

РЫНОК АВИАПЕРЕВОЗОК:

Делай что должно, и будь что будет
А что делать? И что будет?

Содержание

1. Ещё один сложный год

- Динамика пассажирских перевозок 2001-2021
- Динамика пассажирских перевозок 2019-2022
- Динамика перевозок ВВЛ & МВЛ
- Динамика изменения тарифов
- Лидеры и аутсайдеры
- Новая карта полётов

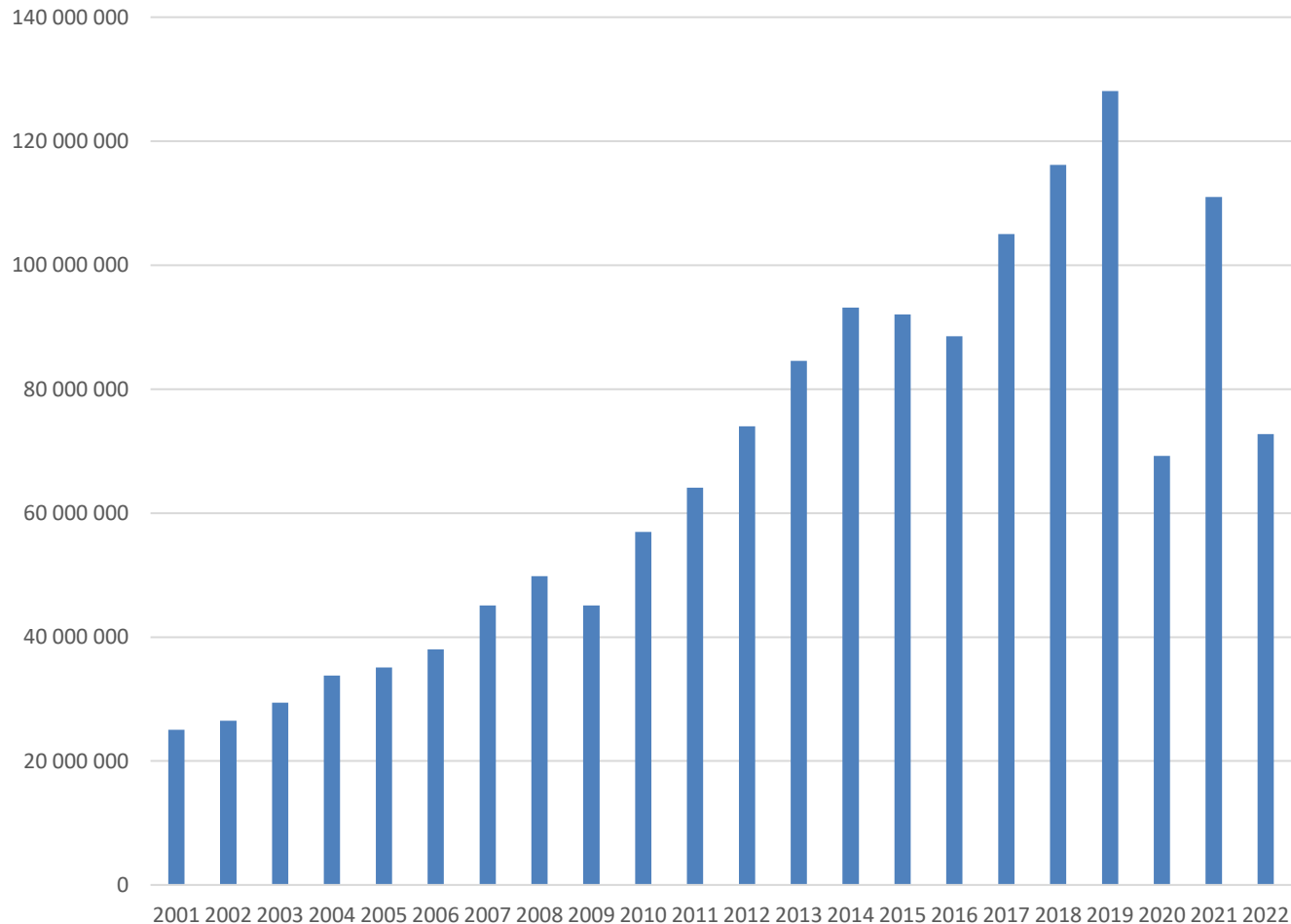
2. Год, когда всё изменилось

- Специфика 2022 года для авиационной отрасли
- Ключевые риски и вызовы
- Меры противодействия – шаги правительства
- Меры выживания – шаги отрасли

3. Что дальше?

