



Авиаперевозки: на краю пропасти?

Руководитель
аналитической службы
Агентства «АвиаПорт»
Олег Пантелеев

Об обзоре рынка

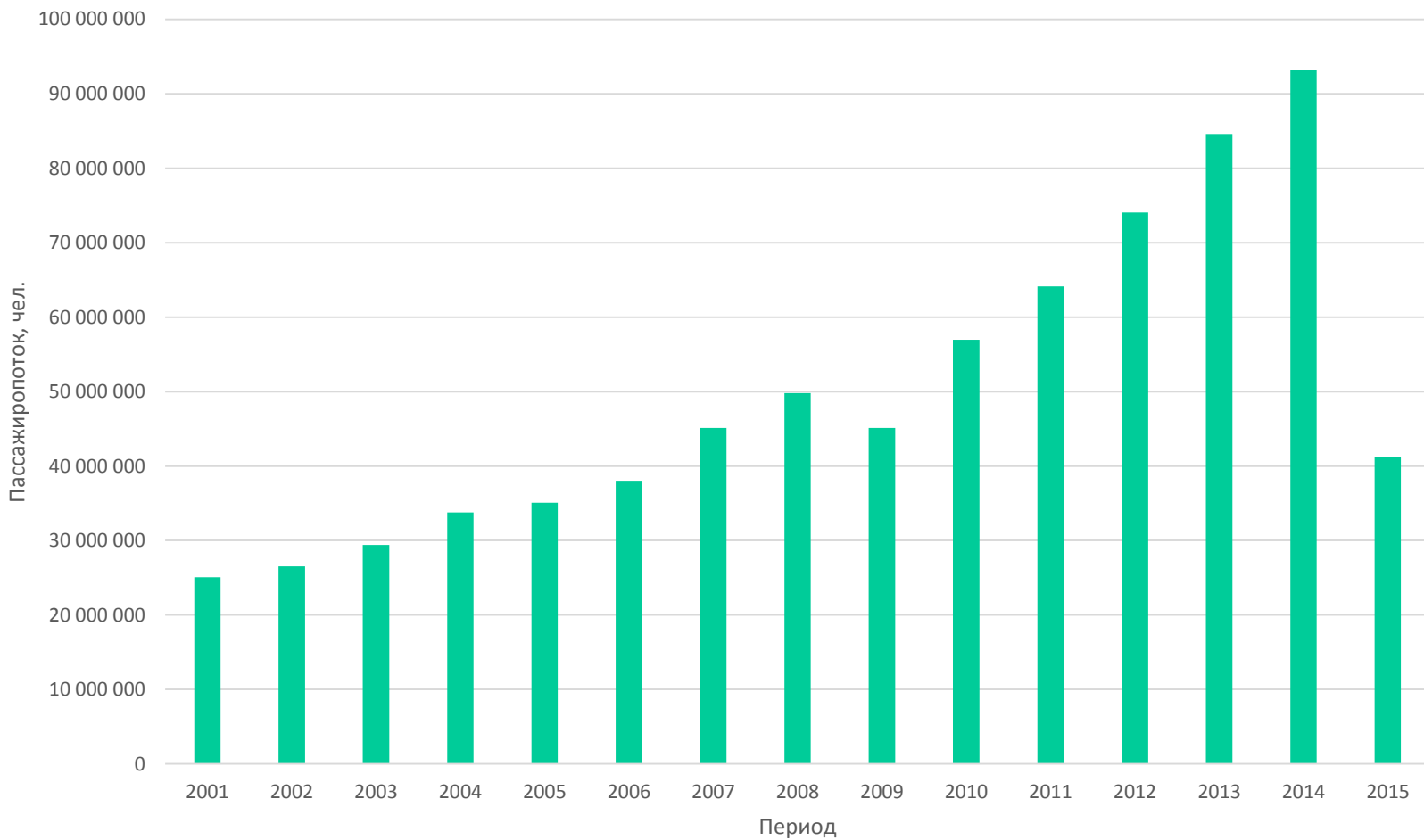
Отраслевое агентство «АвиаПорт» в рамках конференции «Сирена-Трэвел» представляет **обзор рынка авиационных перевозок** в Российской Федерации.

