

הנציבות האירופית החליטה: טיסות החברות הבריטיות עד אוקטובר 2020

Posted on 9 בספטמבר 2019 by עירית רוזנבלום



היעד האחרון הקודם של טיסות בין בריטניה לאיחוד היה מרץ 2020. וביתיים הברקזיט הצפוי משפיע על התעופה באירופה

Categories: תעופה, ראשי

Tag: IATA, הנציבות האירופית, אלכסנדר דה ז'וניאק, ברקזיט

בבריטיש איירווייס החלה היום (ב') שביתה בת יומיים של הטייסים, שהביאה לביטול כאלף טיסות, ביניהן מישראל. זו אף הביאה את ראש ממשלת בריטניה, **בוריס ג'ונסון**, לקרוא לצדדים לסיים את המחלוקות ביניהם.

בתוך כך, בשבוע שעבר החליטה הנציבות האירופית (the European Commission) כי חברות התעופה בבריטניה ימשיכו בטיסות לאיחוד האירופי עד ה-24 באוקטובר 2020. זו הארכה מתאריך היעד הקודם שלה, מרץ 2020, במטרה להקל על נסיעות במקרה של ברקזיט ללא הסכם. "שמונה שבועות לפני יציאתה של בריטניה מהאיחוד האירופי ב-31 באוקטובר 2019, חוזרת הנציבות על קריאתה לכל בעלי העניין באיחוד האירופי להיערך לתרחיש של 'no-deal', מסרה הנציבות בהצהרה.

איגוד סוכני הנסיעות הבריטי (ABTA) בירך על ההארכה וציין כי כך יוכלו הצרכנים להזמין בבטחון טיסות עד ה-24 באוקטובר לפחות, בידיעה שהטיסות של הקיץ הבא לא יושפעו מהפרישה של בריטניה מהאיגוד ללא הסכם. מנכ"ל איגוד הסוכנים, **מארק טנצר**, אמר ש-ABTA הפעילה לחצים כדי להגיע להארכה זו, שהיא לטובתם ההדדית של לקוחות בריטניה והאיחוד האירופי כאחד.



אלכסנדר דה ז'וניאק, הממשלות מעוניינות יותר במיסוי תעופה. צילום IATA
חודש יולי בינוני בתעשיית התעופה העולמית

אי הוודאות המתמשכת לגבי הברקזיט הבריטי היא גם גורם המטיל צל על תעשיית התעופה האירופית, לצד גורמים נוספים.

האיגוד הבינלאומי של חברות התעופה יאטא (IATA) דיווח בשבוע שעבר על האטת הגידול בביקושי הנוסעים העולמי לחודש יולי. סך ההכנסות מנוסע לפי קילומטר (RPK) עלו ב-3.6% בהשוואה לאותו החודש בשנת 2018 - ירידה לעומת צמיחה שנתית של 5.1% שנרשמה ביוני.

עם זאת, כל האזורים רשמו עליות בתנועה. הקיבולת החודשית הנמדדת במספר המושבים הזמינים לקילומטרים, גדלה ב-3.2% והתפוסה הממוצעת הגיעה ל-85.7%, המהווה שיא חדש. "הביצועים של יולי סימנו התחלה רכה לעונת השיא של

ביקוש הנוסעים. מכסים חדשים, מלחמות סחר וחוסר ודאות בנוגע לברקזיט, תורמים לסביבת ביקוש חלשה ממה שראינו בשנת 2018. במקביל, מגמת העליה הבינונית בקיבולת עוזרת להשיג עליה בתפוסה", אמר אלכסנדר דה ז'וניאק, מנכ"ל IATA.