- Развилки, стоящие перед отраслью
- Что делать? Что будет?

Пассажироперевозки 2001-2022 гг.

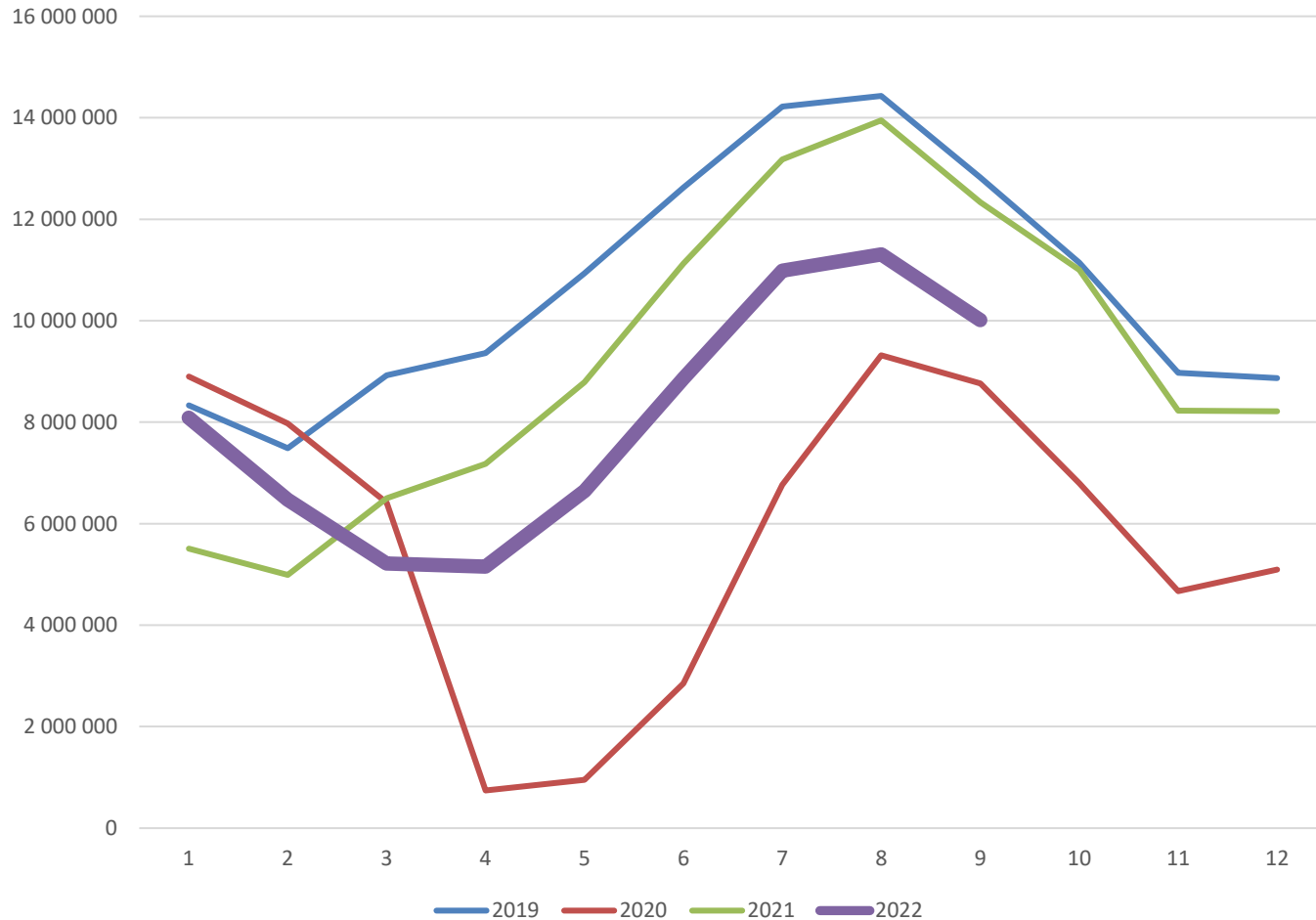


Данные на графике – 9 месяцев 2022 года.

По итогам 10 месяцев авиакомпании перевезли ~80 млн пассажиров против с 94,6 млн годом ранее. 66 млн перевезено на ВВЛ, 14 млн – на МВЛ.

