

KOMUNIKAT PRASOWY

Europejskie linie lotnicze: czas zapiąć pasy

Lipiec 2022
Paryż - Warszawa

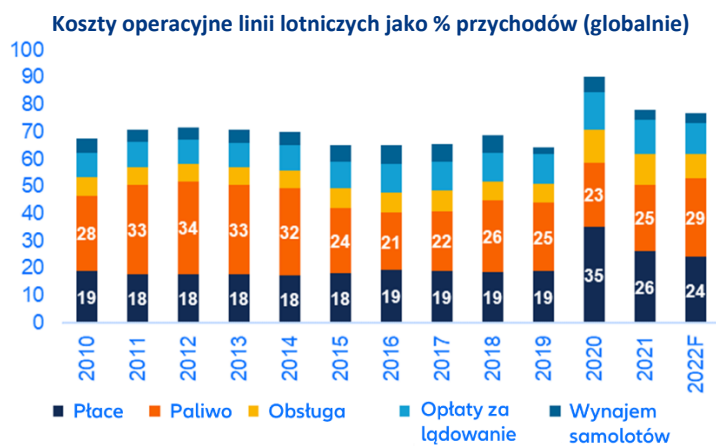
Odwołane loty mogą stać się nową normą w Europie, ponieważ linie lotnicze starają się chronić marżę w obliczu rosnących cen paliwa lotniczego.

- **Ochrona marż w obliczu rosnących cen paliwa do silników odrzutowych (+89% od początku roku)**
Przy płacach odpowiadającym 25% przychodów (w porównaniu ze średnią światową wynoszącą 19%), europejskie linie lotnicze nie mają motywacji w krótkim okresie, na bieżąco do zajmowania się brakiem personelu.
- **Ceny biletów lotniczych w Europie rosną: po latach spadków, a mimo to linie lotnicze trzeci rok z rzędu ponoszą straty**
W Allianz Trade oczekujemy, że ceny biletów lotniczych w Europie wzrosną w 2022 r. średnio o +21%. Choć zwiększy to przychody w 2022 r. o +102% r/r, nie wystarczy to aby zapobiec stratom netto trzeci rok z rzędu (oczekiwane przez IATA straty -9,7 mld USD przy marży netto -1,2%, po -stracie 137,7 mld USD w 2020 roku (marża netto -36,0%) i -42,1 mld USD w 2021 roku (marża netto -8,3%).
Europejskie linie lotnicze nie osiągną progu rentowności do 2023 roku.
- **W dłuższej perspektywie zielona transformacja oznacza jeszcze większe zakłócenia dla linii lotniczych w Europie – mniejszą konkurencyjność cenową wobec kolei, duże straty oraz rosnące koszty**
Przewoźnicy kolejowi wytwarzają o 85% mniej CO2 niż samoloty i są własnością państwa (tj. mają wsparcie finansowe przy inwestycjach). Odnawianie floty starej generacji w kontekście rosnących stawek (opłat, ubezpieczeń) i obniżonych ratingów będzie kosztowne dla sektora, którego zadłużenie już wzrosło 1,4 raza w 2020 r.
Dodatkowo nowe przepisy dotyczące stosowania w lotnictwie paliwa zrównoważonego (2,5 razy droższego) spowodują dalszą erozję marż: obowiązkowa do 2045 r. mieszanka SAF/kerozyny w proporcji 38%/62% zwiększy koszty paliwa o 57%.

Ochrona marż linii lotniczych szczególnie paląca w Europie

Płace w europejskich liniach lotniczych (odpowiednik 25% przychodów w roku obrotowym 2019 w porównaniu z 19% w przypadku paliwa do silników odrzutowych) są wyższe nie tylko ze względu na ich większą niż przeciętnie na świecie liczbę pracowników, ale także dlatego, że minimalne pensje w Europie są stosunkowo wyższe. To wyjaśnia, dlaczego europejskie linie lotnicze miały najniższą marżę EBITDA w 2020 roku (średnio -44%, w porównaniu z -20% dla obu Ameryk i -10% dla Azji i Bliskiego Wschodu) i dlaczego nadal w 2021 r. redukowały swój personel o kolejne -8% r/r, pomimo że linie lotnicze w Ameryce Północnej i Południowej zwiększały już wtedy swój personel średnio o +14% r/r.