Обзор включает данные по **объемам перевозок пассажиров** на внутренних и международных линиях, а также по **динамике цен** на авиабилеты и смежные услуги.

Делается вывод о динамике объемов перевозок и тарифов, а также прогноз развития ситуации в 2015-2016 гг.



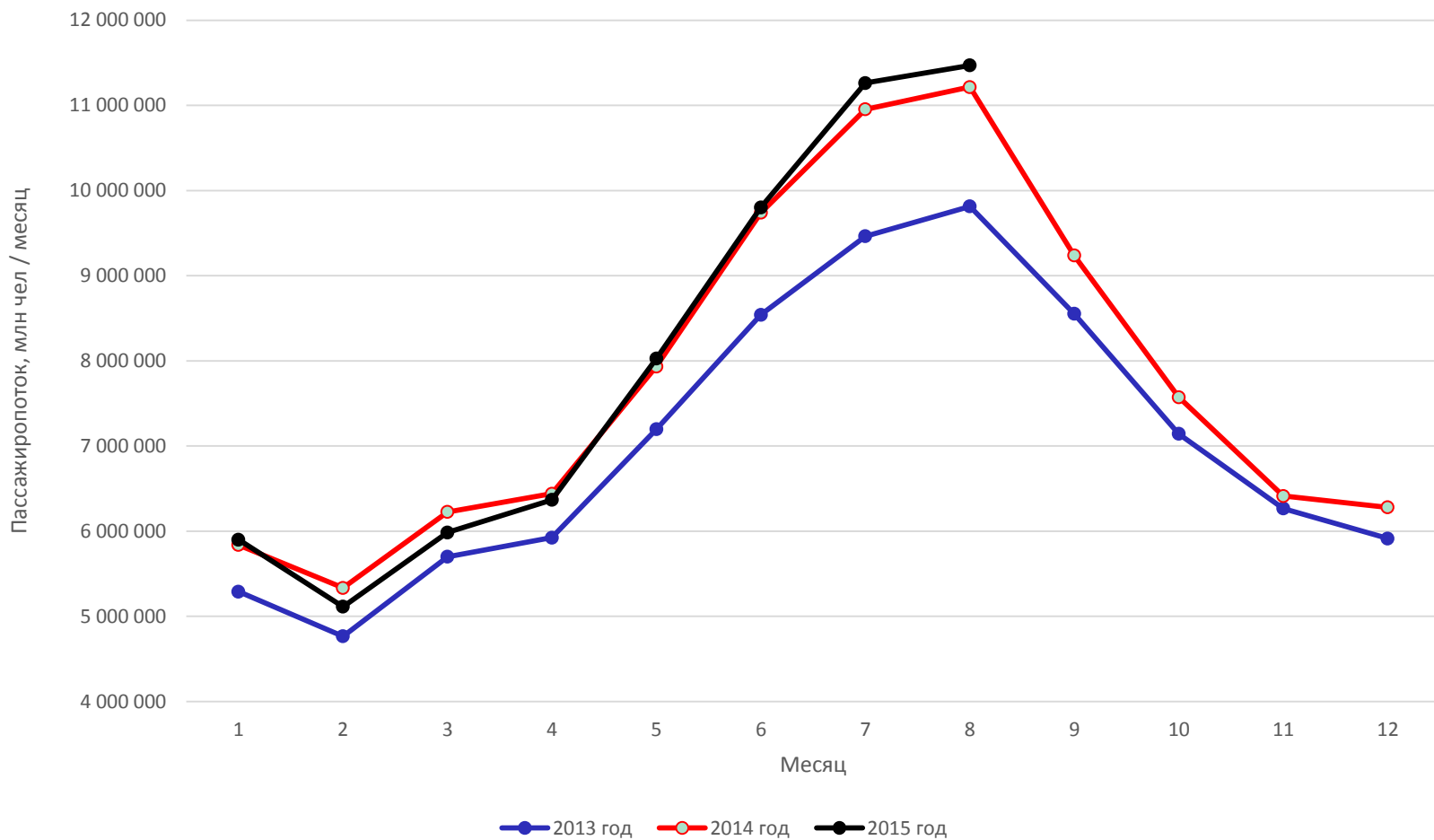
Динамика рынка пассажирских перевозок 2001-2015 гг.



