



للنشر الفوري

أخبار

الرقم: 54

التاريخ: 28 مارس 2007

## تعزير الطلب من جانب المسافرين

- هل يقف قطاع الشحن الجوي عند نقطة تحول؟ -

**[25 نوفمبر/ تشرين الثاني 2010 - جنيف]** - أعلن الاتحاد الدولي للنقل الجوي "إياتا" عن نتائج الحركة الدولية لشهر أكتوبر/ تشرين الأول الماضي، والتي تظهر زيادة على أساس سنوي بنسبة 10.1 في المئة بالنسبة إلى حجم الطلب من جانب الركاب، وزيادة قدرها 14.4 في المئة على أساس سنوي في قطاع الشحن الدولي.

وقال جيوفاني بيسيناني المدير العام والرئيس التنفيذي للاتحاد الدولي للنقل الجوي "إياتا": "في الوقت الذي تقترب فيه من نهاية العام الجاري 2010، يبدو أن النمو يعود إلى نمط يقترب من الطبيعي بصورة أكبر. حيث ارتفع الطلب من جانب المسافرين بنسبة 5 في المئة فوق المستويات التي كانت سائدة قبل الأزمة العالمية، أي في وقت مبكر من العام 2008، في حين ارتفع الشحن بنسبة 1 في المئة عن تلك الفترة. لذا فإن أي مرحلة يمكننا أن نصل إليها من الآن فصاعداً فإنها تكون مرهونة بالتطورات التي قد يشهدها الاقتصاد العالمي. وتبذل الولايات المتحدة المزيد من الجهود لتعزيز اقتصادها، في حين نرى آسيا في ما عدا اليابان، تحت الخطى إلى الأمام محققة درجة عالية من النمو السريع. بينما نلاحظ أن أوروبا تشهد الحزام الحزام لأن أزمة عملتها لا تزال مستمرة. ومع المضي قدماً في المستقبل، لا يمكننا أن نكشف عن صورة واضحة المعالم، مع أننا نشهد في الوقت الحاضر حالة من الانتعاش بدأت تتعزز في الآونة الأخيرة وفق الكثير من المعطيات".

ويبدو أن قطاع الشحن يقف عند نقطة تحول. ومنذ شهر أيار/ مايو الماضي، فقد انخفض حجم الشحن بنسبة 5 في المئة. وشهد شهر أكتوبر/ تشرين الأول الماضي نهاية لهذا التراجع في عمليات الشحن وذلك عندما سجل تنامياً طفيفاً. وأضاف بيسيناني: "لكن لا يمكننا الاعتماد على النتائج لشهر واحد لأنه لا يمكن التعامل معه على أنه اتجاه راسخ، ويبقى من الممكن أن ننظر إليه على أنه استقرار في أحجام الشحن أو بداية لاتجاه صاعد".

ويتم التعامل مع التطورات الإيجابية في الطلب من خلال نهج حذر لتوسعة القدرات الاستيعابية. وعلى مدى الأشهر العشر الأولى من العام الجاري، ازداد الطلب على نقل الركاب بنسبة 8.5 في المئة، مع تحقيق زيادة في الطاقة الاستيعابية بنسبة 4.0 في المئة، فيما بلغ معدل زيادة القدرة الاستيعابية للشحن الجوي 9.2 في المئة، أي أن ذلك أقل بكثير من زيادة الطلب البالغة 24 في المئة. وتوضح جداول المناولة استمرار هذا الاتجاه مع زيادة قدرها 7.5 في القدرة الاستيعابية المقررة لفترة نصف العام التي تبدأ في نهاية شهر أكتوبر/ تشرين الأول الماضي.