Obecnie braki kadrowe połączone ze strajkami pracowników domagającymi się wyższych wynagrodzeń i lepszych warunków pracy spowodowały, że wiele linii lotniczych odwołuje loty. To z kolei wywołało wzrost cen (średnie ceny biletów lotniczych w Europie wzrosły ze 193 USD w lutym 2022 r. do 215 USD w maju). Rzeczywiście, **w krótkim okresie niedobór lotów może być korzystny dla linii lotniczych, ponieważ mogą one zwiększyć przychody poprzez podnoszenie cen, a nie wolumenu (lotów)**. W ten sposób firmy mogą zaabsorbować negatywne skutki rosnących cen paliwa lotniczego (które wzrosły o 89% od początku roku) i opóźnić dodatkowe wydatki związane z zatrudnieniem większej liczby pracowników.

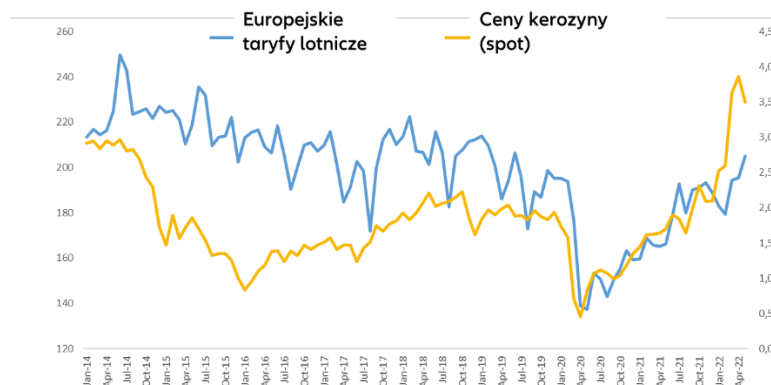


Źródła: Bloomberg, Allianz Research

Efekt – ceny biletów w Europie „wystartują”

Wraz z pojawieniem się tanich linii lotniczych w Europie wzmożona konkurencja zmusiła tradycyjne linie lotnicze do obniżenia cen: od maja 2014 r., kiedy ceny kerozyny zaczęły spadać, do maja 2020 r. ceny biletów spadły o 39%. Jednak w 2022 r. trend ten uległ odwróceniu: od maja ceny biletów od początku roku wzrosły o +12%. W Allianz Trade spodziewamy się, że wzrost cen biletów osiągnie +21% r/r do końca 2022 roku, a szczyt nastąpi dopiero w I kwartale 2023 roku.

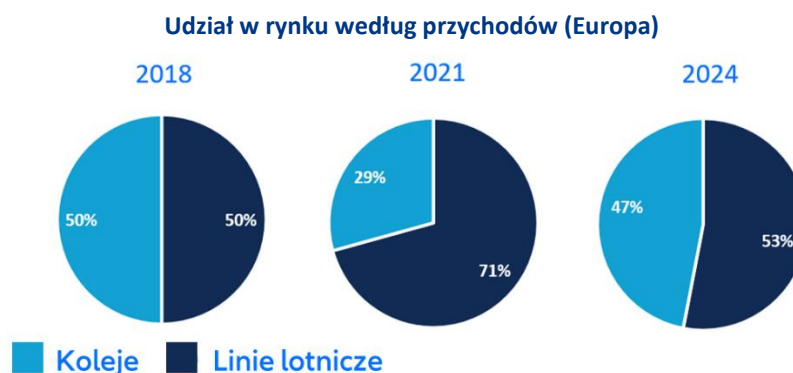
Taryfy pasażerskich przewozów lotniczych (USD, po lewej) a cena paliwa lotniczego (USD/gal, po prawej)



Źródła: Refinitiv Eikon Datastream, Allianz Research

Zielona transformacja w Europie to jeszcze większe zakłócenia

Przed pandemią europejskie linie lotnicze i przedsiębiorstwa kolejowe posiadały po 50% rynku pod względem przychodów, przy czym każde z nich odnotowywało średnio około 118 000 mln euro rocznie. Ten podział zmienił się jednak w latach 2020-2021, gdy linie lotnicze straciły udział w rynku na rzecz przedsiębiorstw kolejowych (obecnie udział w rynku: 30% linii lotniczych, 70% przedsiębiorstw kolejowych). W przypadku tanich linii lotniczych około 38% przychodów pochodzi z działalności długodystansowej, która najbardziej ucierpiała podczas pandemii. Z kolei firmy kolejowe prawie nie prowadzą działalności poza Europą. W efekcie już teraz przekroczyły poziom przychodów na 2019 rok.



