

# קריסות חברות תעופה ומשבר 737MAX ציינו את שנת 2019

Posted on 24 בדצמבר 2019 by עמי אטינגר



2019 הוכיחה כי תעופה היא עסק לא קל. משבר מטוס 737MAX עדיין לא הסתיים והשבוע נאלץ המנכ"ל להתפטר

**Categories:** [תעופה](#), [ראשי](#)

**Tag:** [שנת 2019 בתעופה](#), [בואינג 737MAX](#)

10 במרץ 2019 היה יום שחור בענף התעופה, כאשר מטוס בואינג 737MAX של אתיופיאן איירליינס התרסק ליד אדיס אבבה וכל הנוסעים ואנשי הצוות שהיו בו נהרגו. זו הייתה התרסקות השניה של מטוס 737MAX בתוך שישה חודשים, שהניעה את הרגולטורים לקרקע את כל המטוסים מדגם זה. 9 חודשים מאוחר יותר עדיין כל מטוסי 737MAX מקורקעים עם סיכוי מועט לשוב ולטוס שוב לכל המוקדם לפני האביב הקרוב. בינתיים מסרה בואינג שהיא תשהה החל מתחילת ינואר את ייצור המטוס ותעלה שאלות תמורות לגבי המועד שבו יחזור לשמיים. משבר זה גרם לכך

השבוע אולץ מנכ"ל בואינג דניס מוילנבורג (Dennis A. Muilenburg) להתפטר מתפקידו, לאחר שדירקטוריון החברה הודיע שבואינג חייבת להחזיר אליה את אמון הרגולטורים, חברות התעופה והנוסעים.

### מחסור בהיצע מושבים וקשיים טכניים

היעדר מטוס 737MAX מהשוק פירושו מחסור משמעותי בהיצע המושבים בעולם. עובדה שמצד אחד גרמה לחברות תעופה רבות לעלייה בהכנסות, אולם קירקוע המטוסים פגע בחברות התעופה שהזמינו את מטוסי 737MAX כדי לשפר טווחים ולהתייעל תפעולית. החמרה נוספת למצוקת היצע המושבים בתעשייה הבינלאומית נגרמה על ידי עיכובים חמורים בייצור מטוסים באירבס, במיוחד בדגמי A321neo הפופולרי. נמשכו גם הבעיות במנועי רולס רויס שפגעו בפעילותם של מטוסי בואינג 787. נדחה גם תאריך היעד למסירה של דגם X-777 של בואינג. באשר לביקושים למטוסים חדשים מתברר, כי חברות התעופה המשיכו להגדיל את צי מטוסייהן במטוסי צרי גוף, אבל התיאבון שלהן למטוסים רחבי גוף דעך.



מנוע Trent 1000 TEN מותקן במטוס 787. הבעיות נמשכו. צילום אתר רולס רויס חלק הרוויח - חלק קרס

ענף התעופה הבינלאומי נכנס לשנות העשרים של המאה 21 עם רצף רווחי של 10 שנים, אך אירגון הבינלאומי לתובלה אווירית (IATA) הדגיש ב-2019, כי הרווחים מתרכזים יותר בקרב חברות וקבוצות התעופה הבין-יבשתיות הגדולות והחזקות ביותר, כמו גם בקרב חברות הלואו-קוסט החזקות ביותר. מאחוריהן נותרות חברות תעופה בינוניות וקטנות ופחות יעילות, שאינן מסוגלות להתמודד עם קשיחות התנודתיות הגיאו-פוליטיות, הצמיחה הכלכלית המאופקת, תחרות עזה, תנודתיות המטבעות, מחיר הדלק ולחצים נוספים. שנת 2019 הייתה שנת שגשוג עבור חברות תעופה רבות ולעומת זאת גם שנה של מצוקה ואפילו קריסה עבור אחרות.

### הביקוש לנוסעים הואט

מתברר, כי בשנת 2019 הגידול בתנועת הנוסעים הואט משמעותית בהשוואה לשנת 2018. האטה זו הייתה קשורה לכלכלה הגלובלית החלשה וחוסר הוודאות הגיאו-פוליטי - החל מפחדי הברקזיט, חששות ממלחמת סחר וגל של

תנועות מחאה בסנטיאגו, פריז והונג קונג. תרם לכך גם גידול איטי יותר בתנועה, מחסור רב בקיבולת מטוסים ומושבים שאבדו, כאשר חברות תעופה במצוקה צימצמו קיבולת או התמוטטו. החברות שניצלו, ראו לעתים קרובות עליה בביקוש.

