

אל על הפסידה למעלה מ-52 מיליון דולר בשנת 2018

Posted on 13 במרץ 2019 by עמי אטינגר



גם הרבעון הרביעי ב-2018 הסתיים בהפסד של 32 מיליון דולר. תוצאות פיננסיות קשות בכניסה לשנת 2019

Categories: [תעופה](#), [ראשי](#)

Tag: [אל על](#), [רבעון רביעי 2018](#), [הפסד](#)

52.167 מיליון דולר הפסידה חברת אל על בשנת 2018, בהשוואה לרווח נמוך של 5.670 מיליון דולר בשנת 2017. ההכנסות ב-2018 גדלו אומנם ב-2.1% לכ-2.142 מיליארד דולר (100% מהמחזור), אבל הוצאות ההפעלה גדלו ב-6.4% לכ-1.860 מיליארד דולר והגיעו ל-86.8% מהמחזור. כתוצאה מכך הרווח הגולמי היה 282.199 מיליון דולר, שהיווה 13.2% בלבד מהמחזור. הוצאות המכירה גדלו ב-2.8%, הוצאות הנהלה וכלליות גדלו ב-4.4%. ולאחר פעילויות נוספות חלקן רווחיות וחלקן הפסדיות הגיע ההפסד לפני מיסים על ההכנסה ל-67.748 מיליון דולר ובניקוי הטבת המס להפסד של 52.167 מיליון דולר.

רבעון רביעי 2018

גם הרבעון הרביעי ב-2018 הסתיים בהפסד של 32 מיליון דולר, בהשוואה להפסד של 30 מיליון דולר ברבעון הרביעי בשנת 2017. ההכנסות ברבעון הרביעי ב-2018 היו 493 מיליון דולר, בהשוואה להכנסות באותה התקופה ב-2017 של 512

מיליון דולר. הוצאות ההפעלה הרבעוניות השנה היו 445 מיליון דולר בהשוואה ל-465 מיליון דולר ב-2017 והרווח הגולמי הרבעוני השנה היה 49 מיליון דולר בהשוואה ל-47 מיליון דולר ב-2017.

מבחינה פיננסית כניסתה של אל על לשנת 2019 גרועה. מעבר לתוצאות השנתיות והרבעוניות הקשות מתברר כי חכירת 4 מטוסי 787 דרימליינר לא הטיבה עם החברה, כי חכירת 4 מטוסי 787 דרימליינר ברבעון הרביעי גרמה לעליה של 9.8 מיליון דולר בחכירת מטוסים. כאשר גם מצבת הלוואות של החברה חל גידול בגין רכישת מטוסי 787 ועלייה בריבית הליבור.

2019 - שנה קשה

כבר לפני תום 2018 העריכו אנליסטים בעולם, כי שנת 2019 תהיה נקודת המפנה המחזורית כלפי מטה. סימנים לכך נראו כבר בשנת 2018, בעיקר במחצית השנייה, לגבי מידת ההחלקה הצפויה במדרון. התמוטטותן של כמה חברות תעופה באירופה, קיבולת מוגזמת בקווים אירופים, קווי נופש וקווים טרנס אטלנטיים, תחרותיות שגרמה להורדת מחירים, האטה את הסחר הבינלאומי בין מדינות מובילות, עלייה במחיר הדלק ולאחרונה משבר מניות חריף. כולם היוו את הגורמים הבולטים בין כל הסימנים שתרמו לעצירת "עידן הזהב". מצב שיחייב את אל על לשנס מותניים כדי לא להמשיך במסכת ההפסדים.



אל על הפסידה למעלה מ-52 מיליון דולר בשנה החולפת. צילום יח"צ
הכנסות מהפעלה

ההכנסות מהפעלה גדלו בשנת 2018 ב-2.1%, גידול של כ-450 מיליון דולר בהשוואה להכנסות בשנת 2017. הכנסות מנוסעים גדלו בכ-2.9%, גידול של כ-53.6 מיליון דולר. אבל, לאחר הקטנת ההכנסות לשנת 2018 בכ-10.7 מיליון דולר, כתוצאה מיישום לראשונה של תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 15, על פיו פיצויים לנוסעים נזקפו כקיטון הכנסה חלף רישום הוצאה במסגרת הוצאות ההפעלה כפי שנעשה בשנת 2017. בנטרול השינוי האמור, הכנסות הנוסעים גדלו בכ-64.3 מיליון דולר.

הגידול בהכנסות נובע מהגידול בכמות הנוסע - ק"מ (RPK) שהטיסה החברה, מעלייה בתשואה לנוסע-ק"מ וכן מהשפעה חיובית של שערי החליפין במטבעות בהם מבוצעות חלק מעסקאות המכר של החברה ביחס לדולר.

הוצאות הפעלה

*הוצאות ההפעלה גדלו בשנת 2018 בכ- 111.1 מיליון דולר, שזה גידול של 6.4% ביחס להוצאות בשנת 2017. אבל, בנטרול השפעת תקן IFRS 15, גדלו ההוצאות בכ-116.5 מיליון דולר מהסיבות הבאות:

*הוצאות הדלק הסילוני גדלו ב-96.6 מיליון דולר.

*ההוצאות חכירת מטוסים גדלו ב-28.3 מיליון דולר, בעיקר בשל הפעלת 4 מטוסים חכורים חדשים מדגם 787-9 במשך השנה, בהתאם לתכנית ההצטיידות.

