



ГРУППА КОМПАНИЙ
РЕГИОН



ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ: ГРАНИЦЫ РЫНКА

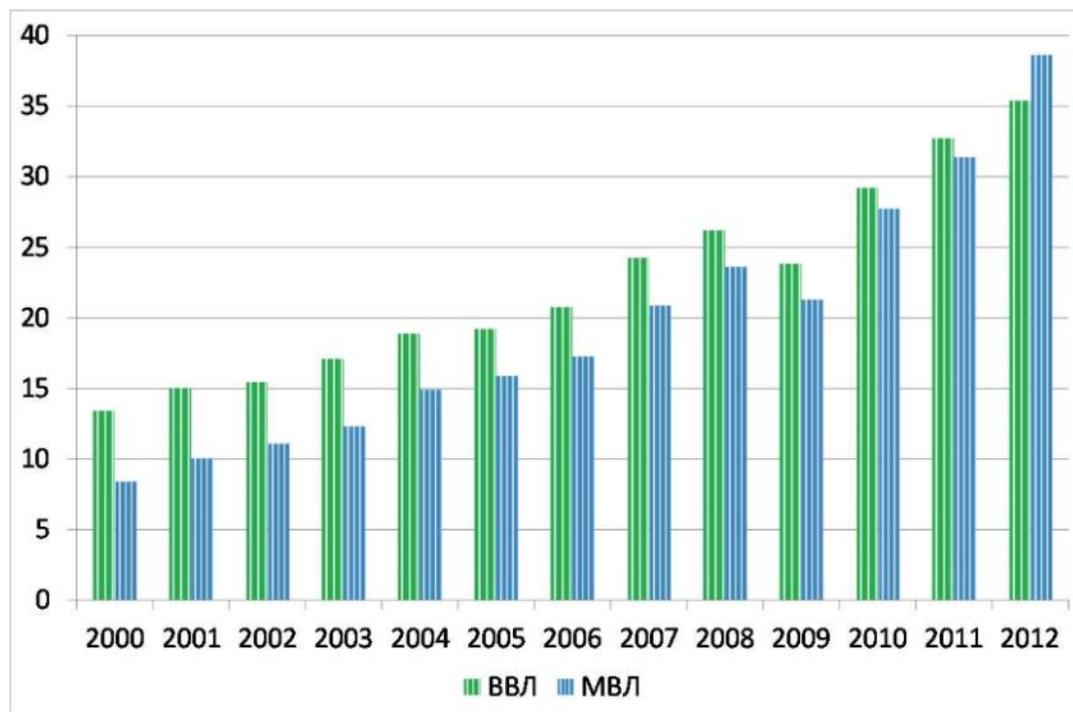
г. Москва
Октябрь 2013

Алла Юрова
Аналитик ИК «РЕГИОН»

Российский авиарынок растет в основном за счет международных перевозок. В 2012 г. вклад ВВЛ в прирост пассажиропотока российских АК составил чуть более четверти, темпы роста – 8% (против 23% на МВЛ).

Несмотря на субсидирование и меры по снижению издержек авиакомпаний, в целом по отрасли внутренние перевозки остаются убыточными.

