

Paryż, 23 listopada 2010 r.

**Jak spadek ruchu lotniczego w 2009 r. odbił się na największych graczach w branży transportu powietrznego?
Jakie są prognozy dla tego sektora?
Analiza ubezpieczyciela należności Euler Hermes**

Wynoszący 4% spadek ruchu powietrznego w 2009 r. będący wynikiem kryzysu gospodarczego miał niewielki wpływ na poziom aktywności w branży konstrukcji samolotów ze względu na zapelnione książki zamówień. Niemniej europejskie i amerykańskie linie lotnicze odnotowały gwałtowny spadek rentowności, podczas gdy te w krajach wschodzących już korzystały z silnego odbicia gospodarczego i prawdziwej eksplozji lokalnego popytu.

– Można powiedzieć, że rok 2009 był punktem zwrotnym dla branży transportu lotniczego: z jednej strony linie lotnicze w gospodarkach wschodzących znacznie zyskały na wartości, a z drugiej wzrosły ambicje tamtejszych producentów samolotów na rynku, który dotychczas był zdominowany przez Airbusa i Boeinga. Ten nowy układ konkurentów stanowi główne wyzwanie dla europejskiej branży samolotowej – powiedziała Karine Berger, Główny Ekonomista Euler Hermes Euler Hermes.

Choć linie lotnicze przebrnęły przez kryzys bez większego szwanku, główni gracze z branży samolotowej muszą przygotować się na walkę z nowymi konkurentami.

- **Produkcja została utrzymana na stałym poziomie** – Działająca w długich cyklach branża samolotowa utrzymała dotychczasowy poziom aktywności dzięki zamówieniom na kwotę odpowiadającą wartości sześciu- lub siedmioletniej produkcji. Choć w 2009 r. wartość nowych zamówień skurczyła się aż o 70% w porównaniu z rokiem 2008, od początku 2010 r. skoczyła w górę już o 50% rok do roku, dając producentom samolotów nadzieję na poprawę koniunktury w średnim terminie.
- **Spadek rentowności producentów samolotów nie jest wynikiem kryzysu** – Rentowność operacyjna (zysk operacyjny podzielony przez całkowitą wartość sprzedaży) spółki Boeing Commercial Airplanes spadła z 4,2% w 2008 r. do 1,7% w 2009 r., a Airbus Commercial z 8,7% do 1,5%. Spadek ten był wynikiem przekroczenia budżetu spowodowanym opóźnieniami w opracowywaniu projektów oraz realizacją niektórych programów, w szczególności Airbus A380 i Boeing 787.
- **Zaostrza się konkurencja** – W średnim terminie zagrożeniem dla globalnej dominacji duopolu Airbus-Boeing jest raptowny wzrost producentów takich jak kanadyjski Bombardier, lecz przede wszystkim chiński Comac, brazylijski Embraer i rosyjski Irkout, w szczególności w segmencie samolotów wąskokadłubowych i mieszających ponad 100 pasażerów.
- **Decydującym czynnikiem będzie innowacyjność** – W dzisiejszym bardziej konkurencyjnym otoczeniu producenci będą musieli zintensyfikować wysiłki, by odpowiedzieć na wymagania linii lotniczych w zakresie zużycia paliwa i emisji dwutlenku węgla.
– *To wyzwanie koncentruje się wokół wyboru odpowiednich siników i wykorzystania materiałów kompozytowych, dzięki którym samoloty będą lżejsze. Oprócz tego wszystkiego branża samolotowa musi sprostać rosnącemu tempu outsourcingu produkcji, który stanowił faktyczne źródło obecnych problemów Boeinga z modelem B787* – podkreśla Bruno Goutard, doradca Euler Hermes ds. sektora samolotowego.

Wyniki linii lotniczych* wyraźnie odzwierciedlają trendy gospodarcze w regionie.

