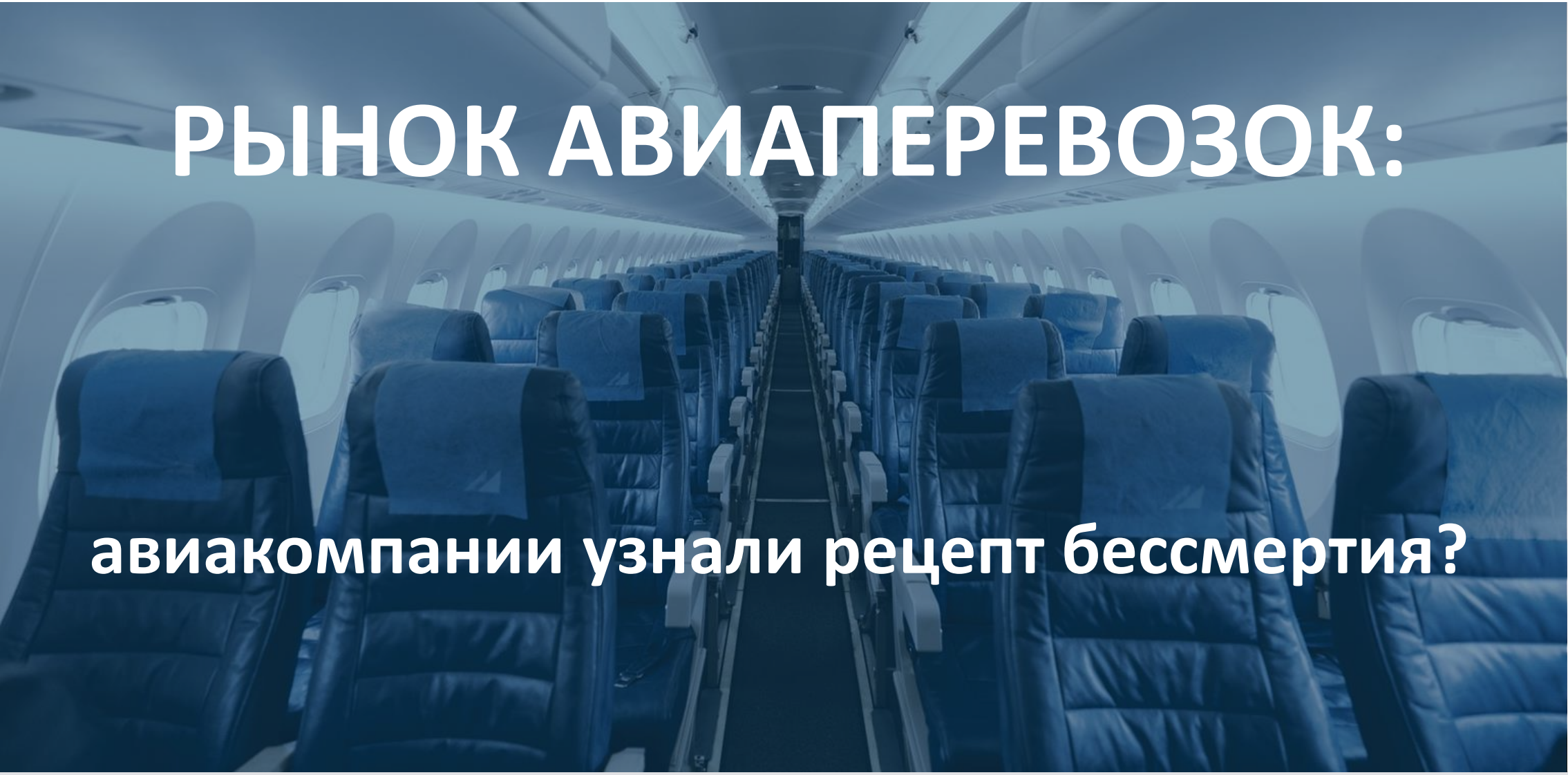
АвиаПОРТ
отраслевое агентство



РЫНОК АВИАПЕРЕВОЗОК:

авиакомпании узнали рецепт бессмертия?

Исполнительный директор Агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев, Ереван, 13 октября 2021 г.

