

توقعات انتعاش أرباح شركات الطيران 2023.. التوزيع الجغرافي



«دبي: الخليج»

أعلن الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) عن توقعات بانتعاش أرباح قطاع الطيران وذلك في تحديث للتوقعات للعام 2023. وتشمل أبرز النقاط ما يلي:

من المتوقع وصول صافي أرباح قطاع الطيران إلى 9.8 مليار دولار في عام 2023 (1.2% هامش الربح الصافي)، وهو (أكثر من ضعف التوقعات السابقة البالغة 4.7 مليار دولار (ديسمبر 2022

من المتوقع وصول الأرباح التشغيلية لقطاع الطيران إلى 22.4 مليار دولار في عام 2023، وهو ما يعكس تحسناً كبيراً في التوقعات مقارنة مع التوقعات في ديسمبر الماضي، والتي قدرت بـ 3.2 مليار دولار أرباح تشغيلية. كما أنه من المتوقع بأن تزداد الأرباح التشغيلية إلى الضعف والتي قدرت بـ 10.1 مليار دولار في العام 2022

من المتوقع أن يسافر حوالي 4.35 مليار شخص في عام 2023، وهو ما يقترب من رقم المسافرين الذين سافروا في

العام 2019 عام ما قبل الجائحة، ووصل إلى 4.54 مليار شخص

مع التباطؤ في حجم التجارة الدولية من المتوقع أن تصل أحجام البضائع إلى 57.8 مليون طن، والتي انخفضت إلى ما دون 61.5 مليون طن التي تم نقلها في عام 2019

من المتوقع أن ينمو إجمالي الإيرادات في قطاع الطيران بنسبة 9.7% على أساس سنوي لتصل إلى 803 مليار دولار أمريكي. وهذه هي المرة الأولى التي تتجاوز فيها إيرادات القطاع 800 مليار دولار منذ عام 2019 (838 مليار دولار). ومن المتوقع نمو المصاريف بنسبة زيادة سنوية تبلغ 8.1%

وقال ويلي والش، المدير العام للاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا): «تجاوز الأداء المالي لشركات الطيران في عام 2023 التوقعات. ويعود هذا إلى العديد من التطورات الإيجابية. إذ رفعت الصين قيود الجائحة في وقت سابق من العام. فيما لا تزال عائدات الشحن أعلى من مستويات ما قبل الجائحة، على الرغم من أن كميات الشحن ما تزال أقل من «مستوياتها قبل الجائحة. ورغم تراجع أسعار وقود الطائرات خلال النصف الأول من العام، إلا أنها لا تزال مرتفعة».

وأضاف والش: «يعتبر العائد مقارنة بصافي الربح، والذي وصل إلى هامش ربح صافي بلغ 1.2% إنجازاً كبيراً، تبعاً لعدة أسباب أولها أن هذه النسبة من الربح تحققت خلال فترة ساد فيها عدم اليقين الاقتصادي، وثانياً، جاء في الفترة التي تلت واحدة من أكبر الخسائر في تاريخ الطيران (183.3 مليار دولار من الخسائر الصافية للفترة 2020-2022 هامش ربح صافي بلغ -11.3% خلال تلك الفترة). وهنا تجدر الإشارة إلى أن قطاع الطيران دخل (شاملة) بمتوسط «هامش ربح صافي بلغ قدره 4.2% للفترة ما بين عامي 2015 و2019 الجائحة بعد أرباح تاريخية شهدت متوسط

وأكد والش: «لم تؤثر حالة عدم اليقين الاقتصادي على الرغبة في السفر، حتى مع تراجع مستوى الأرباح في أسعار التذاكر لصالح ارتفاع تكاليف الوقود، وخصوصاً بعد الخسائر الكبيرة خلال فترة الجائحة، فإن هامش الربح الصافي والبالغ 1.2% أمر يستحق الاحتفال! ولكن مع تحقيق شركات الطيران هامش بلغ 2.25 دولار لكل مسافر في المتوسط، فإن إصلاح الميزانيات العمومية الخاسرة، وتحقيق عائدات مستدامة للمستثمرين سيبقى تحدياً للعديد من شركات «الطيران».

العوامل المستند إليها في التوقعات

الإيرادات آخذة في الارتفاع (9.7%) أسرع من النفقات (8.1%) مما يعزز من الربحية

الإيرادات: من المتوقع أن تصل إيرادات القطاع إلى 803 مليار دولار في عام 2023 (+ 9.7% في عام 2022 و- 4.1% في عام 2019). كما أنه من المتوقع أن تتوفر أكثر من 34.4 مليون رحلة في عام 2023 (+ 24.4% في عام 2022، - 11.5% في عام 2019).