בגין גורמי מפתח כמו מימון, ייעוץ וטכנולוגיה, עדיין ישנם נוסעים נלהבים, כאשר שוקי פרימיום מרכזיים משפיעים בדרך כלל על ערים כמו ניו יורק. התיירות הבינלאומית הייתה ברובה חזקה. לעומת זאת, השוק הסיני וההודי חוו התכווצות חדה בצמיחת התנועה, שהחמירה בסוף השנה, ומשקפת מגמות כלכליות מדאיגות יותר.

### קשיים בהטסת מטענים

בשנת 2018 פרחו שוקי טיסות המטען וסיפקו עליות משמעותיות לחברות תעופה הממוקמות והפועלות מדינות יצואניות. השנה, עם התגברות מאבקי התעריפים והאטת התוצר העולמי, התכווצו בחדות שוקי המטען. זה פגע בחברות תעופה כמו קוריאן אייר, צ'ינה איירליינס וקתאי פסיפיק, שלהן עסקי הטסת מטענים גדולים. מה גם שאיגוד חברות התעופה של אסיה-פסיפיק (AAPA) ציין, כי חברות התעופה באזור הזה מהוות 35% מכלל תעבורת המטען האווירית העולמית. היו עוד חברות שחשו בקשיים בהטסת המטענים, ביניהן לופטהנזה - עם יחידת המטען הגדולה שלה - שבמשך שני הרבעים האחרונים שחלפו השנה ספגה הפסדים תפעוליים בתחום המטען של 63 מיליון דולר. גם יונייטד איירליינס הפיקה רק כ-3% מההכנסותיה השנתיות מהטסת מטענים, אבל זה עדיין היה יותר ממיליארד דולר.

### השפעת הדולר האמריקני החזק (למעט בישראל)

כבר ב-2018 הדגיש אתר Skift שחוזקו של הדולר משפיע על רווחי חברות התעופה. עתה, לקראת סוף 2019, מתברר כי חוזקו של הדולר היה גורם לא פחות משפיע גם בשנת 2019. יש כאן פרדוקס - מטבעות מדינה חלשים יכולים להועיל למשיכת תיירים אליה, אבל במקביל, חוזקו של הדולר מנפח את בסיס העלויות של חברות ותעופה, מכיוון שתשומות מפתח כמו דלק ומטוסים נרכשים בדולרים והלוואות נלקחות גם הן בדולרים. במקרים קיצוניים כמו ארגנטינה, הרס הפיחות במטבע את כלכלת המדינה ופגע גם בחברות התעופה. פיחות קל יותר, אך עדיין פוגע, היה בגוש היורו, בסקנדינביה, סין, דרום קוריאה, ברזיל ואוסטרליה.

היו גם כמה חריגים. הבאט של תאילנד חזק יותר היום מכפי שהיה בתחילת השנה ועם הרבה תיירות נכנסת, נוצר רווח לחברות התעופה המקומיות. היין היפני והרופי ההודי היו ברובם יציבים כל השנה מול הדולר. הפאונד הבריטי, לאחר צניחת הערך במחצית הראשונה של 2019, התחזק בהתמדה אחרי אוגוסט. מקסיקו הייתה יוצאת דופן נדירה ממגמת הפיחות שהשפיעה על מרבית ארצות אמריקה הלטינית.

במקרים מסוימים, שערי החליפין בין שני מטבעות שאינם דולרים השפיעו על שוקי חברות התעופה. דוגמה לכך היא היין מול היורו, שעזר לחברות תעופה כמו ANA ופינאייר למלא את מטוסיהן עם תיירים יפניים המבקרים באירופה. הדולר החזק הוא טוב לתיירים אמריקנים, כשעל פי מחלקת המסחר האמריקנית, מספר האמריקנים שנוסעים לטיולים בחו"ל עולה ב-8% משנה לשנה.

באשר לישראל - השקל התחזק מתחילת השנה ב-6.6% מול הדולר. לכן, כאשר המכירות בארץ הן בדולרים, אבל ההוצאות, כמו שכר הן בשקלים - נפגעים הרווחים.