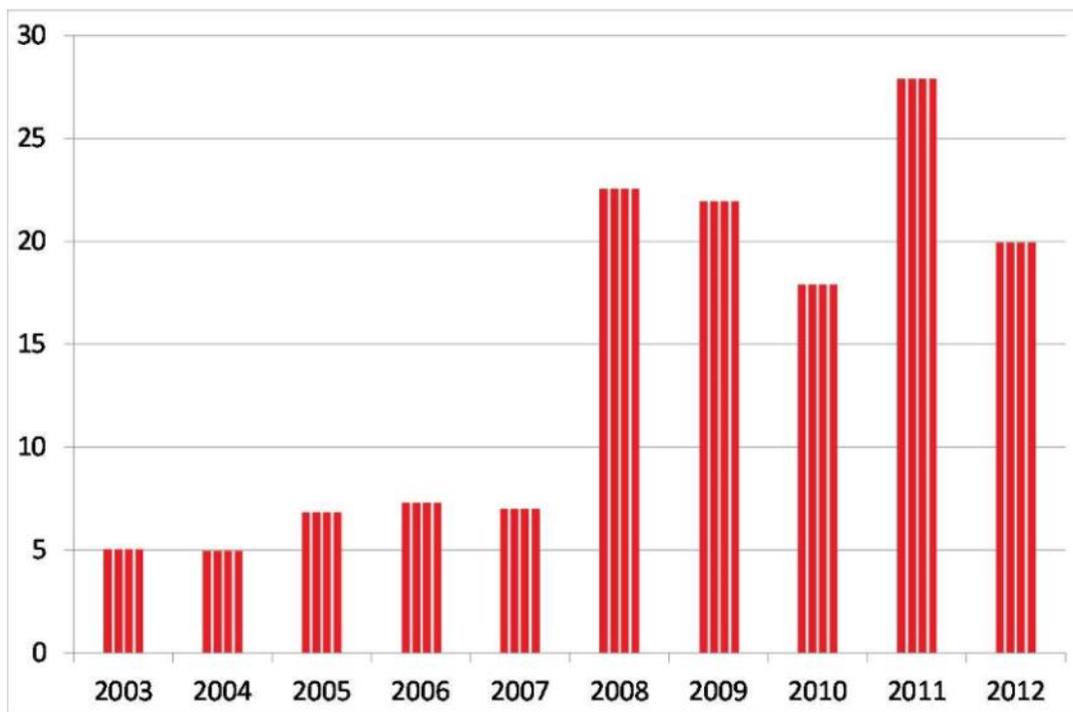
Пассажиропоток российских АК, млн. пас.



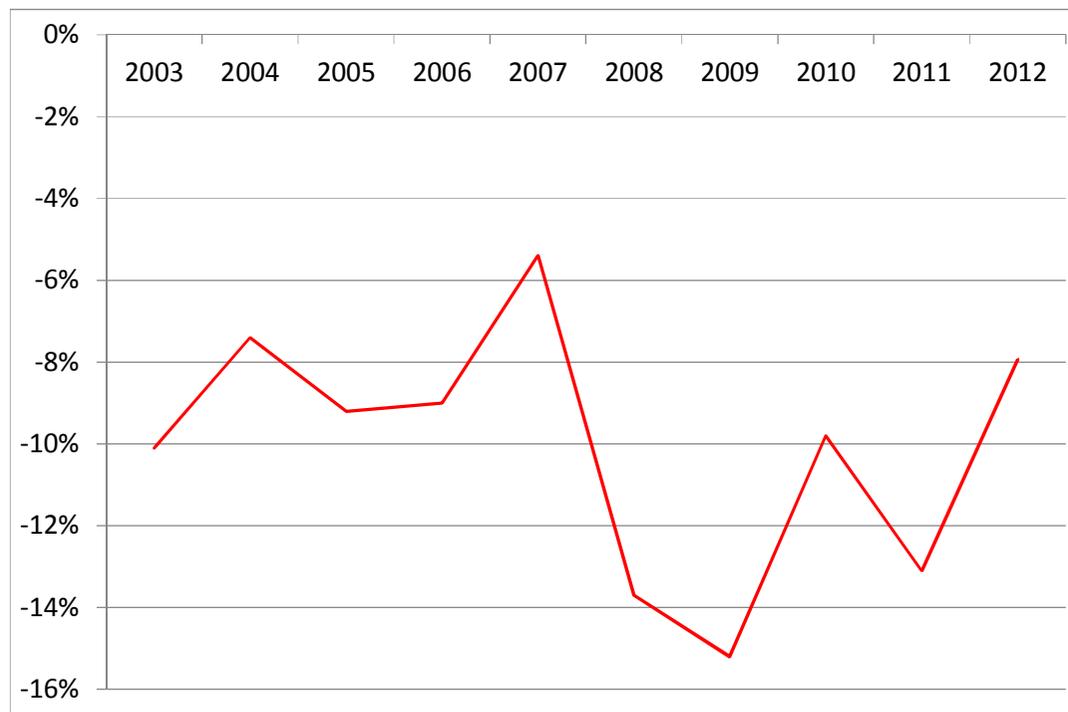
Источник: ТКП

В 2012 г. российские АК в целом зафиксировали 8 млрд руб. убытков, 20 млрд – на ВВЛ

Операционный убыток на ВВЛ,
млрд руб.

