

ЛИДЕРИТЕ ПО СЕКТОРИ

Транспорт

Разтоварване

Браншът премина през една от най-тежките си години. Не е ясно кога ще се види краят на кризисното пътуване

Калина Горанова

Когато няма стоки за преместване от точка А до точка Б, транспортният бранш страда. Така най-общо може да се опише какво се случи със сектора през изминалата година.

Свиването на търговията и индустрията остави транспортните компании без товари, а ограничаването на разходите и намаляването на доходите на населението намали и фирмените, и личните пътувания. В резултат транспортният бранш премина през една от най-тежките си години, като не е ясно кога ще се види краят на кризисното пътуване.

Голям и тежък

Кризата и намаляването на товарите удари най-силно най-големите компании в сектора – Българските държавни железници и Параходство „Български морски флот“. Във водовъртежа на кризата първо попаднаха превозите по море, които имат най-пряк контакт с глобалната тър-

говия. Още през есента на 2008 г. индексите, определящи навлата за различните по големина кораби, се сринаха 10 пъти. Резултатите за 2008 г. като цяло бяха положителни. През миналата година финансовата картина вече е различна. Кризисният водовъртеж навлезе в разгара си и БМФ отстъпи с две места в класацията и слезе на четвъртото място. Първи в списъка на най-големите компании в сектора на база приходи останаха

Българските държавни железници. Те са следвани от друг голям държавен представител в жп бизнеса – Национална компания „Железопътна инфраструктура“. Въпреки първата си позиция на база оборот финансовото положение на БДЖ никак не е добро. Групата завърши на загуба от близо 70 млн. лв. Компанията отказа да пре-

госстави финансовите показатели на дружествата, занимаващи се с товарни и пътнически превози и локомотиви. От данните за тонажите превозени товари обаче става ясно, че за 2009 г. количествата на БДЖ са се свили с 7 хил. тона в сравнение с предходната.

Товарите бяха и единствените, които носеха печалба на групата, а от тяхното свиване пострадаха и звената за локомотиви и вагони, които ги отдаваха под наем.

Въпреки постоянните грижи на държавата да извади железницата от колапса с помощта на субсидии превозвачът няма да излезе на печалба, докато не промени тромавите си методи на работа. Това ще бъде и крайно наложително, след като през 2010 г. работата на вътрешния пазар ще започне компания като Deutsche

Bahn (през гъщерно гружество) и Rail Cargo Austria, която ще развива транзитни превози. От железниците явно са наясно, че им предстои трудно бъдеще и прогнозата им за 2010 г. е за приходи, със 170 млн. лв. по-малки в сравнение с 2009 г.

Пътища много

Железопътният бранш приема автомобилните превозвачи за основен конкурент заради по-ниската цена на услугата им. Състезанието сред самите автомобилни превозвачи наистина е голямо заради многото компании в сектора. Превозвачите бяха за сезнати от свиването на товарите от и за Европа, която е и основната дестинация за фирмите от този бранш. Според Българската асоциация за спедиция, транспорт и логистика пазарът се е свил наполовина.

Липсата на товари в комбинация с големия брой играчи и камиони доведе до намаляване на цената на транспортната услуга, като някои от превозвачите коментираха,

ЛИДЕРИТЕ ПО СЕКТОРИ

че цената на превозите често пада под себестойността на транспортната услуга. В кризата се забавиха сроковете на доставка. Следителите например започнаха да намаляват групажните си линии. Голям проблем в транспортния бизнес създаде и бавното плащане между фирмите. Пазарът на тежкотоварни превозни средства логично замръзна. Трудността при осребряването на транспортните активи на добра цена направи много сложно излизането на печалба.

Според представители на бранша най-тежният период за сектора обаче тепърва предстои. Единственият основен плюс през 2009 г. беше, че във време на криза цената на горивата остана ниска. Сега обаче тя расте, докато навлата продължават да бъдат ниски. Все пак европейската икономика леко се съживява. Прогнозата на „Сомат“ за настоящата 2010 г. е за нарастване на приходите с 15% на база 2009 г. Очакваният ръст обаче няма да доведе до постигане на оборотите от 2008 г. и още по-малко от тези през 2007 г., откогато бизнесът на най-голямата компания в автомобилния бранш се е свил повече от два пъти.