من المتوقع أن تصل عائدات المسافرين إلى 546 مليار دولار (+ 27% في عام 2022، - 10% في عام 2019). خصوصاً بعد رفع قيود الجائحة الآن في الأسواق الرئيسية، ومن المتوقع أن يصل القطاع إلى 87.8% من المستويات المسجلة في عام 2019، بالنسبة لعائدات الركاب بالكيلومتر لهذا العام مع نمو حركة الركاب حتى نهاية السنة. ويؤدي ارتفاع الطلب على السفر في العديد من الأسواق إلى الحفاظ على عائدات قوية مع توقع انخفاض طفيف بنسبة 1.1% (في عام 2023 مقارنة بمستويات عام 2022 (بعد زيادات بنسبة 9.8% في عام 2022 و3.7% في عام 2021).

عامل حمولة ركاب متوقع يبلغ 80.9% لعام 2023، وهذا قريب جداً من أداء مستويات الكفاءة مرتفعة مع متوسط 2019% القياسي والذي بلغ 82.6

تدعم بيانات استطلاعات الركاب الصادرة عن الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) في مايو 2023 التوقعات المتفائلة، حيث أشار 41% من المسافرين إلى أنهم يتوقعون السفر أكثر في الأشهر الـ 12 المقبلة مقارنة بالعام السابق، ويتوقع 49% القيام بنفس الوتيرة من الأسفار، وأشار 77% من المستطلعين أنهم يسافرون بالفعل بالوتيرة نفسها أو أكثر مما كانوا عليه قبل الجائحة.

من المتوقع أن تبلغ عائدات الشحن 142.3 مليار دولار، حيث انخفض العائد بشكل حاد مقارنة بـ 210 مليار دولار في عام 2021، و 207 مليار دولار في عام 2022، إلا أنه أعلى بكثير من العائد البالغ 100 مليار دولار التي تم تحقيقها في عام 2019. ستتأثر العائدات سلباً بعاملين: الأول زيادة سعة الركاب التي ستحد تلقائياً من سعة البطن المتاحة للبضائع، والثاني الآثار السلبية المحتملة على التجارة الدولية من حيث إجراءات التهدة الاقتصادية لمكافحة التضخم. من المتوقع أن يتم تصحيح العائدات مع الانخفاض بنسبة 28.6% هذا العام، لكنها لا تزال مرتفعة عند مقارنتها بباقي السنوات. وتجدر الإشارة إلى أن العائدات سجلت زيادة بنسبة 54.7% في عام 2020، و 25.9% في عام 2021 و 7.4% في عام 2022.

(من المتوقع أن تنمو النفقات إلى 781 مليار دولار (+8.1% في 2022 و-1.8% في 2019).

تكاليف وقود الطائرات 98.5 دولاراً للبرميل في عام 2023 بإجمالي فاتورة وقود تبلغ 215 من المتوقع أن يبلغ متوسط التكلفة البالغ مليار دولار، وتعتبر التكلفة أرخص من 111.9 دولاراً للبرميل حسب توقعات ديسمبر 2022، ومتوسط 135.6 دولاراً في عام 2022.

وارتفعت أسعار النفط الخام بشكل مبالغ به بالنسبة لشركات الطيران حيث بلغ متوسط انتشار الكراك (قسط التأمين المدفوع لتكرير النفط الخام وتحويله إلى وقود للطائرات) أكثر من 34% لعام 2022، أي بمعدل أعلى بكثير من متوسط المدى الطويل، حيث انعكس ارتفاع أسعار الوقود إلى زيادة إجمالي النفقات بنسبة بلغت حوالي 30%. وتقلص انتشار الكراك في الأشهر الأخيرة، الأمر الذي سيؤثر على انخفاض متوسط انتشار الكراك للعام بأكمله إلى حوالي 23%، وهو ما يتماشى تقريباً مع متوسط المعدل التاريخي. وستمثل تكاليف الوقود 28% من متوسط التكلفة، والذي لا يزال أعلى من 24% لعام 2019.

النفقات غير المتعلقة بالوقود: والتي تم التحكم بها جيداً من قبل شركات الطيران على الرغم من ضغوط التضخم. ومع توزيع التكاليف الثابتة على نطاق أكبر، من المتوقع أن تنخفض التكاليف غير المتعلقة بالوقود لكل طن كيلومتر متاح إلى 39 سنتاً. وهو ما يمثل أقل بـ 6.4% مقارنة بعام 2022 (41.7 سنت لكل طن كيلومتر متاح)، الأمر الذي يمثل عودة إلى مستويات ما قبل جائحة كوفيد-19. ومن المتوقع أن يصل إجمالي التكاليف غير المتعلقة بالوقود إلى 565 مليار دولار في عام 2023.