Содержание

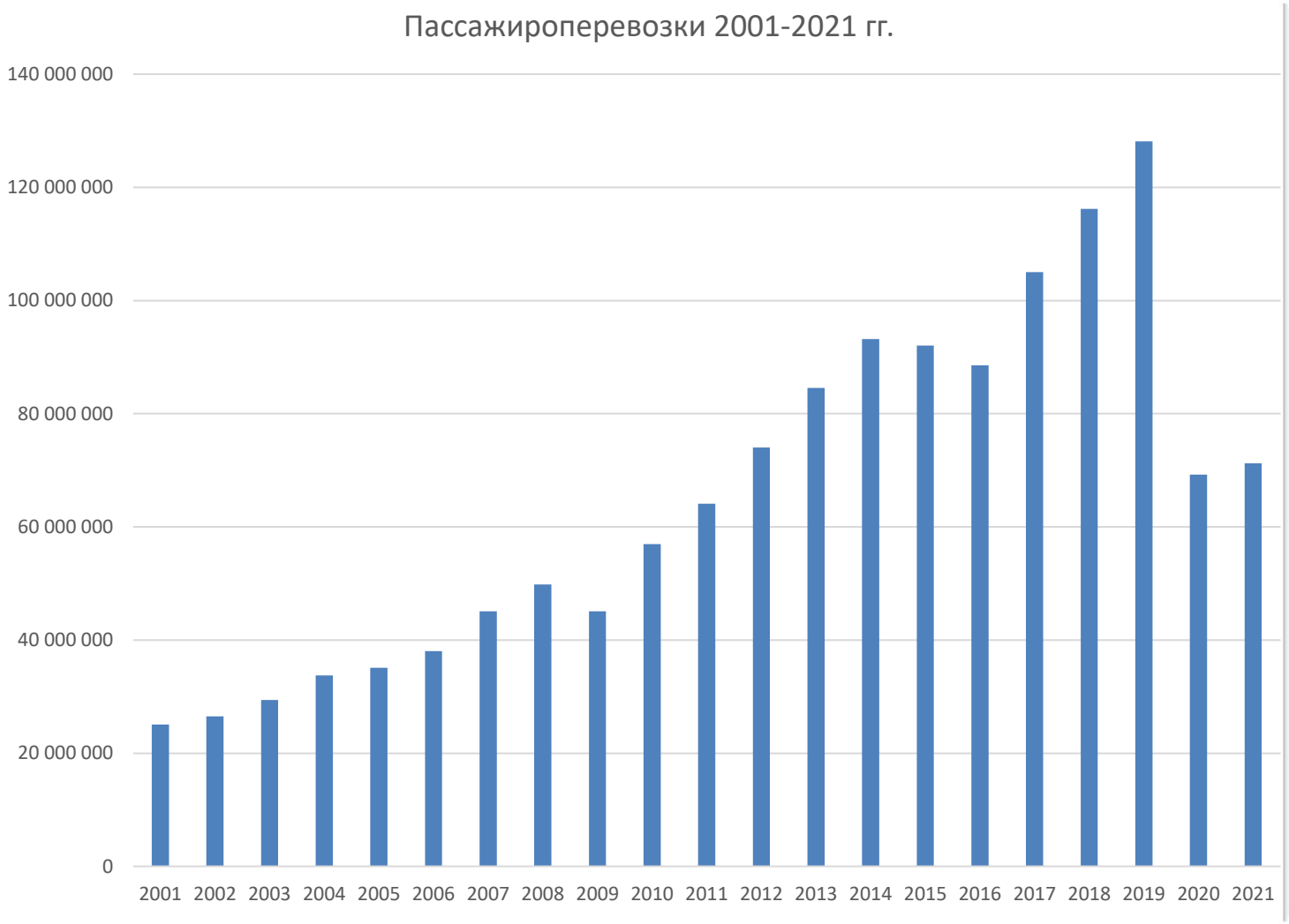
Хроника отрасли: второе дыхание

- Динамика пассажирских перевозок 2001-2021
- Динамика пассажирских перевозок 2019-2021
- Динамика перевозок ВВЛ & МВЛ
- Аутсайдеры и лидеры

И снова о деньгах

- Динамика изменения тарифов
- Рекорды по убыткам… и по прибыли
- Кто платит за банкет?
- Что год грядущий нам готовит?

