

РЫНОК АВИАПЕРЕВОЗОК:

Первый тайм мы уже отыграли...

1. Хороший год

Динамика пассажирских перевозок 2001-2022

Динамика пассажирских перевозок 2019-2023

Динамика перевозок ВВЛ & МВЛ

Аутсайдеры и лидеры

Динамика изменения тарифов

Наш ответ санкциям

2. Рекорды вопреки санкциям

Рекорды по прибыли: «Победа», S7 Airlines

Что скажет Минфин РФ?

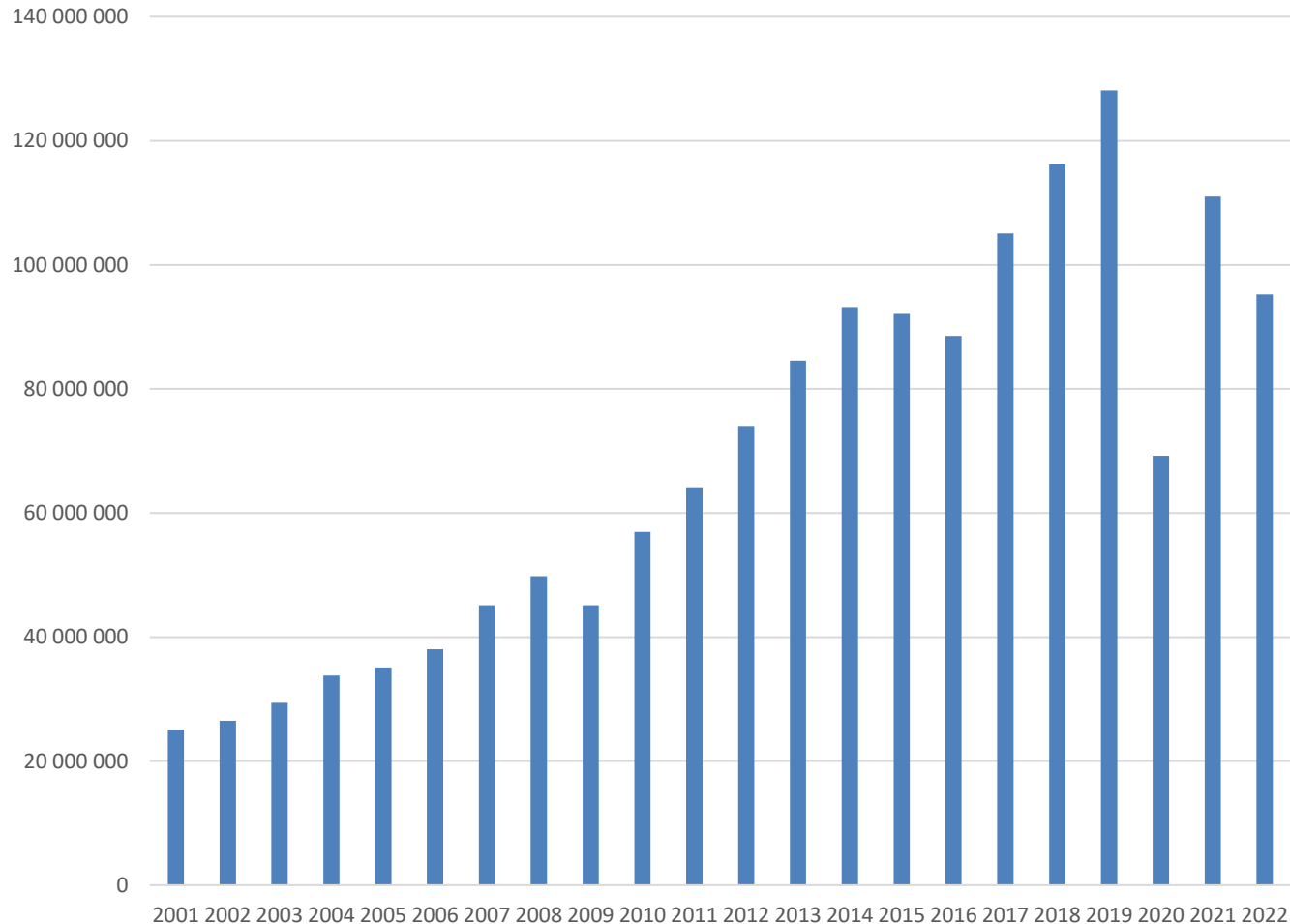
3. Что дальше?

Февральский рост

Где пределы?