* W swojej analizie Euler Hermes skoncentrował się na głównych liniach lotniczych w poszczególnych regionach: Delta Airlines, United Airlines, Continental Airlines, American Airlines i US Airways w Stanach Zjednoczonych; Air France-KLM, Lufthansa i British Airways w Europie; Air China, China Southern Airlines i China Eastern Airlines w Chinach; Emirates na Bliskim Wschodzie.

- **Chiny i Bliski Wschód nie ucierpiały z powodu spadku ruchu w 2009 r.** – Wzrost gospodarczy, który wykazały oba regiony, przełożył się na gwałtowne zwiększenie wolumenu pasażerów: w Chinach wzrósł on o 11,6%, a na Bliskim Wschodzie o 24%. Napędzani popytem wewnętrznym chińscy przewoźnicy wykazali marże netto na poziomie 3,5%, a w przypadku wiodącej linii lotniczej na Bliskim Wschodzie wyniosła ona aż 8,5%.
- **Na europejskich i amerykańskich liniach lotniczych kryzys mocno się odbił** – W Stanach Zjednoczonych odnotowany w 2009 r. 6-procentowy spadek liczby pasażerów w zbadanej przez nas próbie* miał bardzo negatywny wpływ na marże głównych przewoźników (-4%), którzy w odpowiedzi ograniczyli przepustowość, w tym – po raz pierwszy – w sektorze tanich lotów. W Europie zahamowanie ruchu nie było tako wyraźne (-0,7%), lecz spadek sprzedaży – szczególnie w sektorze premium – doprowadził do 11-procentowego spadku przychodów w zbadanej przez nas próbie* oraz straty rzędu 4,5% w przypadku największych linii lotniczych.
- **Amerykańskie linie lotnicze zostały ukarane za nadmierne zadłużenie** – W połączeniu ze spadkiem rentowności, a tym samym także i wolnych przepływów pieniężnych, linie lotnicze mogą mieć trudności z obsłużeniem długu.
– *Porównanie ich zadłużenia brutto z wolnymi przepływami pieniężnymi pokazuje, że spłata zaciągniętych długów zajęłaby amerykańskim przewoźnikom ponad 18 lat, czyli dwukrotnie dłużej niż spółkom europejskim* – wyjaśnia Bruno Goutard.

Zachodnie linie lotnicze znów wykazują zyski.

- **W 2010 r. ruch powietrzny wzrósł na całym świecie.** Odbicie dotyczy zarówno transportu pasażerskiego (wzrost o 7,7%), jak i towarowego, który w skali globalnej skoczył o 20%. Azja Pacyficzna i Bliski Wschód są w dalszym ciągu najdynamiczniejszymi regionami.
- **W 2010 r. amerykańskie linie lotnicze znów zaczęły wykazywać zyski** – Do wzrostu (+2,5%) przyczyniło się dostosowanie poziomu przepustowości do popytu w 2009 r. oraz wzrost sprzedaży w sektorze premium. Różne fuzje i alianse, które są obecnie realizowane, powinny zwiększyć rentowność linii lotniczych w 2011 r. dzięki polepszonej kontroli oferty i kosztów.
- **Europejskie linie lotnicze odżywają dzięki redukcji kosztów** – Cięcia wydatków przeprowadzone w latach 2009-2010, szczególnie w zakresie kosztów pracowniczych, w połączeniu z dostosowaniem oferty pomogą liniom lotniczym powrócić w 2010 i 2011 r. do zysków na wcześniejszym poziomie: marża netto powinna wynieść odpowiednio 1% i 2%.
- **Wielka niewiadoma: cena paliwa lotniczego** – W 2008 r. szczytowe poziomy cen ropy doprowadziły do rekordowych strat po stronie linii lotniczych z całego świata: wyniosły one 16 miliardów dolarów. W 2009 r. ostra korekta cen ropy (spadek o 40% względem 2008 r.) pozwoliła zmniejszyć straty, lecz ten parametr – stanowiący kluczowy czynnik determinujący koszty operacyjne linii lotniczych – jest w dalszym ciągu trudny do przewidzenia.
- W obliczu **rosnącej siły tanich linii lotniczych działających w sektorze transportu regionalnego** tradycyjni przewoźnicy muszą wypracować sobie nowy model wzrostu.