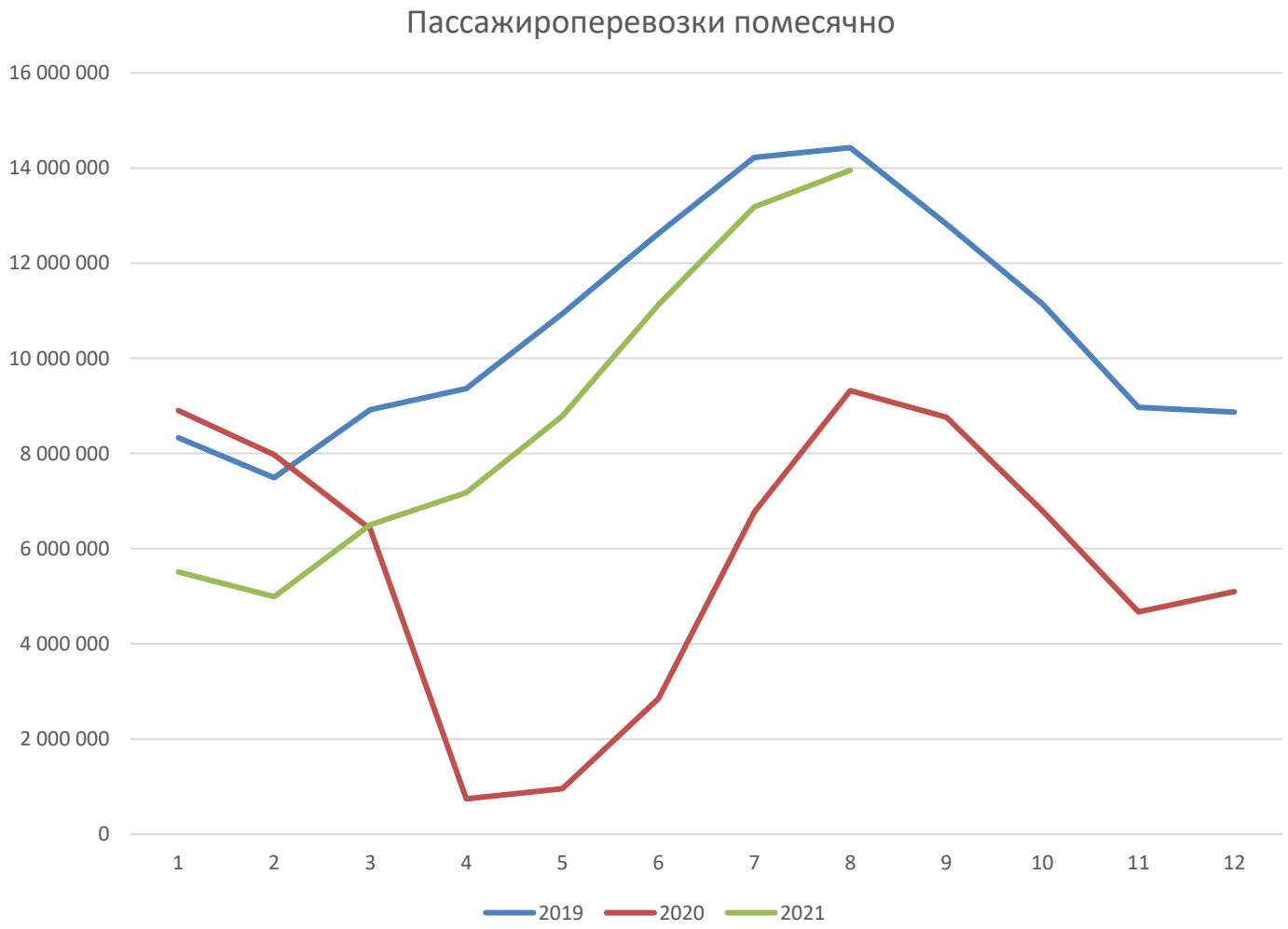
Динамика пассажирских перевозок 2001-2021



2020 год снова оказался **рекордным** для авиаотрасли, но это был **антирекорд**: перевезено **69,2 млн** пассажиров.