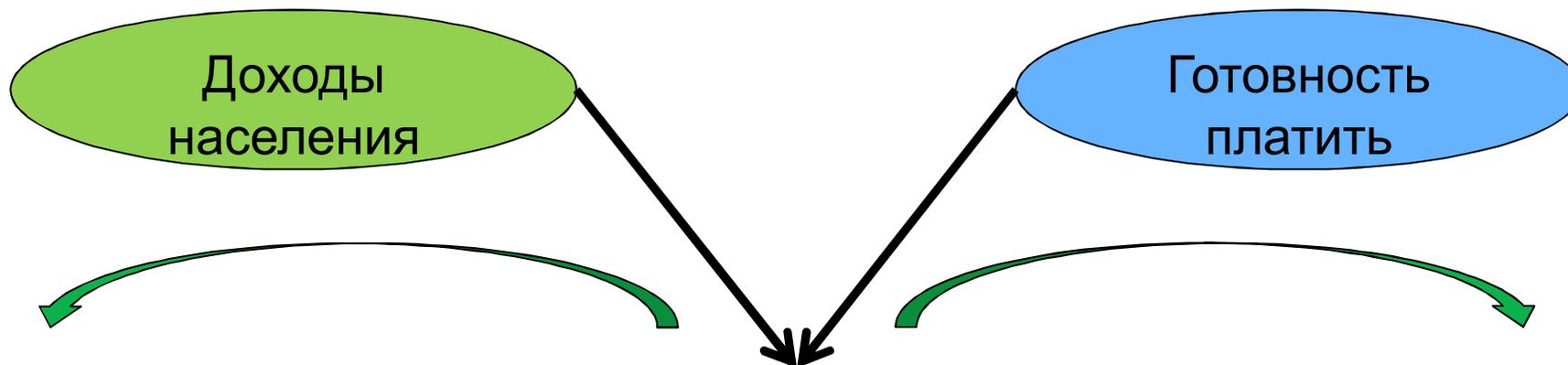


Операционная рентабельность
на ВВЛ, %



Источник: ГосНИИГА

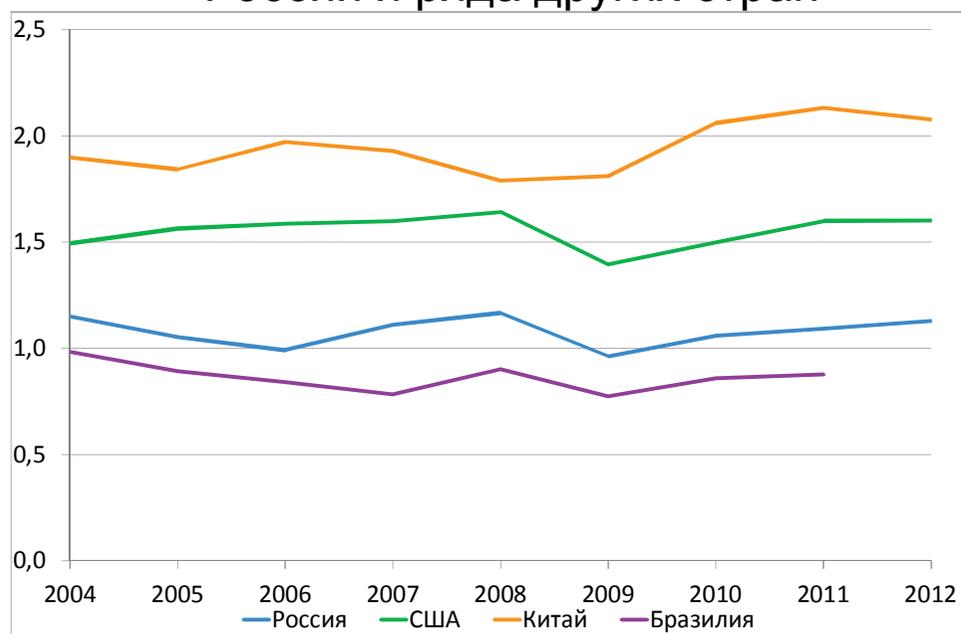
Железная дорога и авиакомпании часто являются конкурентами на внутренних маршрутах с расстоянием от 300 до 1000 км. В результате операторы зачастую вступают в борьбу за одну и ту же сумму в потребительском кошельке.