Przemysł lotniczy będzie w dalszym ciągu pod presją z powodu rozszerzania się rynku.

- **Zachodni konstruktorzy samolotów będą zmuszeni bronić swoich udziałów w rynku i marż** przed atakiem ze strony konkurentów mających bliżej do wzrastających gospodarek, którzy będą prawdopodobnie korzystać z narodowych preferencji.
- **Linie, które są niezmiernie wrażliwe na krótkoterminowe wzrosty i spadki koniunktury,** w dalszym ciągu wykazują jedynie znikome zyski i muszą stać się bardziej elastyczne.

– *Konstruktorzy samolotów i linie lotnicze zachowują strukturalną odmiennność. Czynniki regionalne i krótkie cykle charakterystyczne dla transportu powietrznego sprawiają, że sektor ten jest nadzwyczaj wrażliwy na krótkoterminowe wahania koniunktury. Linie lotnicze starają się zapewnić sobie stabilność finansową, zwiększając elastyczność operacyjną. Jeśli chodzi natomiast o sektor budowy samolotów, wydłużony cykl projektowania, produkcji i sprzedaży sprawia, że jest on o wiele odporniejszy na działanie czynników krótkoterminowych; największym wyzwaniem dla producentów samolotów jest więc doprowadzenie do sytuacji, w której dzieliliby ryzyko realizacji poszczególnych programów z dostawcami sprzętu w celu zmniejszenia niepewności branżowej, która tak negatywnie odbija się na ich wynikach finansowych* – twierdzi Bruno Goutard.

Press contact:

Euler Hermes

Raphaële Hamel

Tel. +33 (0)1 40 70 81 33

raphaele.hamel@eulerhermes.com

Euler Hermes is the world's biggest credit insurer and one of the leading providers of security for and recovery of trade receivables. Employing some 6,200 people in over 50 countries, Euler Hermes offers a comprehensive range of accounts receivable management services. **In 2009, it posted consolidated turnover of €2.1 billion.**

Euler Hermes has developed an international monitoring network that allows it to track the financial stability of 40 million companies. The group guarantees around €700 billion of commercial transactions worldwide.

An Allianz group company, Euler Hermes is listed on Euronext Paris. Along with its main credit insurance subsidiaries, Allianz has an AA- rating from Standard & Poor's.

www.eulerhermes.com

Cautionary Note Regarding Forward-Looking Statements: Certain of the statements contained herein may be statements of future expectations and other forward-looking statements that are based on management's current views and assumptions and involve known and unknown risks and uncertainties that could cause actual results, performance or events to differ materially from those expressed or implied in such statements. In addition to statements which are forward-looking by reason of context, the words 'may, will, should, expects, plans, intends, anticipates, believes, estimates, predicts, potential, or continue' and similar expressions identify forward-looking statements. Actual results, performance or events may differ materially from those in such statements due to, without limitation, (i) general economic conditions, including in particular economic conditions in the Allianz Group's core business and core markets, (ii) performance of financial markets, including emerging markets, (iii) the frequency and severity of insured loss events, (iv) mortality and morbidity levels and trends, (v) persistency levels, (vi) interest rate levels, (vii) currency exchange rates including the Euro-U.S. dollar exchange rate, (viii) changing levels of competition, (ix) changes in laws and regulations, including in respect of monetary convergence and the European Monetary Union, (x) changes in the policies of central banks and/or foreign governments, (xi) the impact of acquisitions and the consolidation of acquired entities, for example that of Dresdner Bank AG, and (xii) general competitive factors, in each case on a local, regional, national and/or global basis. Many of these factors may be more likely to occur, or more pronounced, as a result of terrorist activities and their consequences.

The matters discussed herein may also involve risks and uncertainties described from time to time in Allianz AG's filings with the U.S. Securities and Exchange Commission. The Allianz group companies assume no obligation to update any forward-looking information contained herein.