Это меньше, чем в 2012 году.

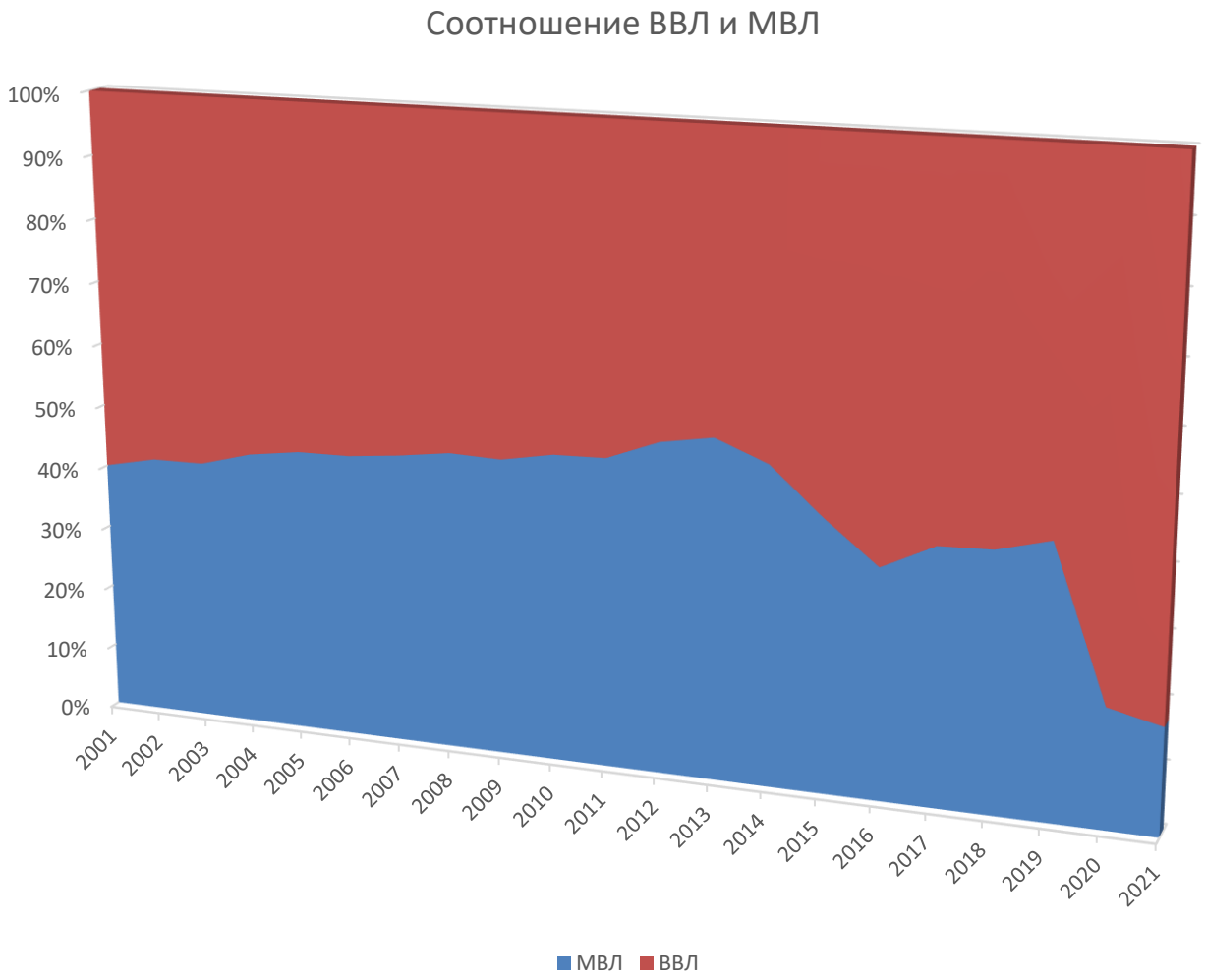
Динамика пассажирских перевозок 2019-2021



В марте 2021 г. можно было говорить лишь о достижении показателей марта **2020 г.**

В августе 2021 г. можно констатировать достижение показателей августа **2019 г.**