الطلب الدولي على نقل الركاب

- إن النمو في الطلب على نقل الركاب بنسبة 10.1 في المئة في شهر أكتوبر/ تشرين الأول الماضي لا يزال أقل قليلاً من النمو المسجل في شهر أيلول/ سبتمبر البالغ 10.7 في المئة، ولكن كلا الشهرين سجلاً تحسناً أفضل من شهر أغسطس/ آب الذي سبقهما.
- سجلت شركات الطيران في أمريكا الشمالية زيادة في الطلب وصلت إلى 12.4 في المئة مقارنة مع شهر أكتوبر/ تشرين الأول من العام الماضي 2009. وشهد شهر أكتوبر الماضي أسرع معدل نمو لهذه السنة. ومع زيادة القدرة الاستيعابية بنسبة 11.9 في المئة، فقد ارتفع عامل الحمولة (معدل إشغال الركاب) لشركات الطيران في أمريكا الشمالية إلى 82.5 في المئة، وهي أعلى نسبة بين جميع المناطق الأخرى في العالم. وبالمقارنة مع مستويات ما قبل الركود في أوائل العام 2008، تتعامل شركات الطيران في هذه المنطقة مع زيادة في الحركة الجوية بنسبة 2 في المئة.
- أظهرت شركات الطيران الأوروبية زيادة بنسبة 9.6 في المئة مقارنة مع شهر أكتوبر/ تشرين الأول من العام الماضي 2009. ويعد هذا أفضل بكثير من النمو بنسبة 8.6 في المئة الذي حققته هذه الشركات في شهر أيلول/ سبتمبر الماضي. كما سجلت حركة الطيران الأوروبية نمواً بنسبة 1.5 في المئة خلال الفترة من سبتمبر/ أيلول وحتى أكتوبر/ تشرين الأول. وتبدو الآن أعلى بنسبة 4 في المئة من مستوياتها قبل الركود في أوائل العام 2008.
- تمكنت شركات الطيران في آسيا والمحيط الهادي من تحقيق زيادة في الطلب وصلت إلى 7.3 في المئة، أي أنها تفوقت في الزيادة على القدرات الاستيعابية بنسبة 5.3 في المئة. ولا تزال الأحجام أدنى بنسبة 1 في المئة من مستويات ما قبل الأزمة في أوائل العام 2008.
- سجلت شركات الطيران الأفريقية نمواً قوياً (بنسبة 13.3 في المئة) مقارنة مع شهر أكتوبر/ تشرين الأول من العام الماضي 2009، إضافة إلى زيادة القدرة الاستيعابية بنسبة 8.9 في المئة، وتحسن عوامل الحمولة (معدل إشغال المقاعد) ليصل إلى 71.8 في المئة.
- حققت شركات الطيران في أمريكا اللاتينية ضعفاً نسبياً في الأداء عندما سجلت زيادة ضئيلة بلغت 4.9 في المئة على الطلب، ناهيك عن انخفاض القدرات الاستيعابية لتلك الشركات بنسبة 0.7 في المئة. ولا تزال النتائج هزيلة في هذه المنطقة بسبب إفلاس شركة "ماكسيكانا".
- سجلت شركات الطيران في منطقة الشرق الأوسط أقوى نمو في هذا الشهر مع تحقيق زيادة قدرها 18.0 في المئة على الطلب. وتمكنت من تسجيل هذه النتائج الإيجابية مع أن هذه الفترة شهدت حلول شهر رمضان، والتي أثرت سلباً على الأرقام مع انخفاض بنسبة 1 في المئة في حركة شهر أكتوبر/ تشرين الأول مقارنة مع نتائج شهر أيلول/ سبتمبر. وتشهد المنطقة أكبر توسع في القدرات الاستيعابية بنسبة 13.7 في المئة مقارنة مع شهر أكتوبر/ تشرين الأول من العام الماضي 2009.

### حجم الطلب العالمي على عمليات الشحن

- كانت الزيادة السنوية في حركة الشحن خلال شهر أكتوبر/ تشرين الأول الماضي والبالغة 14.4 في المئة أضعف قليلاً من النتائج المسجلة في شهر أيلول/ سبتمبر بنسبة 15.5 في المئة. ومع ذلك، فإن حجم الشحن الدولي تحسن قليلاً على أرض الواقع مقارنة مع مستوى شهر سبتمبر/ أيلول على أساس الموسمي المعدل.
- أعلنت شركات الطيران في منطقة آسيا والمحيط الهادي عن تحقيق زيادة بنسبة 14.9 بالمئة في العام على أساس سنوي في الطلب على الشحن الدولي، ويعني ذلك تراجعاً عن النسبة 16.2 في المئة المسجلة في شهر أيلول/ سبتمبر. ويترجم النمو في شهر أكتوبر/ تشرين الأول إلى معدل نمو سنوي مثير للإعجاب بنسبة قدرها 22 في المئة لشركات الطيران في المنطقة، وهو الأمر الذي يعكس الانتعاش الاقتصادي