المخاطر

تمثل البيئة الاقتصادية والجيوسياسية العديد من المخاطر بحسب التوقعات، حيث إن ربحية القطاع هشة ويمكن أن تتأثر (إيجاباً أو سلباً) بحسب عدد من العوامل، وذلك في ظل تسجيل 22.4 مليار دولار فقط من الأرباح التشغيلية

(2.8٪) التي تتراوح بين 803 مليار دولار من الإيرادات و781 مليار دولار في النفقات، وينبغي الأخذ بعين الاعتبار ما يلي:

إجراءات التصدي للتضخم، والتي تواصل التضخم بمعدلات متفاوتة في الأسواق المختلفة. إذ تقوم البنوك المركزية بمعايرة أفضل المستويات لأسعار الفائدة ليكون لها دور أكبر في مواجهة التضخم مع تجنب دفع الاقتصادات إلى الركود. ويمكن أن يؤدي وضع حد مبكر أو أدنى لارتفاع أسعار الفائدة إلى تحفيز الأسواق للحصول على نظرة مستقبلية أقوى في نهاية العام. وبالمثل، لا يزال خطر الركود قائماً، وفي حال حدوث الركود سيؤدي إلى فقدان الوظائف مما سيؤثر سلباً على القطاع.

الحرب في أوكرانيا، ليس لها تأثير كبير على ربحية معظم شركات الطيران. ولكن في حال الاتفاق على السلام سيؤدي ذلك إلى خفض تكلفة العمليات من خلال انخفاض أسعار النفط وزيادة الكفاءة بعد تخفيف قيود المجال الجوي. ومن المرجح أن يكون لأي تصعيد آفاق سلبية للطيران العالمي. وتلقي التوترات الجيوسياسية الأوسع نطاقاً بثقلها على التجارة الدولية وأي تصعيد لمثل هذه التوترات سيؤثر سلباً على آفاق القطاع.

تستمر التحديات في قطاع سلسلة التوريد بالتأثير على التجارة والأعمال العالمية، حيث تتحول سلاسل التوريد للعمل على سد الفجوات الناجمة عن التوترات الجيوسياسية الحالية والتحديات التي واجهتها خلال الجائحة. وتأثرت شركات الطيران بشكل مباشر بالتحديات التي فرضت على سلسلة توريد من خلال عدم توافر قطع غيار الطائرات، مما يؤثر سلباً على عمليات تسليم الطائرات الجديدة وقدرة شركات الطيران على صيانة الأساطيل الحالية.

تتعرض العمليات التنظيمية إلى تحديات وأعباء تمويلية التي تفرض عليها مع زيادة الجهات التنظيمية في القطاع، وخاصةً مع ارتفاع تكاليف الامتثال أمام منظمات حقوق الركاب والمبادرات البيئية في مختلف المناطق.

الأداء الإقليمي

سيعود قطاع الطيران العالمي بحسب التوقعات إلى الربحية في عام 2023 ولكن يختلف الأداء المالي من منطقة إلى أخرى. ويحقق الأداء المالي في القطاع تحسن ملحوظ في جميع المناطق من بعد التحديات التي فرضتها الجائحة منذ عام 2020، ولكن من غير المتوقع أن تحقق جميع المناطق أرباحاً هذا العام.

شركات الطيران في منطقة أمريكا الشمالية

11.5 مليار دولار صافي الأرباح لعام 2023

تظل أمريكا الشمالية المنطقة المتميزة من حيث الأداء المالي بسبب قوة الإنفاق الاستهلاكي، وذلك على الرغم من ضغوط تكلفة المعيشة، ولا يزال الطلب على السفر الجوي قوياً، حيث من المتوقع أن يتجاوز الطلب على السفر مستويات التي شهدتها القطاع قبل الجائحة هذا العام.

شركات الطيران في منطقة أوروبا

5.1 مليار دولار صافي الأرباح لعام 2023

تمكن شركات الطيران الأوروبية إلى العودة إلى الربحية خلال العام الماضي على الرغم من القيود المختلفة التي شهدتها خلال الصيف، ومن المتوقع أن تعزز هذه الربحية أكثر في عام 2023. وترتكز المخاطر التي يمكن أن تؤثر على القطاع على تطورات الحرب في أوكرانيا والإضرابات العمالية والمخاوف بشأن الأداء الاقتصادي في بعض البلدان الرئيسية.

