

Bucuresti, 23 Septembrie 2014

Companiile aeriene europene sunt printre cele mai putin profitabile din lume: care este scenariul de adaptare?

La momentul in care pare vital sa capteze potentialul de crestere din Asia, companiile aeriene europene stagneaza din cauza concurentei agresive din partea operatorilor low cost si a companiilor aeriene din Golf. In prezent, fiind printre cele mai putin profitabile din lume. Confruntate cu aceste noi constrangeri, ce schimbari sunt posibile?

Companiile aeriene se confrunta cu provocari majore

- **Presiune concurentiala in crestere**

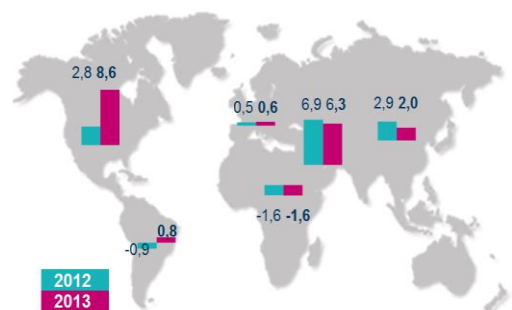
In timp de piata interna americana a fost deschisa pentru concurenta in 1978, Uniunea Europeana a liberalizat piata interna abia din 1997. De atunci, toate companiile aeriene europene au posibilitatea de a crea trasee in regiune, fara restrictii de trafic si pot stabili in mod liber preturile lor. Crearea unei pietee unice a favorizat intrarea unor noi jucatori, in special companii aeriene low-cost, provocand o scadere substantiala a preturilor pentru zborurile interne. Astfel, numarul de rute de zbor operate de mai mult de doi concurenti a crescut de patru ori intre 1992 si 2012¹.

In același timp, concurenta a crescut si mai mult, chiar mai rapid pe rutele cu distante lungi, companiile aeriene din Golf inregistrand performante excelente. Acest lucru se datoreaza in special strategiei agresive a autoritatilor publice, al caror obiectiv este de a stimula regiunea. Interesul companiilor aeriene din Golf fata de companiile aeriene europene s-a accelerat recent, din cauza incapacitatii de a obtine noi drepturi de trafic.

- **Catre o miscare de hub-uri**

Cu o penetrare a pietei de 51.000 de locuri pentru fiecare milion de locuitori, piata europeana pare relativ bine dezvoltata. Elasticitatea dintre cresterea gardului de imbogatire si traficul aerian pare sa fie mult mai mare in tarile in curs de dezvoltare. La o crestere de 10% a PIB-ului, cererea de transport aerian in aceste tari a crescut cu 20%, fata de 15% pentru tarile dezvoltate. Cel mai mare potential de crestere se afla in Asia, atat pentru moment cat si in viitor. De exemplu, in China, intre 1992 si 2012

Profituri nete agregate (USD, per pasager)



Sursa: IATA

¹ Date OAG= Official Airline Guide = Ghid Oficial al Companiilor Aeriene

numarul de zboruri saptamanale a crescut de la 2.184 la 52.651².

Intregul sector aerian european este slabit de aceste noi restrictii. Companiile aeriene europene au devenit cele mai putin profitabile din lume, asa cum se arata in declaratiile de profit ale companiilor Air France si Lufthansa din 2014. Mai mult decat atat, Uniunea Europeana sufera din cauza sub-capacitatilor aeroportuare, legate de un deficit de investitii. Aceasta saturatie ar putea reduce perspectivele pentru captarea cererii si ar putea creste costurile de exploatare cu 50% pana in 2050³.

Companiile aeriene Europene se indreapta spre un scenariu american?

"Confruntate cu aceasta presiune concurentiala in crestere, doua scenarii sunt posibile: sa investeasca masiv pentru a captura cererea tot mai mare sau sa fuzioneze pentru a supravietui. Aceasta a doua ipoteza pare sa fie cea mai probabila, daca avem in vedere modificarile observate pe piata interna americana, care a experimentat foarte multe fuziuni" comenteaza Guillaume Baqué, economist in cadrul Coface.

In Statele Unite, modificarile care au rezultat din legea federala de eliminare a controalelor guvernamentale de reglementare a companiilor aeriene (Airline Deregulation Act) din octombrie 1978, au fost puse in aplicare in trei etape distincte:

- Faza 1: cresterea numarului de pasageri ca urmare a aparitiei de noi jucatori low-cost. Stabilirea preturilor in mod liber a permis o mai mare diversitate de aprovizionare si o crestere a gradului de incarcare a aeronavelor, urmarind strategia de pret inventata de Delta Airlines in 1984.
- Faza 2: din 2008, fuzionarea pietei, ca urmare a cresterii numarului de jucatori care afecteaza profitabilitatea sectorului. Delta a cumparat Northwest, Southwest a cumparat AirTrans si American Airlines a fuzionat cu US Airways. Din cele mai mari sapte companii aeriene din 1990 s-au format trei giganti dedicati transportului aerian.
- Faza 3: restrictii privind capacitatea de a realiza economii de scara legate de rationalizarea retelelor, prin reducerea numarului de hub-uri si, in consecinta, cresterea veniturilor din cauza cheltuielilor aferente.

In Europa un prim val de fuziuni a avut loc (Air France/ KLM, Lufthansa/ Swiss Air Lines, British Airways/ Iberia, etc.), dar asteptarile privind profitabilitatea raman inca foarte scazute. O fuziune viitoare, comparabila cu Faza 2 a scenariului american, este probabila. Cu toate acestea, daca aparitia unor super-jucatori in Uniunea Europeana ar putea permite o mai buna abordare a concurenei straine, ea va fi insotita de noi probleme, precum o posibila reducere a destinatiilor si o crestere a preturilor.

² IATA (2007), Estimarea elasticitatii transportului aerian, Decembrie
³ SESAR



COMUNICAT DE PRESA

CONTACT MEDIA:

Cosmina GURNEANU - T. +40/21/231 60 20 - cosmina.gurneanu@coface.com

Despre Coface

Grupul Coface, lider mondial in asigurările de credit, ofera companiilor din intreaga lume solutii de protejare impotriva riscului financiar de neplata a clientilor proprii, atat pe piata interna, cat si pentru export.

In 2013, cu suportul celor 4.440 de angajati, Coface a inregistrat o cifra de afaceri consolidata de 1.440 MLD EUR. Prezent in mod direct sau indirect in 98 de tari, Grupul asigura peste 37.000 de companii din peste 200 de tari. In fiecare trimestru, Coface publica evaluarile sale de risc de tara pentru 160 de tari, pe baza cunostintelor sale unice asupra comportamentului de plata al companiilor si pe baza expertizei celor 350 de underwriter-i ai sai.

In Franta, Coface gestioneaza garantiile publice de export in numele Statului Francez.

www.coface.ro

Coface SA. este listata la Euronext Paris - Categoria A
ISIN: FR0010667147 / Ticker: COFA