קתאי פסיפיק: חברות התעופה באסיה-פסיפיק מהוות 35% מתעבורת המטען האווירי העולמי. צילום יח"צ



**בריטיש איירוויז רכשה את אייר אירופה הספרדית, שחקנית עוצמתית בשוק הלטיני. צילום יח"צ הטלטה באמריקה הלטינית**

תנודתיות המטבעות הייתה אומנם רק גורם אחד ששינה בגדול את תעשיית התעופה באמריקה הלטינית במשך שנת 2019. אחד האירועים הגדולים הייתה החלטתה של חברת התעופה לאטס לאחד כוחות עם דלתא, בעקבות פסק דין של בית המשפט הצ'יליאני, שביטל את הברית המתוכננת שלה עם אמריקן איירליינס. באזור התרחשה גם קריסתה של חברת אוויאנקה ברזיל, שהאיצה מיידית את הכנסות חברות התעופה הברזיליות כמו לאטס, גול ואזול. אוויאנקה עצמה - חברת תעופה נפרדת מאוויאנקה ברזיל שבסיסה בקולומביה - נמנעה בקושי מפשיטת רגל, אבל ביטלה נתיבים וצימצמה את שאיפות הצמיחה העתידיות שלה.

חברות הלואו-קוסט השפיעו גם בדרום אמריקה, כאשר ארגנטינה, צ'ילה, קולומביה ופרו היוו את החממות של פעילותן. השנה אפילו הסתיימה במעין מיזוג לואו-קוסט, ללאחר שנורוויג'ן מכרה את חברת התעופה הארגנטינית שלה ל-JetSmart. גם מקסיקו הייתה חלק מהדרמה, עם התכתשות בין חברות אירומקסיקו לבין איחוד האמירויות. חברת התעופה פנמה קופה שמרה על רווחים חזקים. התרחשות לטינית גדולה, אך אשר לא כללה חברת תעופה ממדינה לטינית, הייתה, כאשר קבוצת IAG הבריטית, הבעלים בין השאר של בריטיש איירוויז, רכשה את חברת אייר אירופה הספרדית, שהיא שחקנית עוצמתית וחשובה בשוק הלטיני.

**ההתרחשויות באירופה**

המעבר של אייר אירופה לקבוצת IAG הגביר ב-2019 את המבוכה בקרב חברות התעופה החלשות באירופה, והעצימו עוד יותר את החברות החזקות ביבשת. הקשיים של אייר אירופה נבעו מחשיפה לשיבושים שנגרמו בעקבות קרקוע מטוסי 737MAX, שיבושי מנועי רולס רויס במטוסי בואינג 787, יורו חלש וקשיים בשוק אמריקה הלטינית. ניהול מזומנים הפך אתגרי, מכיוון שמעבדי כרטיסי אשראי הגבילו את הגישה לפדיון מהזמנות עתידיות. אלה סוגיות שעמדו בפני חברות תעופה אירופיות רבות מהקו המשני, ואפילו כמה מהגדולות כמו מפעילת הטיולים תומאס קוק. התמוטטותה הייתה הפגיעה הגדולה ביותר בשוק האירופי, שראה גם את קריסתן של חברות: Germania, Flybmi, Joon, Wow Air, Aigle Azur, XL Airways ו-Adria Airways הסלובנית. אייר פראנס סגרה את החברת-הבת שלה Joon. נוורוג'ין הצליחה לשרוד, אך לא בלי תפנית דרמטית מהיפר התפשטות לכיוון גדול. לופטהנזה ביצעה היפוך דומה

ביורווינגס. פליבה מכרה עצמה לקבוצה בראשות וירג'ין אטלנטיק. קשיי אליטליה אף פעם לא נעלמים, אך צמצום נוסף של יכולותיה תרם לריכוז הכוח של השוק בקרב ענקיות הלגאסי הגדולות כמו אייר פראנס-KLM, קבוצת IAG וקבוצת לופטהנזה, כולל כמובן את שלוש חברות הלאו-קוסט הגדולות איזיג'ט, ריינאייר ו-WIZZ AIR.



