

Informacja prasowa

Transport lotniczy – cieszymy się chwilą

Analiza Euler Hermes, lidera rynku ubezpieczeń należności handlowych, gwarancji ubezpieczeniowych i windykacji należności.

Miniony rok przyniósł wzrost obrotów branży lotniczej. Głównym motorem wzrostu były linie lotnicze w regionie Azji i Pacyfiku. W 2011 r. spodziewany jest jednak spadek tempa wzrostu światowego przewozu lotniczego oraz redukcja cen. Zagrożony jest model biznesowy przewoźników europejskich.

Sytuacja ogólna: powrót do poziomu z 2008 r.

Według Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych (IATA) obrót branży światowego transportu lotniczego wzrósł w 2010 r. o 17% do 565 mld USD. Ruch lotniczy i dochód jednostkowy w równy sposób przyczyniły się do poprawy sytuacji w segmencie przewozów pasażerskich (wzrost odpowiednio o 8,9% i 7,3% względem 2009 r.), zaś przewóz towarowy skorzystał na szczególnie wysokich wolumenach (o 18,5% w górę). Jednocześnie perspektywy branży

Sytuacja obecna: nareszcie dobre wiadomości

Przy zysku netto sięgającym niemal 15 mld USD w 2010 r. (co stanowi zaledwie 2,7% obrotu) był to najlepszy wynik osiągnięty przez branżę w ostatniej dekadzie.

- Motorem wzrostu są linie lotnicze w regionie Azji i Pacyfiku, które generują ponad połowę globalnych zysków w tym sektorze, co wynika z korzystniejszych warunków gospodarczych i wzmożonej aktywności w dziedzinie przewozów towarowych, spowodowanych wiosennym uzupełnianiem zapasów – mówi Tomasz Starus, Dyrektor Biura Oceny Ryzyka w TU Euler Hermes.

Zachęcone niespotykanym zdyscyplinowaniem przewoźników w zakresie dokonywania szeroko zakrojonych i długoterminowych dostosowań zdolności przewozowych amerykańskie linie lotnicze wróciły na drogę zysku. Zakup AirTran przez Southwest Airlines, możliwy dzięki racjonalizacji kosztów i zarządzaniu podażą, jest kolejnym krokiem ku konsolidacji branży, tak niezbędnej dla jej przetrwania.

Linie europejskie: widmo kryzysu na rynku

W porównaniu ze średnią globalną branży, próg rentowności podmiotów europejskich – osiągnięty kosztem znacznych redukcji cen – wydaje się niewystarczający. Europejskie linie lotnicze, trapiące słabymi warunkami gospodarczymi, stoją w obliczu kryzysu ich modelu rynkowego (przy trwałym spadku w segmencie pasażerów premium w Europie), a dodatkowo

bronią się przed wzmożonym atakiem konkurencji. Poza tanimi liniami, które wymuszają zmniejszenie marży na trasach krajowych, istnieje również zagrożenie ze strony linii lotniczych z Bliskiego Wschodu (które w ciągu trzech lat złożyły zamówienia na 300 samolotów) – niezależnie od innych działań, przekierowują one rosnącą liczbę lukratywnych lotów międzynarodowych przez swoje huby, zadając tym samym cios tradycyjnej działalności linii europejskich.

Sytuacja LOT: Firma musi zostać sprzedana

Problemy europejskich linii lotniczych to także kłopoty polskiego LOTu. Firma boryka się z rosnącą konkurencją, kosztami własnej działalności, a jej perspektywy wciąż nie są do końca określone.

- LOT, jako samodzielna linia lotnicza, nie ma szans w starciu z takimi gigantami jak Lufthansa, Air France / KLM czy British Airways. Najlepszym wyjściem zarówno dla LOTu jak i dla budżetu Państwa byłaby sprzedaż firmy. Polskim liniom najbliższą jest do Lufthansy, która w ciągu ostatnich lat dokonała kilku znaczących zakupów. LOT nie jest celem transferowym numer jeden niemieckiego przewoźnika, natomiast walczący o każdą złotówkę Skarb Państwa nie będzie skłonny tanio sprzedawać linii – tłumaczy **Tomasz Starus z TU Euler Hermes**.

Prognoza 2011 r.: dwa światy

Wolniejszy wzrost światowego przewozu lotniczego (+5,3%), stagnacja przychodu jednostkowego (przy potencjalnej presji na obniżenie cen z powodu przedwczesnego przywrócenia zdolności przewozowych), a w szczególności wzrost cen paliwa lotniczego wspólnie spowodują spadek wyników branży lotniczej w 2011 r. – IATA prognozuje obniżkę zysków netto linii lotniczych o 40%.