Пътуване на стоп

Третото си място в класацията запазва националният авиопревозвач „България ер“. Въпреки почетната си позиция бизнесът на компанията в сравнение с 2008 г. се е свил с 50 млн. лв. Изминалата година беше тежка за авиационния бизнес като цяло. През 2009 г. европейските авиокомпании загубиха 3.7 млрд. евро по данни на Асоциацията на европейските авиолинии. През настоящата очакванията са за загуби от 2.8 млрд. евро. Традиционният авиационен биз-



От железниците са наясно, че им предстои трудно бъдеще и прогнозата им за 2010 г. е за приходи, със 170 млн. лв. по-малки в сравнение с 2009 г.

ФОТОГРАФ: АРХИВ КАПИТАЛ

нес реагира на трудностите, като в сектора започна окрупняване на големите международни играчи. През миналата година германската Lufthansa придоби над 40% от Austrian Airlines. Консолидацията в небето продължи и през 2010 г., като се финализира сливането между испанския превозвач Iberia и British Airways.

Въздушните превозвачи пострадаха значително от свиването на корпоративните разходи за бизнес пътувания. По-малко спаднаха полетите с цел туризъм. Това като че ли постави в по-изгодна позиция нискотарифните превозвачи, които залагаха в по-малка степен на бизнес клиентите. Те все пак не останаха недосегаети, като гъстите кризис-

ни облаци застигнаха и тях. През миналата година фалира една от най-големите нискотарифни компании в Европа – Sky Europe, като освободената от словашката компания пазарна ниша бързо се зае от low-cost конкурентите ѝ. Например по линията София – Виена вече има един нов за българския пазар превозвач – австрийската FlyNiki, собственост на бившия състезател от Формула 1 Никки Лауда. Освен чрез окрупнявания компании в сектора започнаха да променят и маркетинговите си стратегии за привличането на по-голям брой клиенти. Битката за пътници сви границите между традиционните и нискотарифните превозвачи, като първите започнаха да предлагат все пове-

че билети на промоционални цени, докато low-cost компаниите заложиха на услуги срещу заплащане, каквито предлагат по-скъпите им конкуренти. Тази надпревара, разбира се, е положителна за клиентите, така че годината се очаква да бъде подходяща за пътувания, стига да има спестявания за цента. Малкото полети удариха и бизнеса на летищата. Концесионерът на морските обекти „Фрапорт“ отчете спад в приходите с 13%, но пък рентабилността остана висока. Ръководството на държавното „Летище София“ отказа да предостави данни за изминалата година. Принципа- лът – Министерството на транспорта, също не пожела да ги даде.

ТОП 10 В ОТРАСЛА

Позиция		Компания	Продажби (хил. лв.)				Печалба/загуба (хил. лв.)			
2009	2008		2007	2008	2009	изменение %	2007	2008	2009	рентабилност
						2009/2008				%
1	1	БЪЛГАРСКИ ДЪРЖАВНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ	566 167	567 788	442 102	-22.14	24 126	25 854	-19 847	-
2	5	НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ „ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“	268 009	273 822	295 365	7.87	-65 566	-110 006	-38 525	-
3	3	БЪЛГАРИЯ ЕР	237 525	335 512	282 248	-15.88	-10 055	-59	1 698	0.60
4	2	ПАРАХОДСТВО БЪЛГАРСКИ МОРСКИ ФЛОТ	376 275	460 935	190 126	-58.75	10 499	58 020	-109 159	-
5	6	ДП „РЪКОВОДСТВО НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ“	161 397	180 387	164 043	-9.06	22 137	26 510	18 726	11.42
6	4	СОМАТ	279 420	147 280	117 166	-20.45	-3 079	-1 612	0	0.00
7	10	СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ	86 222	88 375	98 842	11.84	-94	-19	0	0.00
8	12	СТОЛИЧЕН ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТ	55 971	59 239	80 156	43.21	431	-1 613	100	0.12
9	11	ФРАПОРТ ТУИН СТАР ЕЪРПОРТ МЕНИДЖМЪНТ	80 870	79 502	69 260	-12.88	16 890	16 174	14 897	21.51
10	14	ПАРАХОДСТВО БЪЛГАРСКО РЕЧНО ПЛАВАНЕ	38 696	57 221	59 927	4.73	3 228	7 507	4 746	7.92
Средно за топ 10			215 055	225 006	179 924	-20.04	-148	2 076	-12 736	-



Fiesta. Новият Ford

www.newfiesta.bg