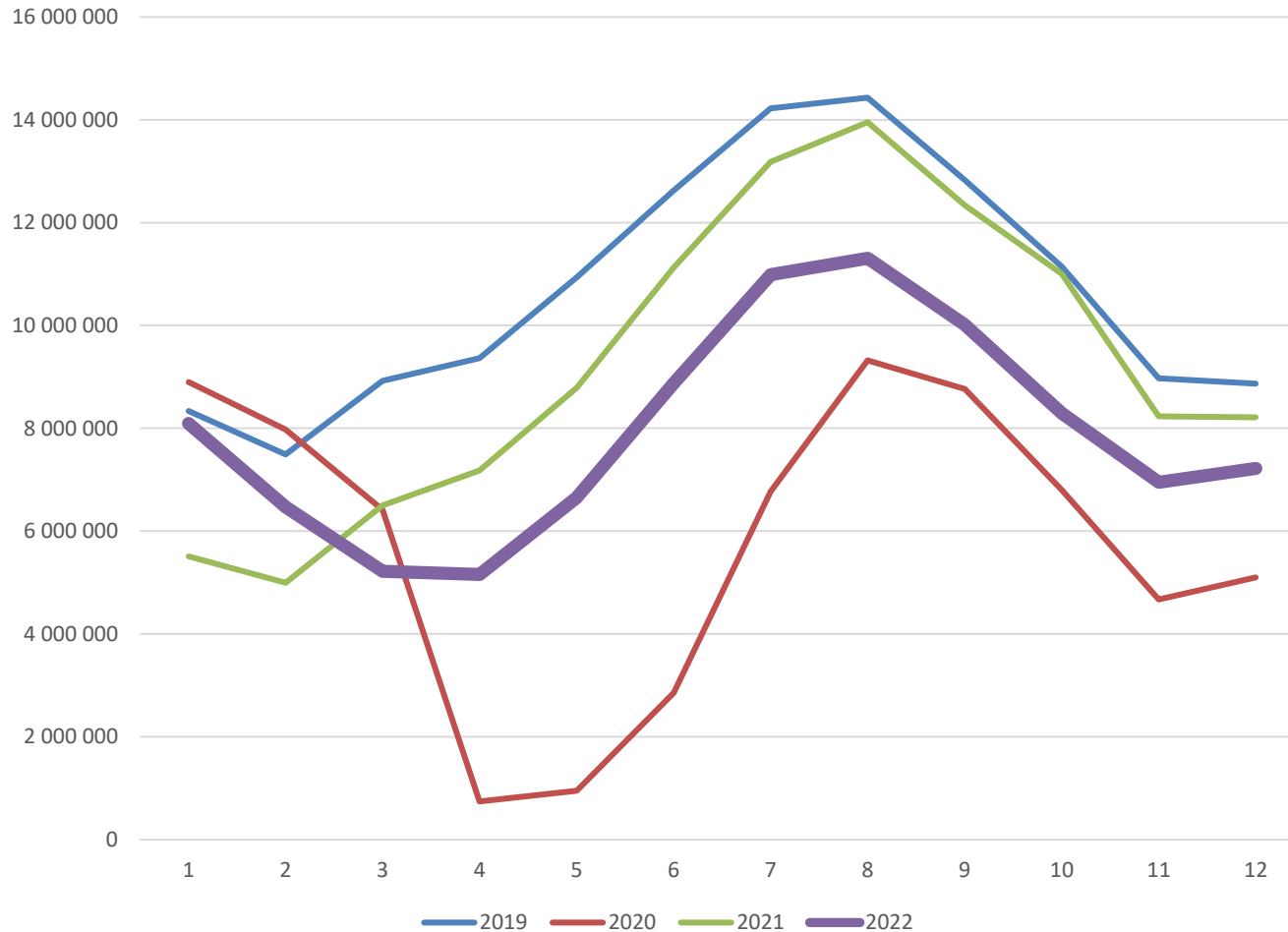
Содержание

Пассажироперевозки 2001-2022 гг.