Данные 10 месяцев - Минтранс

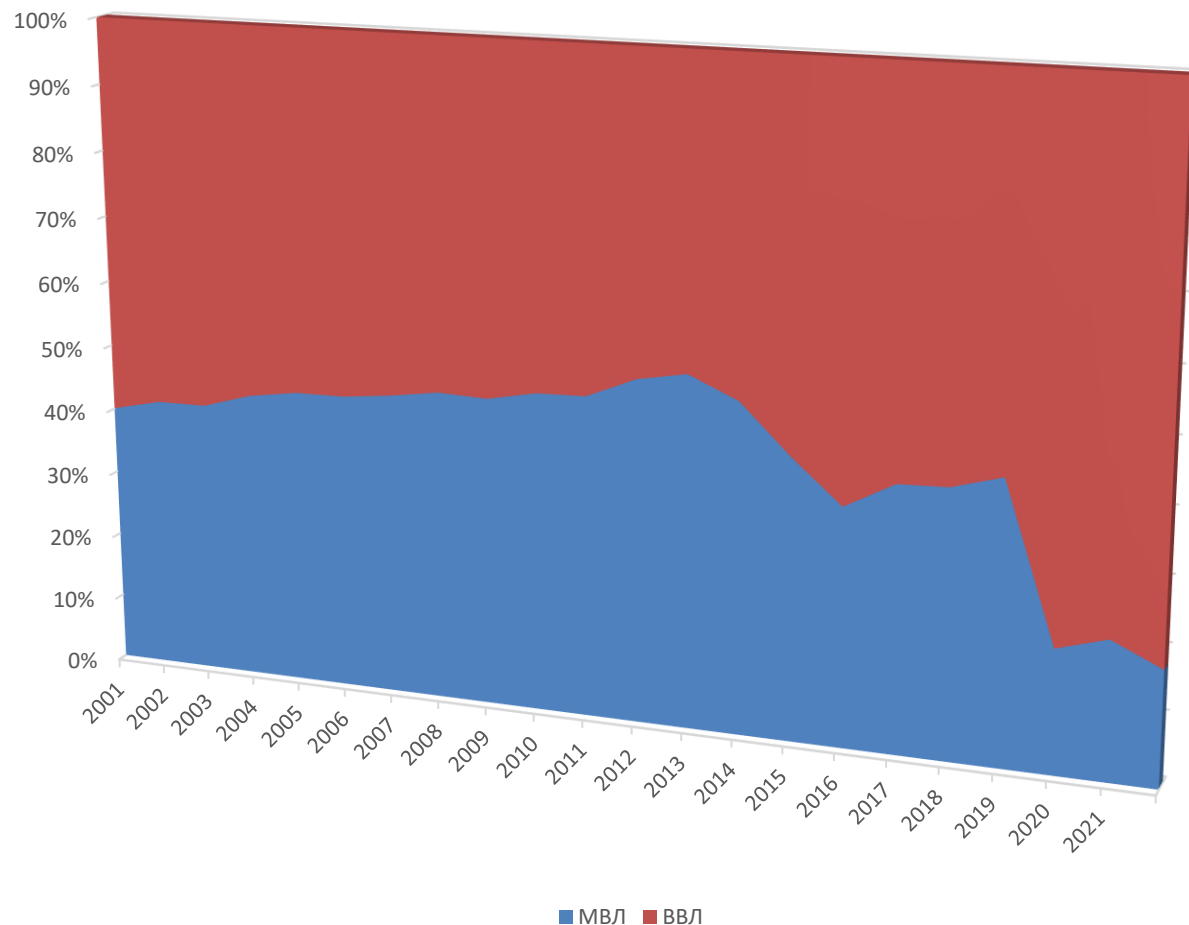
Пассажироперевозки ежемесячно



Помесячная динамика перевозок в 2021 году практически повторяла 2019 год.