*הוצאות הפחת קטנו בכ-11.7 מיליון דולר למרות הפעלתם של 3 מטוסים חדשים מדגם 787-9 אשר בבעלות החברה וזאת בשל הוצאתם משירות של חלק ממטוסי 747-400 בשנת 2017 ודחיית הוצאתם משירות של שאר המטוסים מדגם זה לרבעון הרביעי של שנת 2019.

*הוצאות השכר המיוחסות להפעלה גדלו בסך של כ-12.6 מיליון דולר, בעיקר בשל עדכון שכר המינימום ובשל הסכמי שכר שיושמו במהלך השנה.

*בשנת 2017 הוכרה הוצאה חריגה בגין הסכס פשרה עם פקיד השומה בסך של כ-16.3 מיליון דולר.

*יתרת הגידול בהוצאות נבעה בעיקר על רקע הגידול בפעילות.

הוצאות דלק סילוני

כאמור, הוצאות הדס"ל של החברה גדלו בשנת 2018 ב-96.6 מיליון דולר, גידול של 23.0%, בהשוואה להוצאות הדס"ל בשנת 2017 וזאת בעיקר כתוצאה מעלייה במחירי הדס"ל, שקוזה בחלקה על ידי השינוי בתוצאות עסקאות גידור הדס"ל ועל ידי ירידה בכמות הדלק הנצרכת על ידי מטוסי החברה, וזאת על אף העליה בשעות הטיסה המשוקללות, דבר הנובע בעיקר מהגדלת מספר מטוסי 787-9 בצי החברה, אשר צריכת הדלק שלהם יעילה יותר.

ירידה בנתח השוק בנתב"ג בשל מגבלות כושר הייצור

נתח השוק של החברה בנתב"ג ב-2018 ירד בכ-10.2% בהשוואה לשנת 2017, בשל העלייה החדה בתנועת הנוסעים בנתב"ג שלוותה בהגדלה משמעותית של היצע המושבים שהעמידו חברות תעופה זרות לשוק הטיסות לישראל וממנה, כאשר לחברה אין יכולת לגדול בשיעור דומה, בשל מגבלות כושר הייצור שלה. בשנת 2018 חל גם קיטון של 12.2% בכמות המטען המוטס בטונות ו-3.5% במטען המוטס משוקלל מרחק (RTK).



אל על: ירידה בנתח השוק בנתב"ג . צילום עוזי בכר
הון חוזר

בתום 2018 היה לחברה גרעון בהון החוזר בסכום של כ- 598 מיליון דולר, בהשוואה לגרעון של כ- 438 מיליון דולר בתום 2017 . חלק מהותי מהגרעון בהון החוזר אינו משקף תזרימי מזומנים בטווח הקצר. הגרעון בהון החוזר בתום 2018 כולל מרכיבים מהותיים אשר נכללים במסגרת סעיפי ההתחייבויות השוטפות של החברה ומאופיינים במחזוריות עסקית שוטפת, אולם החברה אינה נדרשת למקורות תזרימים בטווח הקצר על מנת לפרוע אותם. כגון, הכנסות מראש ממכירת כרטיסי טיסה וממועדון הנוסע המתמיד בסכום של כ-311 מיליון דולר, שסילוקן ייעשה באמצעות העמדת שירותי טיסה עתידיים, והתחייבות לעובדים בגין חופשה בסך של כ- 44 מיליון דולר, אשר צפויה להיות משולמת בעת פרישתם, אך מסווגת כהתחייבות לזמן קצר בהתאם לכללי החשבונאות. בנוסף, ההתחייבויות השוטפות כוללות כ- 102 מיליון דולר הלוואות למימון מקדמות עבור מטוסים מסדרת 787, אשר מקור פירעונן יהיה באמצעות מימון ארוך טווח שיתקבל בעת קבלת המטוסים.

שינויים במצב הכלכלי

ענפי התעופה והתיירות רגישים לשינויים בפעילות הכלכלית המשפיעים על הביקוש להובלת נוסעים ומטען. מבנה הוצאות של ענף התעופה, הכולל מרכיב גבוה של הוצאות קבועות, מקשה על יישום תהליכי התאמה של ההיצע של החברה לשינויים בביקוש בטווח הקצר. בתקופות של האטה בפעילות הכלכלית מסיבות שונות, קטן הביקוש לתובלה אווירית, נוצר עודף קיבולת ועובדים וציוד הטיסה לא מנוצלים במלואם. כתוצאה מכך, עלולה להיווצר הרעה במצב הכלכלי של החברה המשתקפת בתוצאות העסקיות שלה.

חשיפה לשערי ריבית משתנים

ענפי התעופה והתיירות רגישים לשינויים בפעילות הכלכלית המשפיעים על הביקוש להובלת נוסעים ומטען. מבנה הוצאות של ענף התעופה, הכולל מרכיב גבוה של הוצאות קבועות, מקשה על יישום תהליכי התאמה של ההיצע של החברה לשינויים בביקוש בטווח הקצר. בתקופות של האטה בפעילות הכלכלית מסיבות שונות קטן הביקוש לתובלה אווירית, נוצר עודף קיבולת ועובדים וציוד הטיסה לא מנוצלים במלואם. כתוצאה מכך, עלולה להיווצר הרעה במצב הכלכלי של החברה המשתקפת בתוצאות העסקיות שלה.