شركات الطيران في منطقة آسيا والمحيط الهادئ

مليار دولار خسائر متوقعة عام 2023 6.9

ساهم رفع جميع قيود السفر بسبب الجائحة في المنطقة إلى تسريع مرحلة التعافي بالقطاع. ومن المتوقع أن نشهد ارتفاع حاد في كل من حجم الطلب وسعة الركاب، مما يعزز من النتائج المالية لعام 2023

شركات الطيران في الشرق الأوسط

مليار دولار صافي الأرباح لعام 2023 2

تُعزى عودة المنطقة إلى تحقيق الأرباح في عام 2022 إلى تسجيل زيادة كبيرة في عامل حمولة الركاب بنحو 25 نقطة مئوية، متفوقة بذلك على أداء المناطق الأخرى. وفي الوقت نفسه عملت شركات الطيران في الشرق الأوسط على إعادة بناء شبكات رحلاتها الدولية بسرعة. وفي مارس 2023، استعادت المنطقة 98% من المستويات المسجلة ما قبل الجائحة لناحية الرحلات الدولية.

شركات الطيران في أمريكا اللاتينية

مليار دولار الخسائر المتوقعة عام 2023 1.4

تشهد المنطقة تعافياً سريعاً لناحية أعداد الركاب، لكن الأداء المالي يختلف بشكل كبير في أنحاء المنطقة. وعلى الرغم من وجود توقعات حول تحقيق بعض شركات الطيران أرباحاً قوية، ستبقى المنطقة ضمن المستوى الأحمر. وبشكل عام، من المتوقع أن يستمر الأداء المالي للقطاع في التحسن، إلا أن التحديات الاقتصادية التي تواجه عدد من الدول في المنطقة تحد من وتيرة تعافيتها.

شركات الطيران في أفريقيا

مليار دولار الخسائر المتوقعة عام 2023 0.5

لا تزال السوق الأفريقية تشكل تحدياً لشركات الطيران، إذ تؤثر التحديات الاقتصادية والبنية التحتية والاتصال على أداء القطاع. وبالرغم من هذه التحديات، لا يزال يوجد طلب قوي على السفر الجوي في المنطقة، والذي بدوره يدعم التوجه المستمر نحو عودة القطاع إلى تحقيق الأرباح بشكل عام

2022

إن التحسن في الأداء المالي للقطاع في عام 2022 فاق التوقعات السابقة. ويُقدر الآن صافي خسائر القطاع لعام 2022

ب 3.6 مليار دولار أمريكي، وهذا تحسن عن التوقعات السابقة – 6.9 مليار دولار أمريكي (ديسمبر 2022). وعلى المستوى التشغيلي، وعلى الرغم من التباين الواسع في الأداء، تشير أحدث البيانات إلى أن القطاع عاد إلى تحقيق الأرباح في عام 2022 على أساس ما قبل الضريبة

الخلاصة

قال والش: «المرونة هي قصة اليوم ويوجد العديد من الأسباب التي تدعو إلى التفاؤل. وإن العودة إلى تحقيق الأرباح على مستوى القطاع بعد جائحة كوفيد-19 يفتح أمام شركات الطيران إمكانات كبيرة لمكافأة المستثمرين، وتمويل الاستدامة والاستثمار في الكفاءات لربط العالم على نحو أفضل. وتعتبر هذه قائمة كبيرة من الأمور التي يجب القيام بها لتحقيق هامش ربح صافي يبلغ 1.2%. لهذا السبب ندعو الحكومات إلى مواصلة تركيزها على المبادرات التي من شأنها تعزيز النقل الجوي الآمن والمستدام والفعال والمربح

وأضاف والش: «تشمل قائمة الأولويات لعام 2023 توفير محفزات لإنتاج وقود الطيران المستدام لتسريع وتيرة الجهود المبذولة لتحقيق الحياد الكربوني، وضمان مواصلة العمل على خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (كورسيا) كإجراء اقتصادي مطبق في قطاع الطيران الدولي، وتعزيز كفاءة إدارة الحركة الجوية وضمان تطبيق العالمية دائماً

يعتمد المسافرون على استمرارية عمل قطاع النقل الجوي بشكل آمن ومستدام ومريح. ويشير استطلاع أجرته إياتا مؤخراً للمسافرين في 11 سوقاً عالمية إلى أن 81% ممن شملهم الاستطلاع ممتنين لحرية التنقل التي يوفرها قطاع الطيران وخاصة بعد فترة الجائحة. وسلط الاستطلاع أيضاً الضوء على الدور الهام لقطاع الطيران من وجهة نظر المسافرين:

قال 90% أن النقل الجوي يُعدّ من القطاعات الهامة للاقتصاد

قال 91% أن السفر جواً من أن أساسيات الحياة العصرية

قال 88% أن السفر الجوي له تأثير إيجابي على المجتمعات

قال 82% أن شبكة النقل الجوي العالمية هي أحد المساهمين الرئيسيين في أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة

أعرب 96% عن رضاهم عن رحلتهم الجوية الأخيرة

قال 77% أن السفر جواً ذو قيمة جيدة لناحية التكلفة المالية