Динамика перевозок ВВЛ & МВЛ

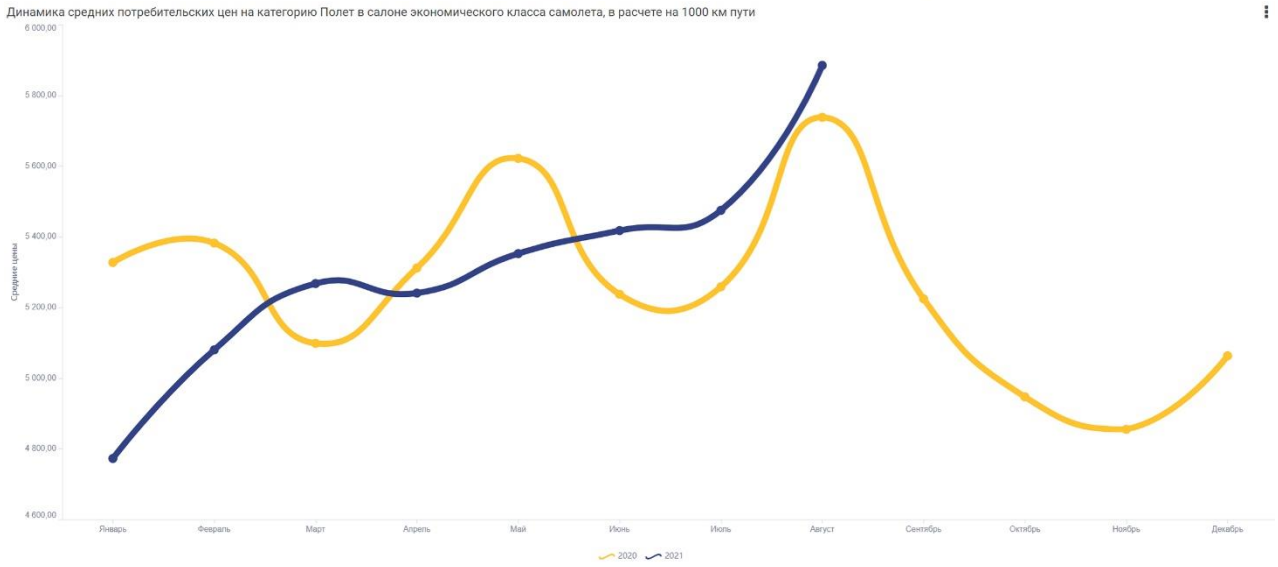


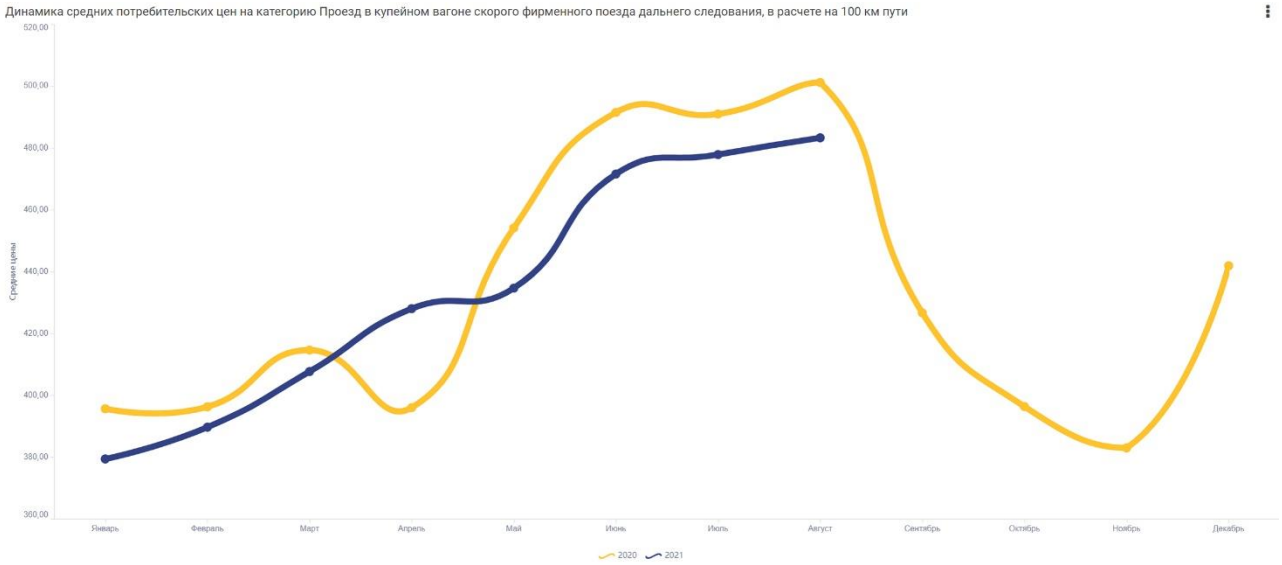
В 2020 году динамика курса рубля к евро **не влияла** на популярность международных направлений. В 2021 году наметилось восстановление МВЛ, но определяющим фактором остаётся **локдаун**