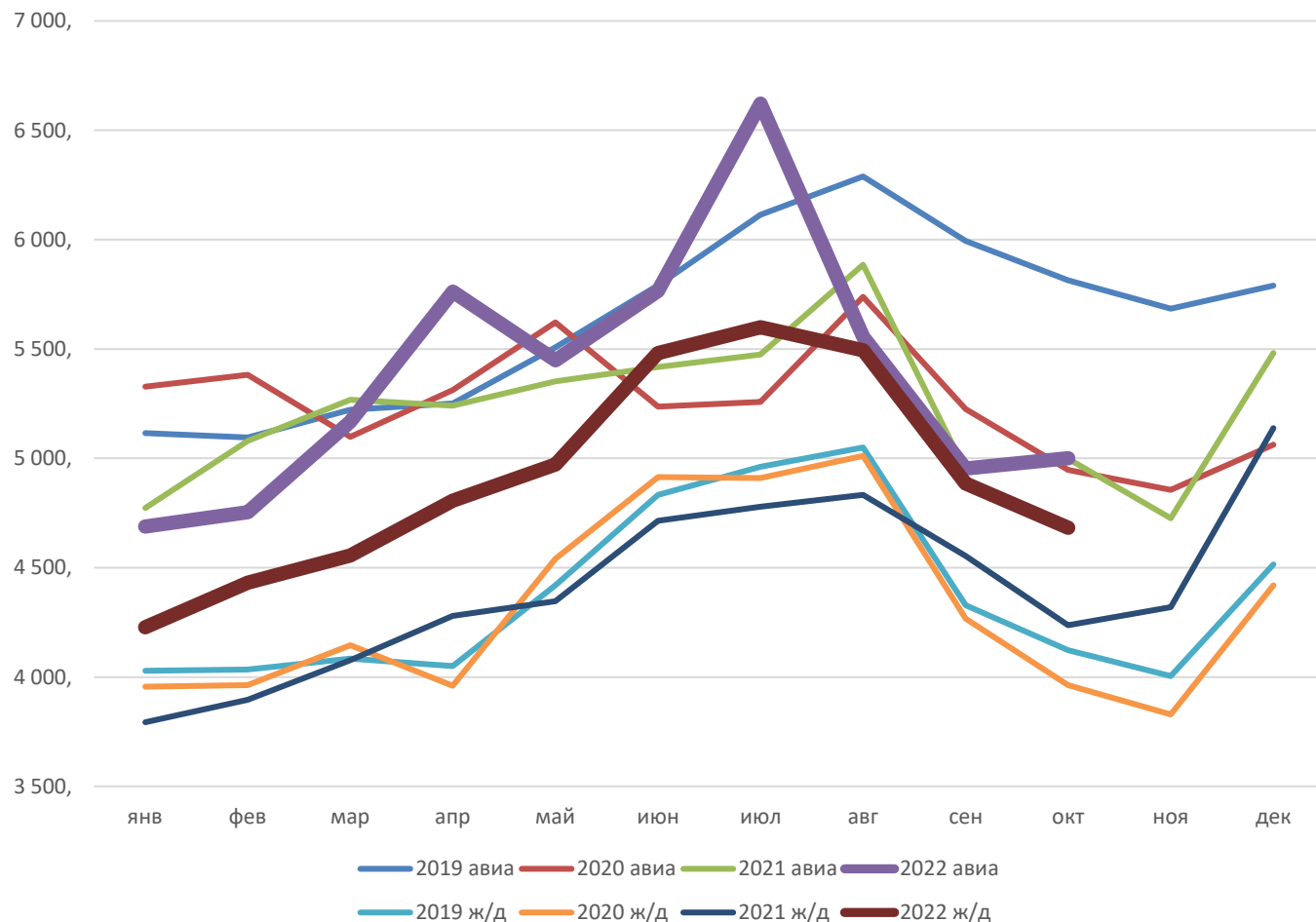
2022 год показывал убедительный старт в январе, до апреля – провал, далее – стабилизация

Соотношение ВВЛ и МВЛ



В начале 2022 года наблюдался рост перевозок на МВЛ. Введение запретов на использование воздушного пространства **обнулило трафик** в страны ЕС, а **нехватка провозных ёмкостей** сократила возможности по полётам на курорты

Динамика среднего тарифа, руб. / 1000 км



Средний тариф на 1000 км пути в 2022 г. динамично рос. В мае отрасль столкнулась с **давлением ФАС**. В этот период прошли распродажи. Но к июлю наступил второй пик