שוקי הנוסעים הבינלאומיים

לפי הנתונים, כל האזורים דיווחו על צמיחה, בהובלת חברות תעופה באמריקה הלטינית. חברות התעופה האירופיות רשמו צמיחה שנתית צנועה של 3.3% ביולי, לעומת עלייה של 5.6% ביוני. זהו קצב הצמיחה האיטי ביותר מאז אמצע 2016. אי הוודאות המתמשכת לגבי הברקזיט והאטת היצוא ופעילות הייצור הגרמנית, תרמו להחלשת אמון העסקים והצרכנים. הקיבולת עלתה ב-3.2%, והתפוסה הממוצעת הגיעה ל-89.0%, הגבוהה ביותר מבין האזורים שנבדקו.

בחברות התעופה של המזרח התיכון נרשמה עליה בביקוש של 1.6% ביולי - ירידה בהשוואה לצמיחה של 8.3% שנרשמה ביוני, לאחר סיום הרמדאן. חולשה בסחר העולמי, אי יציבור במחירי הנפט ומתחים גיאופוליטיים מוגברים היוו גורמים שליליים לאזור. הקיבולת ביולי עלתה ב-1.0% בהשוואה לשנה הקודמת והתפוסה ל-81.3%.



מטוס A380 של אמירטס. עליה בביקוש של 1.6% ביולי בלבד במזרח התיכון. צילום Depositphotos. התנועה של חברות התעופה בצפון אמריקה עלתה ב-1.5% בהשוואה ליולי לפני שנה. זו ירידה מגידול של 3.5% ביוני, מה שמשקף את ההאטה בכלכלות ארה"ב וקנדה וסכסוכי הסחר. קיבולת יולי עלתה ב-0.7% והתפוסה הממוצעת ל-87.9%, השנייה בגודלה מבין האזורים.

חברות התעופה של אמריקה הלטינית חוו עלייה של 4.1% בתנועה ביולי, שהייתה הצמיחה החזקה ביותר בין האזורים, אך ירידה מצמיחה של 5.8% ביוני בשנה האחרונה. זה התרחש תוך הפרעה מתמשכת לאחר סגירתה של חברת התעופה אביאנקה ברזיל ותנאים עסקיים מאתגרים יותר בכמה כלכלות אזוריות מרכזיות. הקיבולת עלתה ב-2.7% והתפוסה

הגיעה ל-85.6%.

בחברות התעופה של אסיה-פסיפיק נרשמה עליה של 2.7% בתנועה לעומת יולי אשתקד וירידה בהשוואה לחודש יוני והחודש החלש ביותר מאז שנת 2013. מתחי הסחר של ארה"ב-סין ויפן-דרום קוריאה, כמו גם מתחים פוליטיים בהונג קונג, גבו את מחירים בתחום התעופה באזור זה של העולם.

תנועת חברות התעופה האפריקניות ביולי עלתה ב-3.6%, ירידה משמעותית מצמיחה של 9.8% שנרשמה ביוני, שכן היחלשות האמון העסקי בדרום אפריקה קיזזה את התנאים הכלכליים המוצקים במקומות אחרים ביבשת. הקיבולת עלתה ב-6.1% והתפוסה הממוצעת עמדה על 72.9%.

בשורה התחתונה

לפי הדו"ח של יאטא, במהלך שיא תקופת הקיץ, מיליוני אנשים עלו למטוסים כדי להתאחד עם משפחותיהם, לחקור את העולם או פשוט ליהנות מחופשות ראויות. "טביעת הרגל הפחמנית של טיסה ממוצעת השנה היא מחצית ממה שהיתה בשנת 1990. החל משנת 2020 תופחת פליטת הנטו הכוללת ומימוש הפוטנציאל המלא של דלקי תעופה בת קיימא ישחק תפקיד מרכזי ביעד שלנו ל-2050 לצמצם את פליטת הפחמן הכוללת למחצית ממה שהיתה ב-2005. לרוע המזל, עם שלל מיסים סביבתיים המתוכננים באירופה, נראה כי הממשלות מעוניינות יותר במיסוי תעופה מאשר לשתף פעולה עם התעשייה כדי להפוך אותה לבת-קיימת", סיכם דה ז'וניאק.