Авиакомпания	8М 2019		8М 2020		8М 2021
Аэрофлот	14 563 135	40,9	10 302 569	131,7	13 567 199
Сибирь	12 349 229	86,1	7 732 197	153,1	11 839 731
Победа	9 086 736	78,2	5 174 788	181,8	9 405 769
Россия	5 710 793	44,7	3 629 277	175,0	6 352 945
Уральские авиалинии	5 632 152	56,2	3 600 655	169,3	6 097 299
ЮТэйр	4 758 390	53,9	2 882 307	161,9	4 667 035
Северный ветер	2 939 149	47,7	1 750 019	201,5	3 525 798
АЗУР эйр	1 930 037	30,4	1 162 232	170,6	1 982 786
Смартавиа	1 637 604	81,5	1 040 945	232,0	2 414 882
Ред Вингс	1 536 902	47,3	989 177	209,3	2 070 089
Азимут	1 221 638	91,6	726 092	186,0	1 350 336
РОЯЛ ФЛАЙТ	917 313	66,4	568 460	145,8	828 596
НордСтар	877 141	47,2	531 659	131,2	697 527
Аврора	795 873	38,7	474 771	173,3	822 908
Икар	760 085	32,0	465 171	180,7	840 501

Если в 2020 году рост объёмов перевозок не показала ни одна российская авиакомпания из ТОП-15, то в 2021 году 10 АК из 15 **смогли превысить** показатели 2019 года

Динамика изменения тарифов





Авиакомпании смогли в третьем квартале 2021 года подтянуть доходную ставку на достаточно высокий уровень.

Средний тариф в экономклассе на 1000 км пути достиг 5 884,75 рублей.

Объёмные показатели 2020 года можно характеризовать как драматические для авиационной отрасли. Но всего за восемь месяцев 2021 года компании перевезли столько же пассажиров, сколько за предыдущий год, и во втором полугодии приблизились к докризисному уровню.

Проблемой остаётся отсутствие в отрасли capacity discipline.

Агрессивные планы есть у группы S7, чей лоукостер Citrus должен взлететь в 2022 году. Пополняли парк «Уральские авиалинии». Red Wings рассчитывает наращивать парк не только за счёт SSJ100, но и за счёт широкофюзеляжных лайнеров.

Но есть и исключения. Группа «Аэрофлот» перераспределила флот, отдав часть самолётов «России», часть – «Победе». Увеличение провозных ёмкостей произошло в широкофюзеляжном сегменте, плюс компания подняла припаркованный флот и активно присутствует на региональных рынках, что усложняет жизнь конкурентам.

АВИАКОМПАНИЯ	2020	2019	2018	Итого 3 года
Аэрофлот	-96 527 133	5 286 800	2 796 104	-88 444 229
Сибирь	-5 233 210	3 602 618	5 455 292	3 824 700
Россия	-3 957 138	2 119 453	1 559 000	-278 685
Победа	1 400 157	4 895 654	2 013 160	8 308 971
Уральские АЛ	-5 845 874	2 091 775	385 924	-3 368 175
ПАО Ютэйр	-2 062 221	-14 928 151	-5 258 648	-22 249 020
Азур Эйр	-1 226 422	-74 902	6 332	-1 294 992
Северный ветер	-3 113 773	263 497	218 026	-2 632 250
Ред Вингс	-3 291 163	28 320	19 043	-3 243 800
Роял Флайт	-399 594	129 411	61 864	-208 319
Икар	-1 136 405	215 757	37 709	-882 939
Нордавиа	-929 844	108 838	-150 913	-971 919
АТК Ямал	288	13 185	13 494	26 967
Аврора	-464 553	1 143 770	-162 177	517 040
Нордстар	-1 835 621	-499 593	170 019	-2 165 195
Ай Флай	-415 687	-200 153	-361 243	-977 083
Азимут	-145 920	84 543	-464 098	-525 475

Было принято считать, что 2020 год отрасль закончит с убытком более 200 млрд рублей.