Источник данных: ТКП



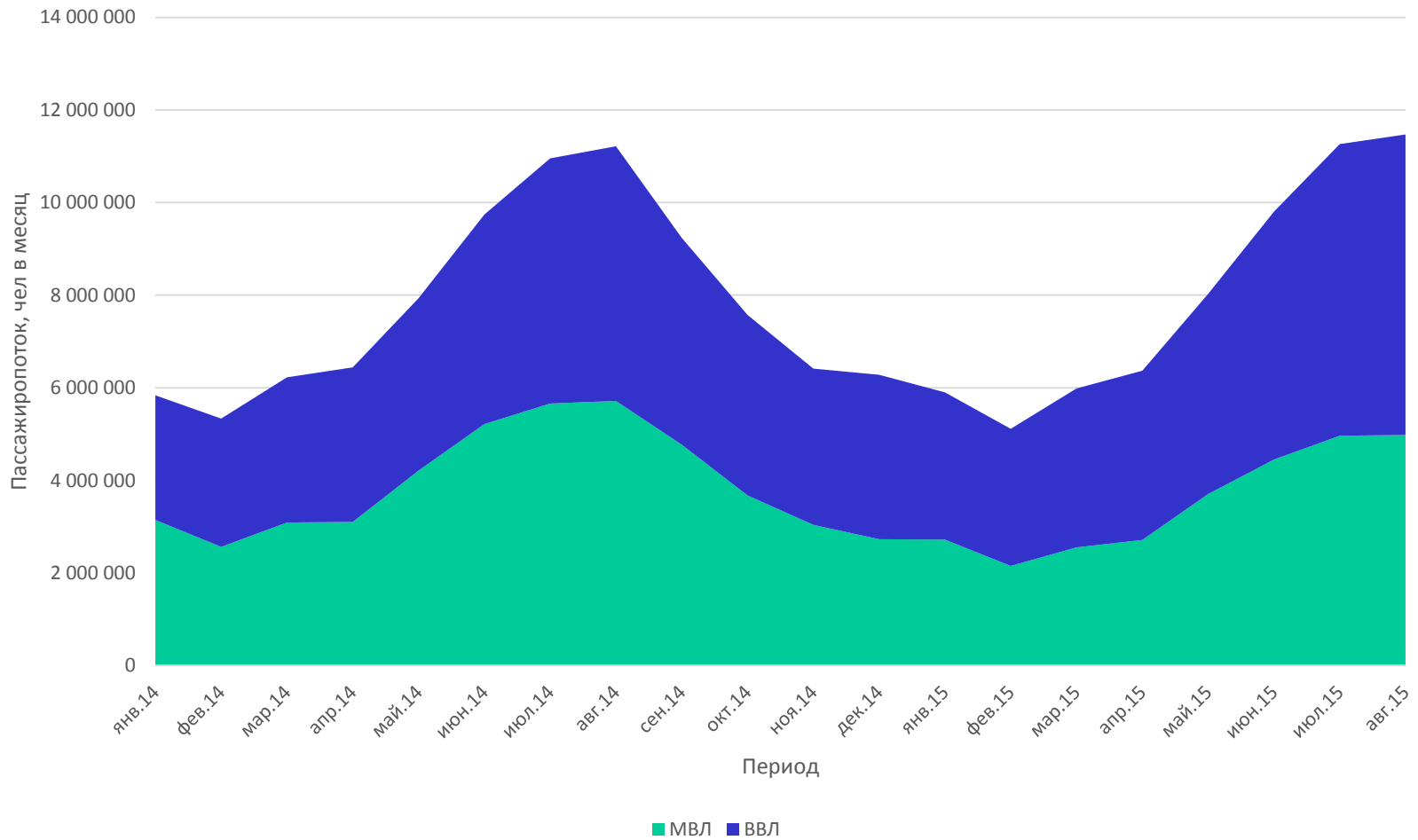
Динамика рынка пассажирских перевозок 30 месяцев