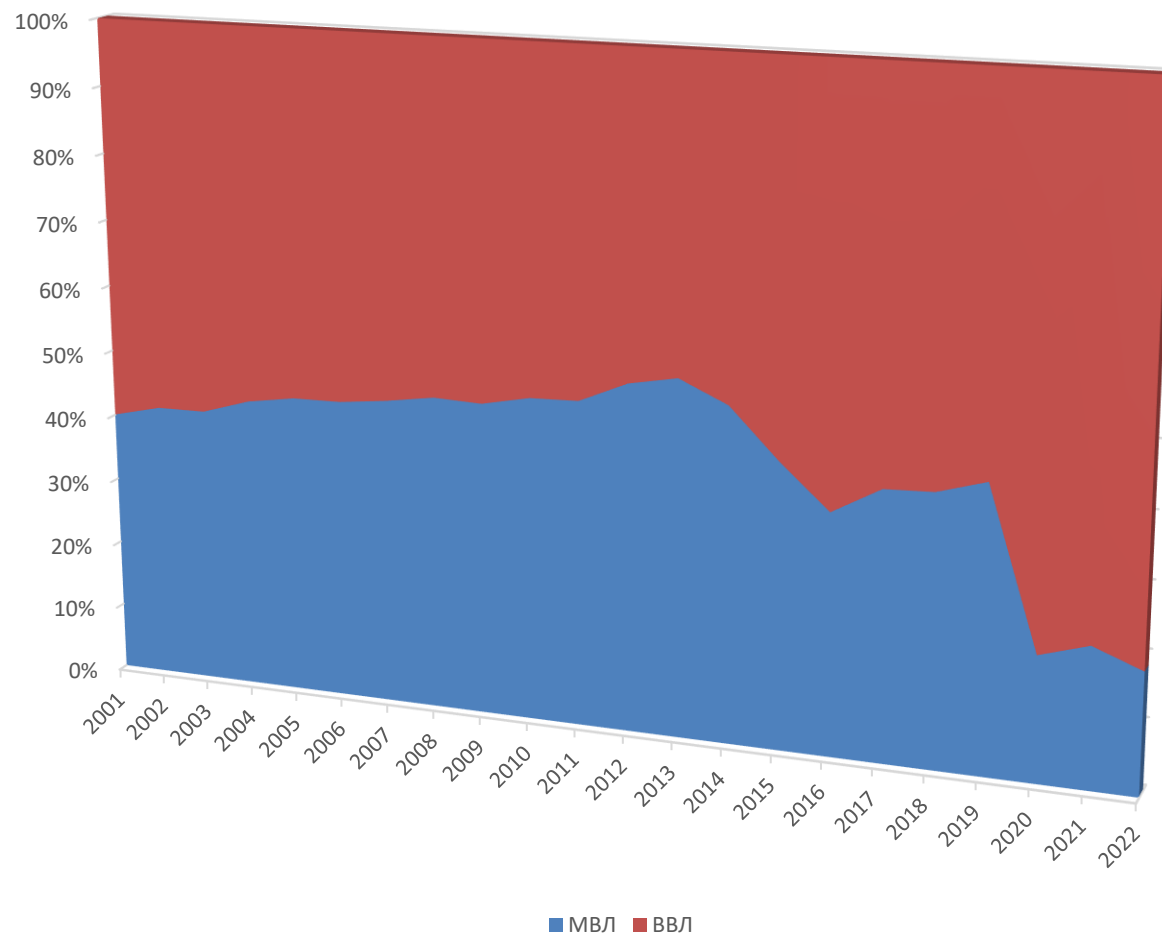
2022 год, как и 2020 год, стал периодом **чудовищного стресса** для гражданской авиации России. Но, как и двумя годами ранее, отрасль уже к лету **стабилизировала ситуацию** и перешла к **восстановлению**

Пассажироперевозки ежемесячно



Помесячная динамика перевозок в 2022 году начиная с апреля практически повторяла 2019 и 2021 годы, что говорит о **сохранении модели поведения потребителей.**