Sources: Refinitiv Eikon, Allianz Research

Podczas gdy jazda pociągiem jest nadal droższa na niektórych trasach, firmy kolejowe mają stać się bardziej konkurencyjne, ponieważ rządy przyspieszają przejście na koleje dużych prędkości. W tym kontekście, nawet jeśli linie lotnicze mogą powrócić do swojego udziału w rynku sprzed pandemii w związku z ożywieniem usług długodystansowych, w Allianz Trade uważamy, że firmy kolejowe nadal będą miały dobrą koniunkturę na swoje przewozy, a nawet mogą utrzymać udział w rynku powyżej 50%.

Kontakt z Allianz Trade

Grzegorz Błachnio
+48 601 056 830
grzegorz.blachnio@allianz-trade.com

Kontakt z multiAN

Artur Niewrzedowski
+ 48 509 433 874
artur.niewrzedowski@multian.pl

Śledź nas

<https://www.linkedin.com/company/allianz-trade>
<https://twitter.com/AllianzTradeFR>

Przewidujemy ryzyko handlowe i kredytowe dzisiaj, aby firmy mogły mieć pewność działania jutro

Allianz Trade jest światowym liderem w zakresie ubezpieczeń należności handlowych i uznanym specjalistą w obszarach gwarancji ubezpieczeniowych, odzyskiwania należności, strukturyzowanego kredytu handlowego i ryzyka politycznego. Nasza sieć pozyskiwania informacji gospodarczych zapewnia możliwość analizy bieżących zmian w zakresie wypłacalności ponad 80 mln firm. Dajemy firmom pewność poprzez możliwość zawierania transakcji z zabezpieczeniem płatności. W razie nieściągalności należności wypłacamy odszkodowanie, ale najważniejsze jest to, że pomagamy im w ogóle uniknąć. Każdorazowo, gdy zapewniamy ubezpieczenie kredytu kupieckiego czy inne rozwiązania finansowe, naszym priorytetem

jest zapewnienie ochrony opartej na analizie biznesowej. Jeśli jednak wydarzy się coś nieprzewidzianego, nasz rating kredytowy AA oznacza, że posiadamy zasoby, wspierane przez Allianz, które umożliwią nam wypłatę odszkodowania, pozwalającego utrzymać dalsze działanie ubezpieczanej firmy. Siedziba główna Allianz Trade mieści się w Paryżu, ale firma obecna jest w ponad 52 krajach i zatrudnia 5.500 pracowników. W 2021 roku nasze skonsolidowane obroty wyniosły 2,9 mld €, a transakcje ubezpieczone w skali globalnej wiązały się z ekspozycją na poziomie 931 mld €. [Więcej informacji można znaleźć na stronie www.allianz-trade.pl](http://www.allianz-trade.pl)

Ostrzeżenie dotyczące oświadczeń prognostycznych

Niniejszy dokument zawiera oświadczenia dotyczące przyszłości, takie jak prognozy czy przewidywania, które opierają się na aktualnych poglądach i założeniach kierownictwa i które podlegają znanym i nieznanym ryzykom i niepewnościom. Rzeczywiste wyniki, dane czy zdarzenia mogą odbiegać znacząco od przewidywanych czy domniemywanych w takich oświadczeniach prognostycznych. Różnice mogą wynikać ze zmian czynników, między innymi: (i) ogólnej sytuacji gospodarczej i konkurencyjnej w kluczowej działalności i na kluczowych rynkach Allianz, (ii) wyników na rynkach finansowych (szczególnie w zakresie zmienności, płynności, zdarzeń kredytowych), (iii) częstotliwości i wagi zdarzeń szkodowych, w tym w odniesieniu do szkód wynikających z katastrof naturalnych, a także zmian w kosztach szkód, (iv) trendów poziomów umieralności i zachorowalności, (v) poziomu odporności, (vi) poziomu braku płatności - szczególnie w segmencie bankowości, (vii) poziomu stóp procentowych, (viii) kursów walutowych, szczególnie EUR/USD, (ix) przepisów prawnych i regulacji, szczególnie podatkowych, (x) wpływu przejęć, w tym kwestii związanych z integracją i reorganizacją oraz (xi) ogólnych warunków konkurencyjnych w zakresie lokalnym, regionalnym, krajowym i/lub globalnym. Wiele z tych czynników może cechować się zwiększonym prawdopodobieństwem wystąpienia lub wyższą wagą skutków ich wystąpienia w przypadku wystąpienia ataków terrorystycznych i ich konsekwencji.