القوي خاصة في الصين والهند. ومع استحواد هذه المنطقة على حصة قدرها 44 في المئة من إجمالي حركة الشحن العالمية، فقد لعب النمو الذي حققته شركات الطيران في آسيا والمحيط الهادئ دوراً كبيراً في تنامي الحجم الكلي لعمليات الشحن العالمية خلال شهر أكتوبر/ تشرين الأول.

● سجلت شركات الطيران الأوروبية زيادة بنسبة 12.1 في المئة في العام على أساس سنوي في شهر أكتوبر/ تشرين الأول. وشهدت شركات الطيران في أمريكا الشمالية تحسناً أكبر بقليل بنسبة مقدارها 12.2 في المئة. ويظهر في كلا المنطقتين أن حجم الشحن خلال شهر أكتوبر تحسن بنسبة 6 في المئة مقارنة مع حجم عمليات الشحن التي تحققت في شهر ديسمبر/ كانون الأول من العام الماضي 2009. ويساعد الضعف النسبي في عمليتي اليورو والدولار على دعم النشاط التصديري وزيادة حركة الشحن. لكن مع ذلك، لا تزال الحركة أقل بنسبة 12 في المئة مقارنة مع مستويات ما قبل الركود في أوائل العام 2008 بالنسبة إلى شركات الطيران الأوروبية، وأعلى بنسبة 2 في المئة فقط من نظيراتها في أمريكا الشمالية.

وأضاف ببسيناني: "أننا نخرج من العام الجاري 2010 بشكل أفضل بكثير مما كنا عليه قبل 12 شهراً فقط، لاسيما وأن شركات الطيران تحولت من الخسائر إلى تحقيق الأرباح وإن كانت صغيرة نسبياً. وعلى الرغم من حالة عدم اليقين المستشرية في الاقتصادات العالمية، لم يتوقف الناس عن استخدام شركات الطيران في أغراض السفر. ويبدو أن شركات الطيران تقوم بإدارة قدراتها الاستيعابية في ظل هذا التحسن مع قدر كبير من الحذر. ولا تزال مسألة التحكم في التكلفة تشكل الموضوع الرئيسي الذي يشغل بال القائمين على شركات الطيران في كل مكان".

وقال أيضاً: "إن خير مثال على تحقيق التغيير من قبل شركات الطيران هو التحول إلى البطاقات المرمزة للصعود إلى الطائرة (BCBP). وفي غضون 37 يوماً من العمل ستمكن من الوصول إلى القدرة التامة بنسبة 100 بالمئة في استخدام وتطبيق هذا النوع من البطاقات. إن الشجاعة في الإقدام على التغيير تجلب معها منافع عظيمة، حيث إن هذه الخطوة توفر 1.5 مليار دولار من التكاليف التي تتحملها شركات الطيران، كما أنها تحقق المزيد من الراحة للركاب.

وأضاف: "إن سمة الشجاعة نحو التغيير ليست قائمة في مختلف أرجاء سلسلة التوريد. لقد انتظرنا عقوداً طويلة لتحقيق الكفاءة في السماء الأوروبية الموحدة، ويبلغ متوسط تكاليف إدارة الحركة الجوية للرحلة الواحدة في أوروبا 771 يورو، مقارنة مع 440 يورو في الولايات المتحدة. ويعني هذا خلق بيئة تنافسية سلبية بمستوى 5 مليارات يورو في أوروبا تطل تأثيراتها كافة المسافرين الجويين والأشخاص الذي يعتمدون على شحن البضائع جواً. ولا تزال حالة التردد في التغيير تعرض هذا البرنامج للخطر. ومن المخيب للأمل للغاية أن نرى بعض الحكومات الأوروبية ترفض تنفيذ هدف خفض التكاليف بنسبة 4.5 في المئة خلال الفترة من العام 2012 إلى 2014 التي وافق عليها المجلس المستقل لمراجعة الأداء".