Источник данных: ТКП



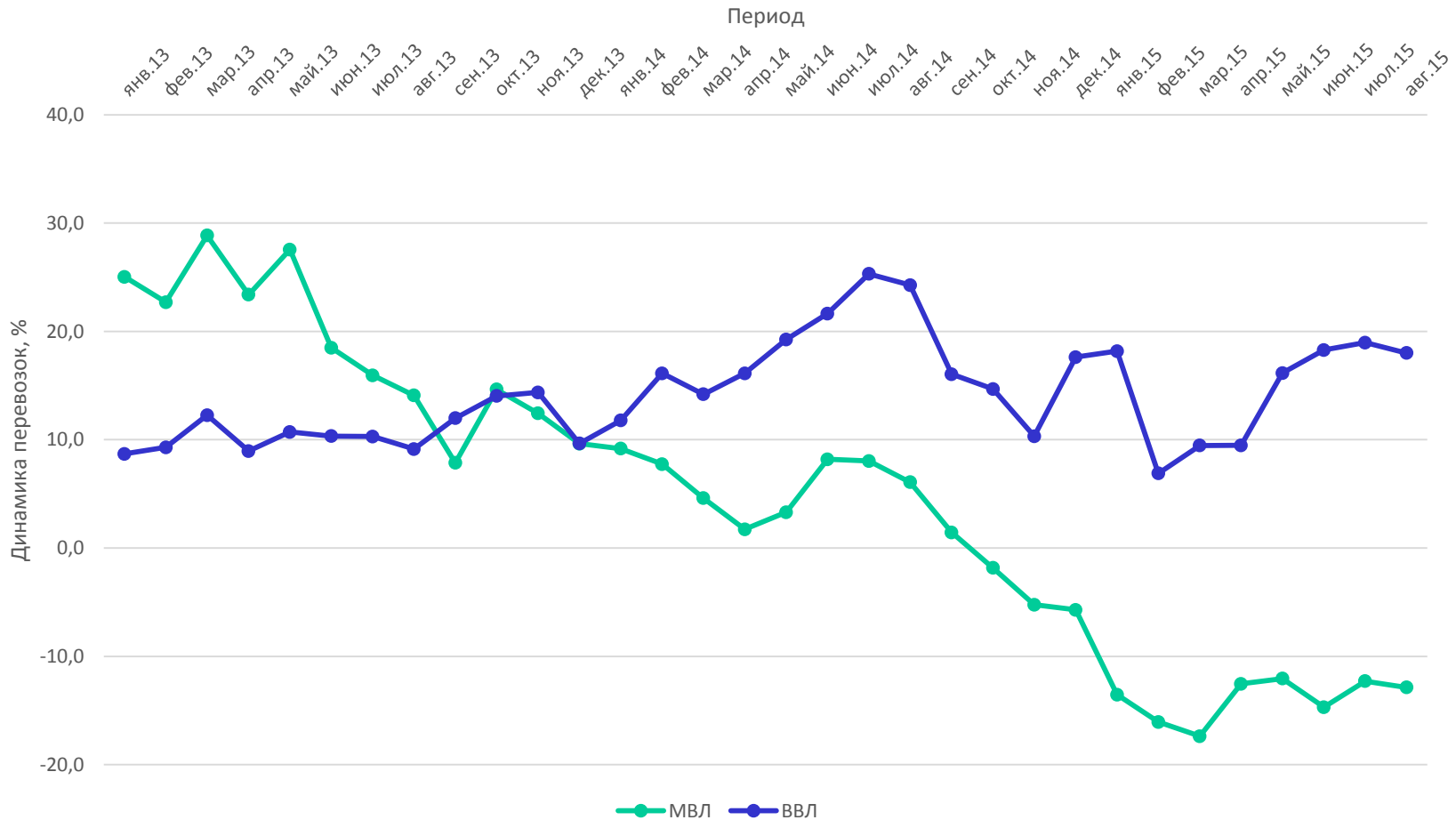
Динамика рынка пассажирских перевозок 20 месяцев, МВЛ / ВВЛ