№	Авиакомпания	Кол-во пасс. 3Q 2022	Рост, %	Занятость кресел 3Q 2022	Рост, п.п.
1	Аэрофлот	15,9	0,0	81,2	+5,9
2	Сибирь	12,0	-11,7	88,0	+1,7
3	Победа	8,9	-17,7	94,0	0,0
4	Уральские авиалинии	6,6	-8,5	84,5	+4,5
5	Россия	6,5	-12,7	82,3	-1,1
6	Ютэйр	4,1	-25,0	85,2	+2,7
7	Северный ветер	3,2	-24,8	86,2	+4,4
8	Смартавиа	2,59	-13,9	92,5	+3,5
9	Ред Вингс	1,7	-33,2	83,4	+0,6
10	АЗУР эйр	1,6	-37,2	93,9	+1,6
11	Азимут	1,4	-10,2	88,0	+1,9
12	Аврора	0,9	+11,5	73,3	+8,0
13	Ямал	0,88	-10,7	69,8	0,0
14	НордСтар	0,82	-13,9	76,7	+8,2
15	Икар	0,75	-39,7	88,4	+5,4

Рост объёмов перевозок показала только одна российская авиакомпания из ТОП-15.

Противоположная ситуация – с занятостью кресел. Концентрация перевозок в ТОП-5 АК продолжилась, в ТОП-15 – небольшой спад

Авиакомпании из-за введённых санкций оказались в значительной мере заперты внутри российского рынка. Западные направления, кроме Республики Беларусь, закрыты. Ряд стран ввёл ограничения на полёты на ВС с «двойной регистрацией».

Ряд аэропортов, обслуживавших востребованные курорты России, закрыт из-за проведения СВО.


Платёжеспособный спрос на авиаперевозки радикально не изменился.

В итоге, в России есть кому летать. Внутри страны **есть, на чём летать**, но **летать особо некуда**. За рубежом **есть, куда летать**, но **летать особо не на чем**.

- последствия пандемии COVID-19 для отрасли;
- оценка масштаба интеграции воздушного транспорта России в глобальную экономику;
- степень зависимости отрасли от поставок из-за рубежа;
- основные негативные факторы, привнесённые санкционным воздействием.

Отрасль едва успела встать на траекторию восстановления, как последовал новый кризис.

Его отличие – он не привёл к обвальному падению перевозок, но он с нами надолго.




- внешнеполитические риски (сокращение маршрутной сети);
- макроэкономические риски;
- микроэкономические риски;
- риски исправности и достаточности парка воздушных судов;
- риски деградации инфраструктуры;
- кадровые риски.

Основные риски, стоящие перед отраслью, не могут быть парированы только внутренними ресурсами авиакомпаний.

- Транспортная стратегия 2030;
- Комплексная программа 2030;
- постановления правительства, нацеленные на поддержку отрасли;
- традиционные механизмы субсидирования;
- планы по поддержке авиапромышленности;
- планы по поддержке обновления парка воздушных судов.


Управление отраслью переведено на ручной режим с активированной функцией «запоздание».

Новые цели не определены, старые не актуальны.



- запрос мер поддержки со стороны государства;
- трансформация маршрутной сети;
- сокращение издержек, в т.ч. на персонал;
- поиск альтернативных каналов поставки запчастей;
- переход на российские системы бронирования;
- переход на отечественные воздушные суда.

Авиакомпании демонстрируют достаточно высокую гибкость и адаптивность в нынешних условиях.



Главные развилки стоят перед правительством и перед обществом – это пути развития России в нынешней ситуации. Озвучены сценарии:

- СССР 2.0;
- НЭП 2.0;
- Нация Z.

Для авиации это означает сценарии:

- государственное планирование, переход к модели общественного транспорта;
- сохранение конкурентной рыночной среды;
- формирование квазирыночной среды с замыканием во внутреннем конкурсе.

Главная же развилка, так или иначе, касается формата и масштаба государственного участия.

Сценарии для отрасли зависят от того, какой сценарий будет выбран для государства в целом.

Главный вопрос – формат и масштаб участия государства

Жить здесь и сейчас

- максимально утилизировать флот, максимизировать налёт, постараться нарастить выручку, после чего распродать самолёты на запчасти и свернуть бизнес.

Затаиться и ждать

- пытаться сохранить маржинальность на высоком уровне, минимизировать «налёт ради налёта», инвестировать в ТОиР и запчасти, сохранять самые квалифицированные кадры.

Ставка на отечественное

- попробовать выторговать наибольший объём мер господдержки под контрактацию новых отечественных самолётов и начать готовить персонал и инфраструктуру под новые типы ВС.

Для авиакомпаний есть несколько тактических сценариев.

Выделим три из них.

АвиаПОРТ
отраслевое агентство



Спасибо за внимание!
Приглашаем к дискуссии!