Но не всё так плохо.

Более трети перевозчиков получили прибыль!

АВИАКОМПАНИЯ	2020	2019	2018	Итого 3 года
ИрАэро	24 801	119 986	104 275	249 062
Якутия	-2 805 247	157 280	-1 752 106	-4 400 073
Руслайн	2 529	11 441	7 431	21 401
Алроса	28 432	537 114	443 734	1 009 280
Ангара	75 416	333 125	284 712	693 253
АО ЮТэйр	30 531	30 632	13 134	74 297
Северсталь	-815 554	337 301	-57 892	-536 145
ЮВТ Аэро	932 954	602 965	124 852	1 660 771
Ижавиа	-301 313	-3 714	-303 054	-608 081
Газпромавиа	-965 905	-2 515 095	-5 323 517	-8 804 517
Красавиа	55 702	57 791	-196 449	-82 956
Полярные авиалинии	21 122	19 953	19 517	60 592
АК Ямал	981 981	634 702	707 752	2 324 435
Комиавиатранс	-673 485	-895 753	-948 001	-2 517 239
Хабаровские АЛ	-190 188	-56 770	-83 752	-330 710
СиЛА	10 653	8 610	3 247	22 510
ЮТэйр ВУ	212 511	2 676 330	-1 991 368	897 473
ИТОГО	**-128 559 173**	**6 336 720**	**-2 608 597**	**-124 831 050**

Большинство авиакомпаний существенно ухудшило в 2020 году финансовые показатели.

Но есть и хорошие новости:

рост прибыли ЮВТ Аэро, Ямал

В 2020 году рынок не покинула ни одна российская авиакомпания, в 2021 году проблемы возникли у АК «СКОЛ».

За это относительное благополучие, заплатили налогоплательщики (допэмиссия «Аэрофлота» частично выкуплена государством, субсидии авиакомпаниям превысили 20 млрд рублей и т.д.), банки и лизинговые компании. ГТЛК продолжает реструктуризацию долгов авиакомпаний, в сентябре урегулировала споры с «ИрАэро» на 2,6 млрд руб.

Но всё это мелочи в сравнении с налоговыми и таможенными льготами для отрасли, которые оцениваются по итогам 2020 года в 591 млрд руб.

Другое дело, что отрасль **набрала долги**. Главная задолженность – перед лизинговыми компаниями и банками

Факторы риска:
- драматическое снижение уровня безопасности полётов (актуально и для «большой» авиации);
- перевод парка в российский реестр (или дополнительные расходы);
- рост издержек, в том числе расходов на топливо, аэропортовые услуги, ФОТ;
- сохранение избыточной, губительной конкуренции;
- недостаточная дифференциация авиакомпаний;
- передел рынка в сегменте региональных перевозок, в том числе пересмотр 1242

О будущем мы можем сказать, что **ёжик в тумане видел лучше**, чем мы сейчас.

Вызовов и угроз меньше не становится

Факторы неопределённости:
- восстановление международных перевозок в контексте эпидемиологической безопасности;
- внешнеполитические риски, сложности оформления виз в ряд стран;
- судьба сегмента бизнес-трэвел.

Факторы риска в среднесрочной перспективе:
- экологические требования и карбоновое регулирование;
- тотальный дефицит лётного персонала;
- беспилотная революция;
- агрессивное продвижение отечественных ВС.

Сохраняются факторы неопределённости, делающие

точное

прогнозирование невозможным.

Но часть рисков в среднесрочной перспективе вероятнее всего

реализуется

АвиаПОРТ
отраслевое агентство

Спасибо за внимание!
Приглашаю к дискуссии!