Europejskie linie lotnicze w dalszym ciągu dążą do zwiększenia produktywności i dostosowania zdolności przewozowych do zmian popytu (np. w nowej konfiguracji B777 Air France-KLM nie będzie miejsc pierwszej klasy). Niezależnie od utworzenia ogromnej południowoamerykańskiej grupy linii lotniczych LATAM Airlines Group (stworzonej z połączenia chilijskich linii LAN i brazylijskich TAM; grupa może się pochwalić 9 mld USD łącznej sprzedaży), półkula południowa aż roi się od linii lotniczych szukających kapitału na sfinansowanie rozwoju: idąc w ślady Cebu Pacific (500 mln USD w 2010 r.), w lutym 2011 r. Garuda Indonesia wypuściła prospekt emisyjny, który ma zgromadzić od 350 mln USD do 530 mln USD.

Trzy sojusze linii lotniczych, ustaliwszy priorytety w zakresie wspólnej strategii ochrony przychodów i podziału zysków między członkami, zwracają się teraz rezolutnie ku ekspansji na rynkach wschodzących – jak np. Star Alliance i Air India (połowa 2011 r.) oraz pozyskanie Aerolineas Argentina, Garuda Indonesia (w 2010 r.) i Shanghai Airlines (2011 r.) przez Sky Team.



Największe linie lotnicze świata

Pozycja	Spółka	Kraj	Obrót w I poł. 2010 r. w mld USD	Zmiana względem I poł. 2009 r.
1	Lufthansa	Niemcy	16,9	23,5%
2	Air France KLM	Francja	16,6 *	14,8%
3	United & Continental Airlines	USA	16,3 ****	18,2%
4	Delta	USA	15,0	9,5%
5	American Airlines	USA	10,7	10,4%
6	British Airways & Iberia	Wlk. Brytania	9,0 */****	8,4%
7	Japan Airlines	Japonia	n.dot. ***	n.dot.
8	All Nippon Airways	Japonia	8,2	11,8%
9	Emirates	ZEA	7,2 **	35,5%
10	Southwest & AirTran	USA	7,1 ****	18,3%
11	Qantas	Australia	6,8 **	5,8%

* na dzień 30 września 2010 r.

** II poł. 2009/2010 r.

*** Dane niedostępne

**** Łączny obrót obu linii biorących udział w fuzji

1,00 Euro = 1,34 USD

Źródła: spółki

Tempo wzrostu rocznych przewozów lotniczych (loty pasażerskie i towarowe)

	2009	2010*	2011**
Suma	-4,3	11,6	5,3
Ameryka Północna	-6,3	10,9	3,7
Europa	-7,7	5,0	3,5
Azja i Pacyfik	-2,2	15,5	6,9
Bliski Wschód	9,5	21,5	10,5
Ameryka Łacińska	0,0	15,3	6,3
Afryka	-5,4	13,8	5,5

* dane szacunkowe

** prognozy

Źródło: IATA

Euler Hermes jest liderem na rynku ubezpieczeń należności handlowych oraz jednym z liderów w zakresie gwarancji ubezpieczeniowych i windykacji należności. Euler Hermes zatrudnia 6 200 pracowników w 50 krajach. Oferuje kompleksowe usługi w zakresie zarządzania należnościami. Skonsolidowany obrót grupy Euler Hermes w 2009 roku wyniósł 2,1 miliarda euro. Euler Hermes rozwinął międzynarodową sieć nadzoru, która umożliwia analizę stabilności finansowej 40 milionów przedsiębiorstw. Grupa obejmuje swoimi gwarancjami transakcje handlowe na całym świecie na kwotę 700 mld euro.

Euler Hermes, członek grupy AGF oraz Allianz, jest notowany na giełdzie Euronext w Paryżu. Agencja Standard & Poor's przyznała grupie oraz należącym do niej spółkom zależnym rating AA-.

W Polsce grupa Euler Hermes jest obecna od 1999 roku. Towarzystwo Ubezpieczeń Euler Hermes S.A. oferuje ubezpieczenia należności handlowych oraz gwarancje ubezpieczeniowe. Jednocześnie druga spółka działająca na polskim rynku - Euler Hermes Collections Sp. z o.o. oferuje windykację należności, raporty handlowe, ocenę ryzyka oraz program analiz branżowych. Usługi doradztwa prawnego świadczy Euler Hermes, Mierzejewska - Kancelaria Prawna Sp. k.

Kontakt dla mediów:

Artur Niewrzedowski
TALKING HEADS PR
e-mail: artur.niewrzedowski@thpr.pl
tel. 0509-433-874

Paweł Satalecki
TALKING HEADS PR
email: pawel.satalecki@thpr.pl
tel. 0513-099-035