Источник данных: ТКП



Динамика рынка пассажирских перевозок 20 месяцев



Источник данных: ТКП

Ключевые тенденции рынка

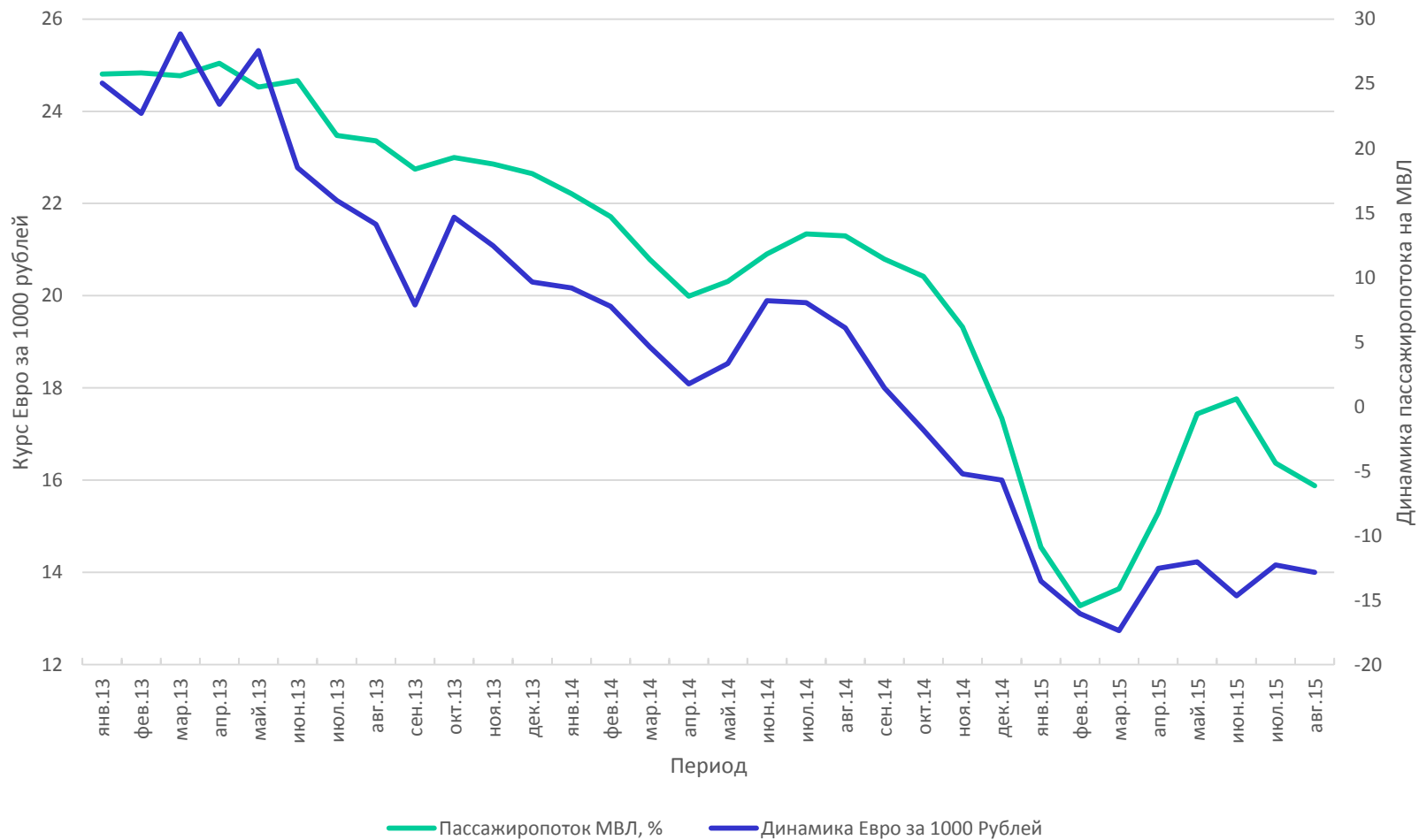
Рынок пассажирских перевозок в Российской Федерации **восстановился** после кризиса 2008-2009 гг **быстрее**, чем мировой рынок, и продолжил рост **более высокими темпами** до 2013 года.