Соотношение ВВЛ и МВЛ

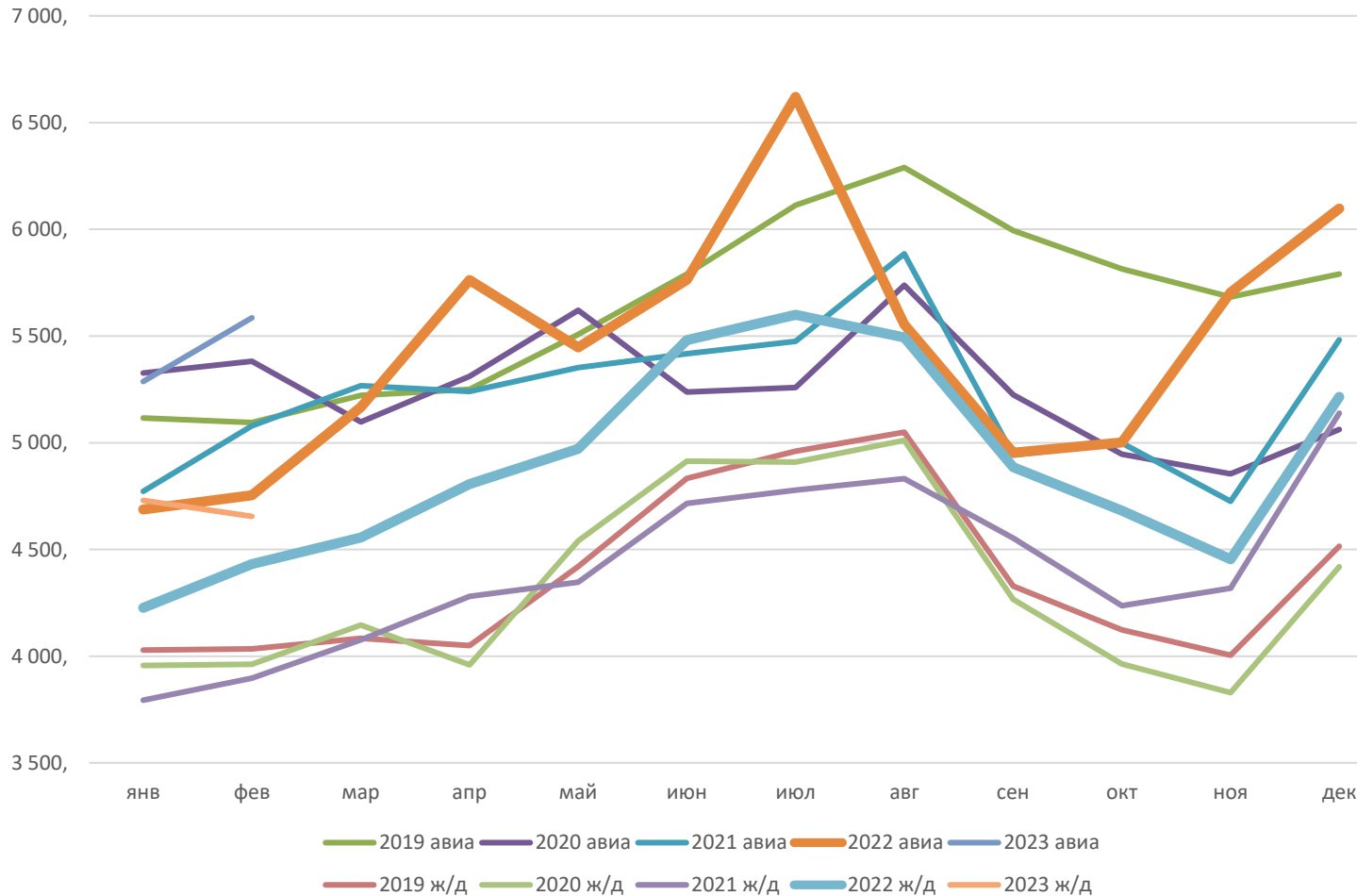


В 2022 году ключевыми факторами, повлиявшими на трафик на МВЛ, были **ограничения на полёты в Европу и дефицит ёмкостей, свободных от двойной регистрации**

| № | Авиакомпания | Кол-во пасс. 2022 | Рост, % | Занят. кресел 2022 | Рост, п.п. |
|----|---------------------|-------------------|---------|--------------------|------------|
| 1 | Аэрофлот | 20 533 | - 4,1 | 81,0 % | + 6,7 |
| 2 | Сибирь | 15 746 | - 11,7 | 88,0 % | + 1,6 |
| 3 | Победа | 11 691 | - 19,0 | 93,6 % | + 0,0 |
| 4 | Уральские авиалинии | 8 492 | - 7,7 | 82,6 % | + 2,3 |
| 5 | Россия | 8 467 | - 15,0 | 81,5 % | - 1,6 |
| 6 | Ютэйр | 5 325 | - 25,3 | 84,5 % | + 2,2 |
| 7 | Северный Ветер | 4 064 | - 31,4 | 85,2 % | + 3,3 |
| 8 | Смартавиа | 3 235 | - 10,7 | 93,0 % | + 4,9 |
| 9 | Ред Вингс | 2 205 | - 26,4 | 82,0 % | + 4,7 |
| 10 | АЗУР эйр | 2 147 | - 42,4 | 92,7 % | + 0,6 |
| 11 | Азимут | 1 909 | - 8,8 | 88,0 % | + 2,2 |
| 12 | Ямал | 1 192 | - 5,4 | 70,6 % | + 0,3 |
| 13 | Аврора | 1 166 | + 9,1 | 72,9 % | + 9,3 |
| 14 | НордСтар | 1 078 | - 7,3 | 77,3 % | + 9,2 |
| 15 | Икар | 1 035 | - 39,7 | 85,9 % | + 2,9 |