واختتم ببسيناني حديثه بالقول: "لا يمثل هذا الهدف مشقة كبرى، خاصة وأن التوقعات تشير إلى أن التضخم قد يتراوح من 1.6 إلى 2.0 في المئة، والنمو إلى 3.2 في المئة، لذا يكون هذا الأمر قابلاً للتحقيق ببساطة عن طريق احتواء التكاليف. وإذا لم يكن مجتمع إدارة الحركة الجوية يرى أن هناك حاجة إلى التغيير، أمل أن يرى وزراء النقل في أوروبا عكس ذلك، كما أنني أحتهم على دعم المفوضية الأوروبية لتعزيز قدرة أوروبا على المنافسة، انطلاقاً من أهداف الأداء الجاد ومع النهج الحديث الفاعل للتكاليف في إدارة الحركة الجوية من خلال الأجواء الأوروبية الموحدة".

\*\*\* النهاية \*\*\*

للمزيد من المعلومات، يرجى الاتصال مع الجهة التالية:

أنتوني كونسيل

مدير الاتصال المؤسسي

هاتف: +41 22 770 2967

البريد الإلكتروني: [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

### ملاحظات إلى المحررين

- يمثل الاتحاد الدولي للنقل الجوي "إياتا" 230 شركة طيران تشكل مع بعضها 93 في المئة من الحركة الجوية العالمية المنتظمة.
- يمكنكم متابعتنا من خلال الرابط: <http://twitter.com/iata2press> للحصول على الأخبار، وخصوصاً تلك الموجهة إلى وسائل الإعلام.
- تفسير أدوات القياس
  - RPK: أو "عائد كيلومترات الركاب"، مصطلح يستخدم لقياس الحركة الجوية الحقيقية للركاب.
  - ASK: أو "كيلومترات المقاعد المتوافرة"، يستخدم لقياس القدرة الاستيعابية الحالية للركاب.
  - PLF: أو "عامل حمولة الركاب" ويكون بالنسبة المئوية من كيلومترات المقاعد المتوافرة المستخدمة. وعند مقارنة العام 2004 مع العام 2005، فإن عامل حمولة الركاب يدل على نقطة التفاوت بين الفترات التي تمت مقارنتها.
  - FTK: "كيلومترات أطنان الشحن"، ويستخدم هذا المصطلح لقياس حركة الشحن الحقيقية.
  - AFTK: "كيلومترات الأطنان المتوافرة"، ويستخدم لقياس القدرة الاستيعابية الكلية المتوافرة (والجمع بين الركاب والشحن).
  - FLF: "عامل حمولة الشحن: أي النسبة المئوية المستخدمة من "كيلومترات الأطنان المتوافرة للشحن الجوي".
- تغطي إحصاءات المنظمة العالمية للنقل الجوي "إياتا" الحركة الجوية العالمية المنتظمة، ولكنها لا تشمل على الحركة الجوية المحلية.
- تكون جميع الأرقام مؤقتة أي أنها تمثل التقرير عن فترة زمنية معينة، إضافة إلى تقديرات البيانات غير الموجودة. كما يمكن مراجعة البيانات التاريخية.
- تبلغ حصص الأسواق العالمية من حركة الركاب حسب المنطقة لعائد كيلومترات الركاب على النحو التالي: أوروبا – 40.6 في المئة، آسيا الباسيفيكي – 26.7 في المئة، أمريكا الشمالية – 14.6 في المئة، الشرق الأوسط – 10.7 في المئة، أمريكا اللاتينية – 3.9 في المئة، أفريقيا – 3.5 في المئة.
- تبلغ حصص الأسواق العالمية من حركة الشحن حسب المنطقة لعائد كيلومترات الأطنان المتوافرة على النحو التالي: آسيا الباسيفيكي – 44.5 في المئة، أوروبا – 24.8 في المئة، أمريكا الشمالية – 16.0 في المئة، الشرق الأوسط – 10.7 في المئة، أمريكا اللاتينية – 3.8 في المئة، أفريقيا – 1.2 في المئة.

###