Во втором полугодии 2013 года наметилась тенденция **замедления роста** перевозок и **перераспределения** пассажиропотока с МВЛ на ВВЛ.

Весь 2014 год данная ситуация развивалась, при этом рост перевозок на ВВЛ компенсировал спад на МВЛ.

В I-II кварталах 2015 года наблюдался спад в перевозках, который был компенсирован ростом в III квартале.

Влияние курса рубля за 32 месяца



Источник данных: РБК, ТКП

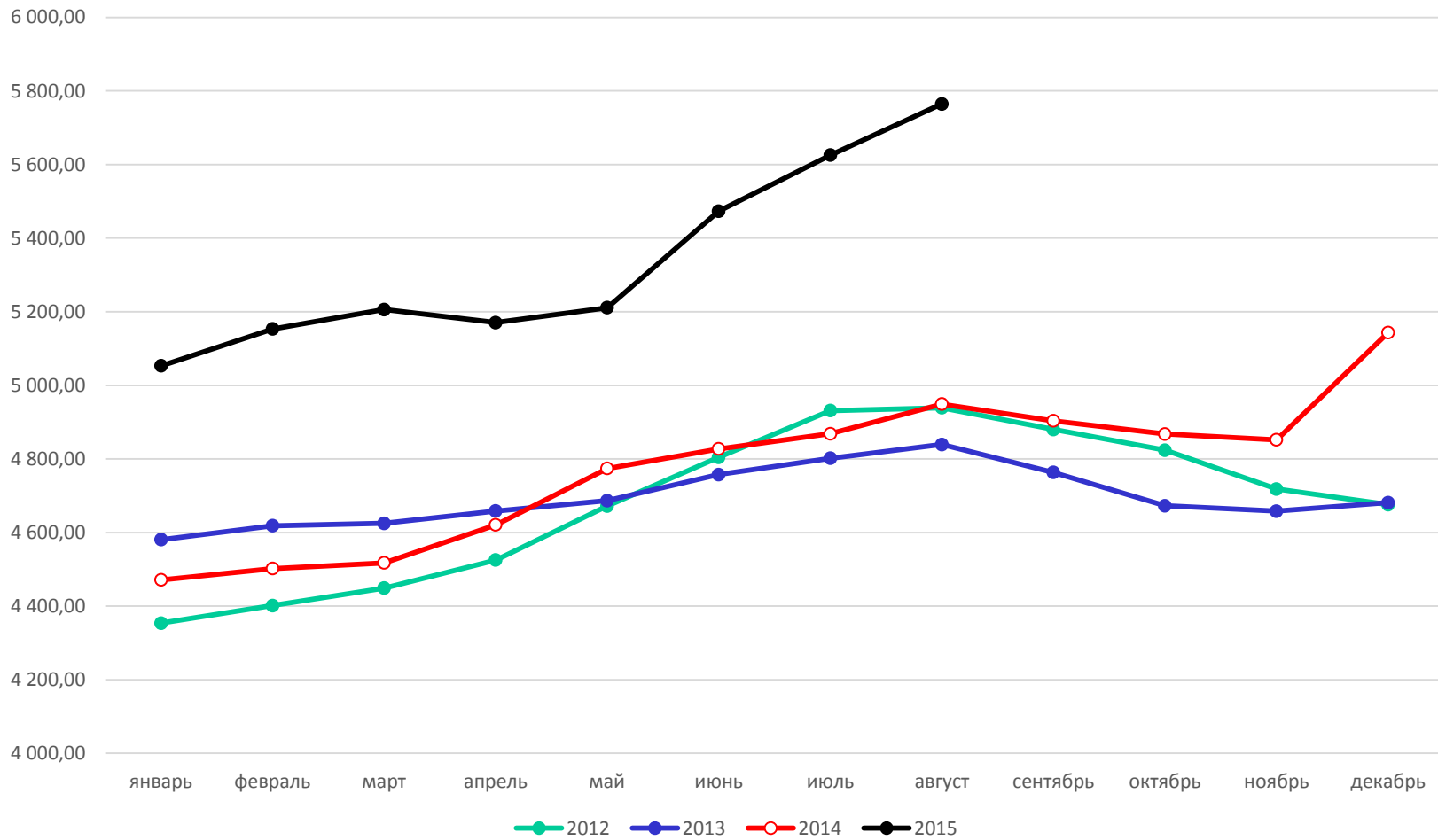
Ключевые тенденции рынка

Стабилизация курса рубля и некоторый отскок на фоне начавшегося роста доходов части населения позволяет говорить о умеренно-позитивных перспективах на МВЛ, в частности – на европейском направлении.

Многое будет зависеть не от макроэкономики, а от соотношения сил на каждом конкретном рынке.