Рост объёмов перевозок среди ТОП-15 показала только авиакомпания «Аврора». Напротив, все перевозчики, кроме «России», беспрецедентно **увеличили занятость кресел.**

Динамика среднего тарифа, руб. / 1000 км



Средний тариф на 1000 км пути в 2022 году также, как и годом ранее, рос «рывками», после которых наступали падения тарифов, спровоцированные **распродажами и субсидиями**. Тарифы на Ж/Д повысились, но **ценообразование не менялось**

По итогам 2022 года можно сказать, что отрасль блестяще адаптировалась к санкциям и новым условиям, перестроила маршрутную сеть, освоила поддержание лётной годности парка в обход санкций.

Краткосрочные проблемы успешно решены. Но масштаб среднесрочных вызовов остаётся большим и преодолеть их будет сложнее. Ключевой вопрос – сохранение провозных ёмкостей.

Мы пока не прибегали к канибализации, но имеем для этого необходимые резервы. Запаса запчастей на складах хватит на три месяца работы в условиях прекращения внешних поставок, а новые схемы поставки отрабатываются каждый месяц.

На финансовые результаты в 2022 году влияли такие факторы как:

- впервые «сработавший» топливный демпфер;
- стабилизация курса рубля сократила размер лизинговых платежей;
- на МВЛ авиакомпании заметно повысили доходную ставку (там, где смогли продолжить летать);
- отчасти авиакомпании прекратили платить за лизинг;
- отрасль получила беспрецедентную финансовую поддержку, в том числе 100 млрд рублей «за пассажиро-километр»

«Победа» показала чистую прибыль около 15 млрд рублей, S7 Airlines утроила показатель – с 12 до 35 млрд.

Авиакомпании
прекратили
публикацию
финансовой
отчётности, из
ТОП-15 отчёт по
РСБУ
опубликовала
только «Победа»

Рекордные показатели дадут основание Минфину РФ в 2023 году настаивать на сокращении масштаба поддержки, и найти контраргументы будет сложно.

В 2023 году сокращён масштаб топливного демпфера, курс рубля относительно доллара плавно снижается. Сокращение масштаба поддержки полётов на ВВЛ приведёт не только к ухудшению финансового положения отрасли, но и простимулирует авиакомпании выставлять провозные ёмкости на МВЛ.

На фоне рекордных показателей по чистой прибыли Минфин РФ задастся вопросом – нормально ли, что АК **переложили субсидии в чистую прибыль?**

Предварительные итоги по объёмам авиаперевозок в России в феврале 2023 года весьма позитивны: рост относительно прошлого года – на 0,7 %, за два месяца спад составил 5,6 %.

Группа «Аэрофлот» в феврале увеличила перевозки на 6,3 %, за два месяца сократила на 2,3 %.

При сохранении этой тенденции в 2023 году нас ожидает умеренный восстановительный рост до июня-июля. Далее будет сложно противостоять эффекту высокой базы, сформированной в 2022 году субсидиями.

Февраль 2023 года отрасль закончила с **ПОЗИТИВНЫМИ показателями**, а данные «Аэрофлота» внушают нескрываемый **ОПТИМИЗМ**

Плюсы и минусы

- в России есть ангарные мощности для одновременного обслуживания 74 магистральных самолётов, но нет мощностей для ремонта авиадвигателей большинства типов;
- складские запасы, сформированные авиакомпаниями, позволят продержаться без поставок три месяца, но собственного воспроизводства многих запчастей пока нет;
- у авиакомпаний сохраняется избыток провозных ёмкостей, но в случае, если придётся прибегнуть к разбору ВС, избыток быстро обернётся дефицитом;
- власти оказали отрасли рекордную поддержку, но есть риск, что она окажется разовым событием.

Несмотря на позитив 2022 и начала 2023 годов, в среднесрочной перспективе нас ждут **серьёзные испытания**. Главная задача – сохранить парк

АвиаПОРТ
отраслевое агентство



Спасибо за внимание!
Приглашаем к дискуссии!