מטוס ריינאייר. השוק נעשה ריכוזי יותר. צילום Ryanair קשיים כלכליים לא רק באירופה

הקשיים הכלכליים היכו לא רק באירופה. אוויאנקה ברזיל קרסה בדרום אמריקה. ההתמוטטות הגדולה מכולן הייתה בהודו, כאשר ג'ט איירווייס הפסיקה לטוס. לא מכבר חברת תעופה טאיוונית קטנה בשם Far Eastern הפסיקה לפעול. לא פחות רלוונטיות היו חברות תעופה שהצליחו בקושי להישאר בחיים. נורוויג'ן הייתה רק אחת מהן והונג קונג איירליינס הייתה חברה נוספת. טיסות הפנים במקסיקו התמודדו עם קשיים קיומיים. וירג'ין אוסטרליה שכרה מנכ"ל חדש כדי להוציא את חברת התעופה מצרות עמוקות. אסיאנה נאלצה למכור נתח גדול מעצמה. הבעלים של היינאן איירליינס נותר עם מצוקת חוב עצומה וישנן גם חברות תעופה ממשלתיות הנאבקות על עתידן כמו דרום אפריקה איירווייז, מלזיה איירליינס ותאי איירווייס, כאשר פוליטקאים הודים מקווים שעתידה של אייר אינדיה טמון בהפרטה.

### מחירי הדלק מתונים

בשנה של צמיחה עולמית איטית וקשיים נוספים, אפשר לדמיין כמה דברים קשוחים יותר היו פוגעים בחברות התעופה, אם מחירי הנפט היו עולים. במקום זאת, הם התמתנו, כשהם שומרים על יציבות שנתית של כ-60 דולר לחבית ברנט. מגמה זו באה במקביל להכנסה של הרבה מטוסים חסכוניים בדלק, שעזרה לחברות התעופה לרדת בתלילות בחשבונות הדלק. אבל זה לא התרחש באירופה. שם, רוב חברות התעופה היו מגודרות באופן מוגזם, מה שהוביל להפסדים. בנוסף, מטבעות אירופים חלשים קיזזו את ההשפעה של מחירי דלק הנמוכים יותר.



**WOW Air. לא שרדה את הטיסות הטרנס אטלנטיות הזולות . צילום יח"צ קשיים ביישום לוואו-קוסט לטווח ארוך**

חברות לוואו-קוסט החלו לפני זמן לא רב להיכנס לתחום טיסות ארוכות הטווח הבין יבשתיות. נורוויג'ן עלתה לכותרות עם הטיסות הטרנס אטלנטיות הזולות שלה. חברות סטארט-אפ כמו WOW AIR ופרימרה הצטרפו (שתיהן קרסו). חברות תעופה כמו קבוצת IAG, קבוצת לופטהנזה, סינגפור איירליינס ואפילו ווסט ג'ט, החלו בפעילות לוואו-קוסט ארוכת טווח משל עצמן, אך התוצאות לא היו יפות, בלשון המעטה. חברת AirAsia X, חלוצה מוקדמת של מודל טיסות זה, המשיכה במאבקה גם השנה. חברות תעופה קטנות יותר, כמו XL Airways, פשטו את הרגל. רמתה של IAG בתחום לא הייתה בבירור מה שיוצרה חזו. Cebu Pacific החליטה שטוב יותר שרוב מטוסיה רחבי הגוף יהיו פרוסים קרוב לבית. למרות זאת, חברת יפן איירליינס מנסה את מזלה עם זיפ אייר. לעומת זאת, ג'טסטאר ורוז' נראים חריגים מהמגמה, והם מביאים ביצועים מספקים לקוואנטס ולאיייר קנדה, בהתאמה.

**שמירה על איכות הסביבה**

2019 לא הייתה השנה הראשונה שבה איימו ממשלות והטילו על חברות תעופה תקנות ומיסים בגין שמירה על איכות הסביבה. אולם, ככל שההשלכות הקשות על התחממותו של כוכב הלכת שלנו התבררו יותר, הפכו חברות התעופה למטרות מבוקשות יותר בנושא זה. חברות התעופה, בוודאות, מתייעלות באמצעות טכנולוגיית מטוסים חדשה ומתקדמת, אבל הן גם מתרבות. כך שלמרות שפליטת הפחמן פר נוסע יורדת, פליטת הפחמן הכוללת לא יורדת. אירופה הייתה מוקד לתנועת מחאה של צרכנים, שמקורה בשבדיה, שטיפלו בנסיעות האוויריות כמו שמתייחסים לעישון: לא אחראי, מזיק ואפילו חוטא. חברות התעופה הנמצאות במגננה, מבקשות מרבים לנקוט גישה אגרסיבית יותר למניעת פליטת פחמן. בשנת 2019 הסביבה הפכה לנושא של דיון וקבלת החלטות גם ברמות הניהול הגבוהות ביותר.