Динамика цен на авиабилеты

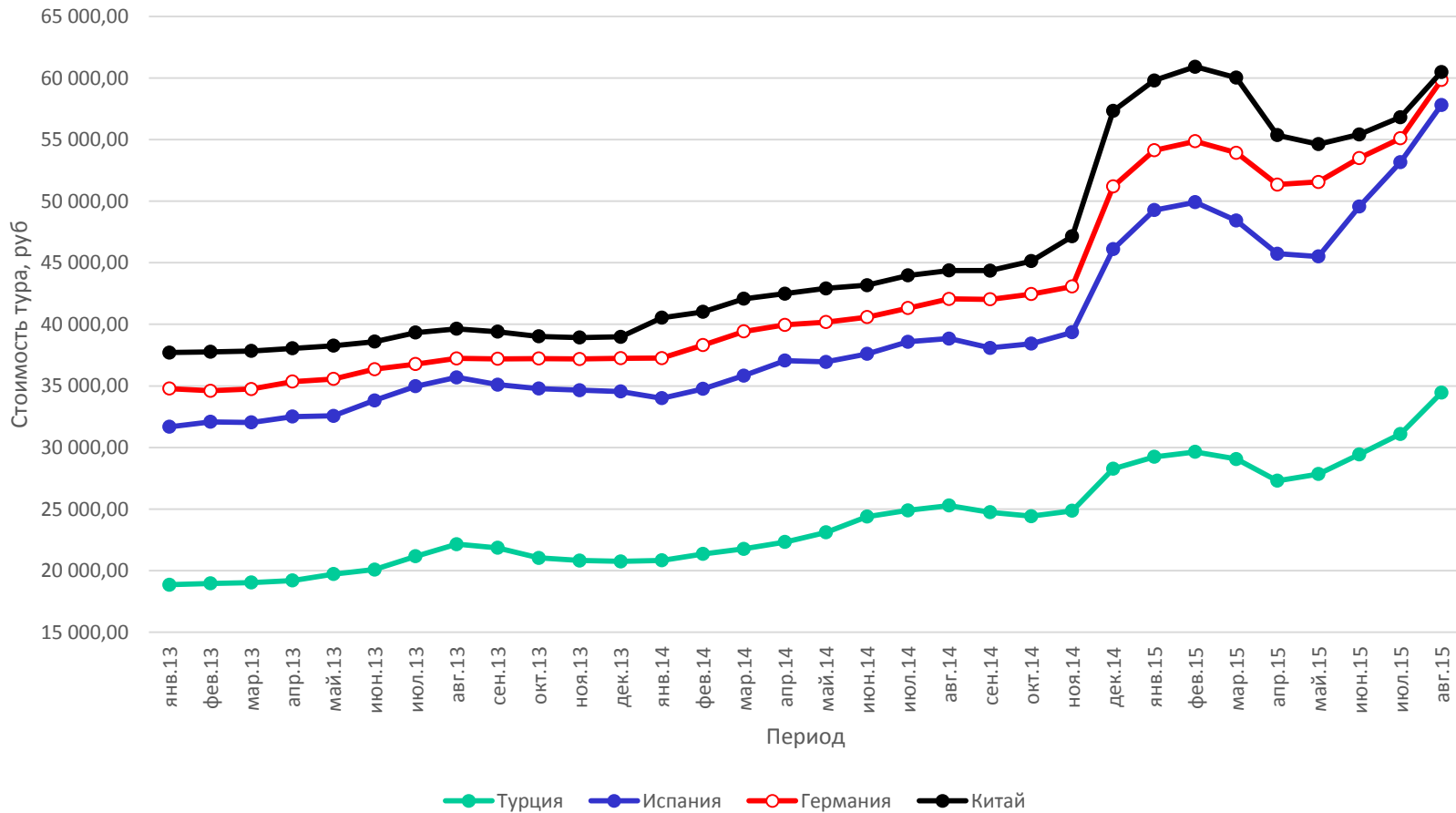


Источник данных: ГКС



Динамика цен на туры

Стоимость туров



Динамика цен: рост прошлый и будущий

Динамика цен на авиационные билеты в 2015 году не отражала рыночные реалии, так как имели место избыточная конкуренция, давление на цены со стороны отдельных авиакомпаний (прежде всего «Трансаэро») и субсидии.

С июня 2015 года цены постепенно стали расти; в июле авиакомпании получили долгожданную поддержку в виде сокращения НДС. В сентябре разразился кризис в «Трансаэро», который приведет к остановке полетов компании в ближайшие дни (возможно, уже на этой неделе).

С зимнего расписания начнется вторая волна подорожания: на направлениях с наименьшей конкуренцией осенне-зимнего падения цен либо не будет, либо оно будет незначительным.

Объем перевозок: от количества к качеству

Рост тарифов неизбежно приведет к падению пассажиропотока.

Отчасти пассажиропоток поддержат программы субсидирования, которые пока остаются в планах правительства, но их масштаб не будет существенно расти.

Льгота по НДС не приведет к снижению тарифов, она будет полностью направлена на повышение доходности отрасли.

Компаниям следует перейти от конкуренции по цене к конкуренции по качеству услуг, сегодня для этого есть все предпосылки.

Возможность перехватить трансферные потоки требует развития ИТ-систем.

Уход «Трансаэро»: последствия для рынка

Уход крупного игрока приведет как к положительным, так и к отрицательным последствиям для отрасли.

К плюсам можно отнести сокращение конкурентного давления, вывод излишних провозных емкостей, прекращение практики демпинга на многих направлениях.

К минусам следует отнести ухудшение кредитной привлекательности отрасли, утрату доверия со стороны поставщиков, возможный рост ставок и тарифов для российских авиакомпаний.

Дальнейшее развитие ситуации на рынке зависит от позиции «Аэрофлота»: объявит ли он кризисное перемирие, или примется за Группу S7?

В первом случае у компаний второго эшелона появится возможность перегруппировать силы, поправить финансовое положение и закрепиться в своих нишах.

Во втором случае нас ждет продолжение ценовых войн и потери.

Выводы

- 1) Можно констатировать **снижение темпов роста** пассажиропотока и прогнозировать его спад в 2015 году.
- 2) Тарифы уже увеличились, и не исключено, что рост продолжится, что позволит компаниям вернуться к прибыли.
- 3) Прогнозируется **давление на агентскую среду** с целью сокращения величины расходов на дистрибуцию.
- 4) У авиакомпаний второго эшелона остается два направления: **консолидация**, для чего нужно иметь «сочетаемую» IT-систему, или **специализация**, для чего нужен уникальный набор сервисов.



**СПАСИБО
ЗА
ВНИМАНИЕ!**

<http://www.aviaport.ru/>