Готовность платить можно определить с помощью «коэффициента аппетита к поездкам». Он показывает, какую долю доходов население расходует на дальние внутренние перевозки. Изменения коэффициента во времени не значительны.

$$\text{«Коэффициент аппетита к поездкам»} = \frac{\text{Выручка РЖД от дальних перевозок} + \text{Выручка АК на ВВЛ}}{\text{Численность граждан} \times \text{Среднедушевой доход}} \times 100$$

Динамика коэффициента для России и ряда других стран

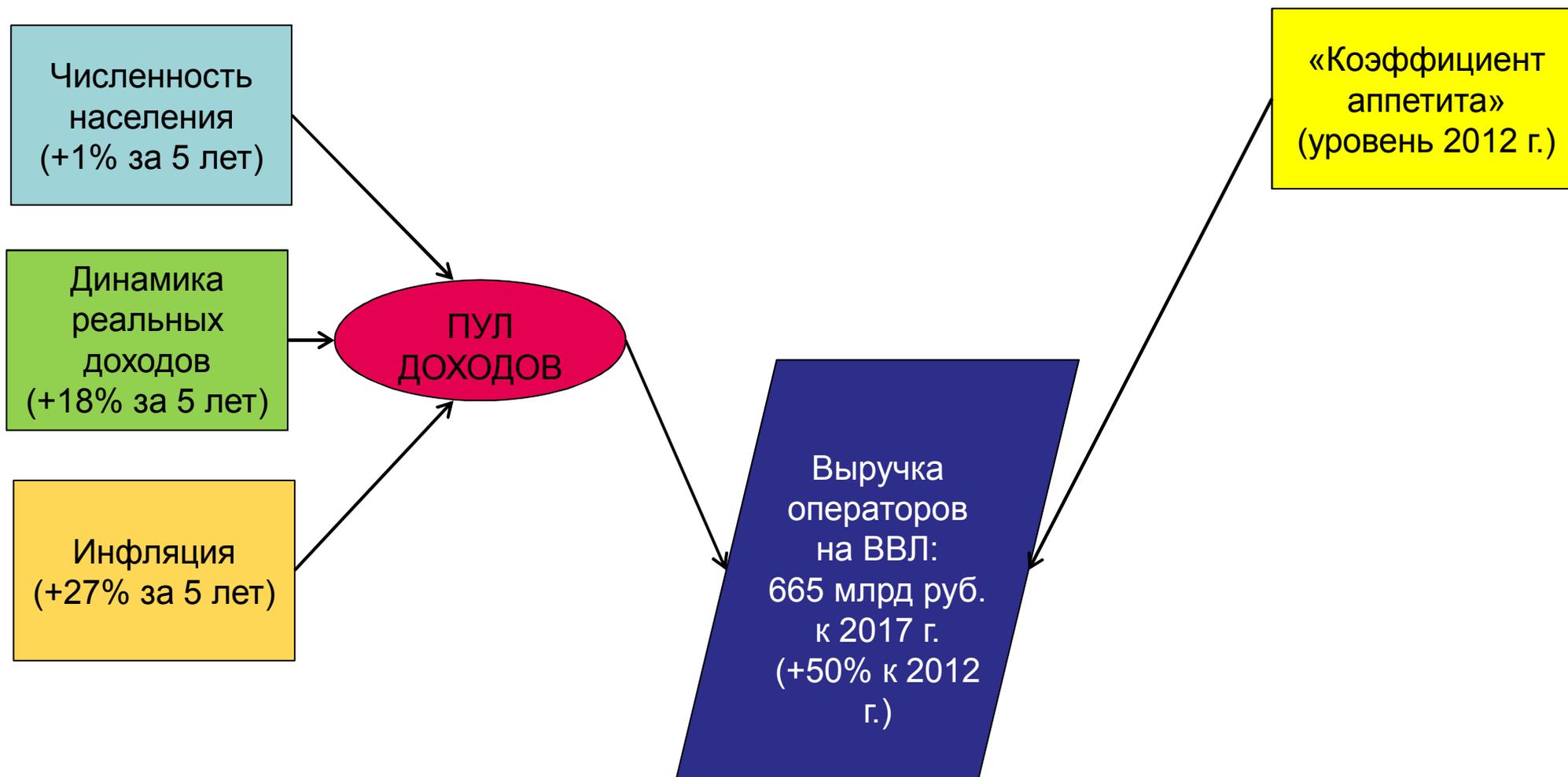


Источник: статистические агентства стран, ГосНИИГА, СМИ, расчеты ИК «РЕГИОН»

Допущения модели:

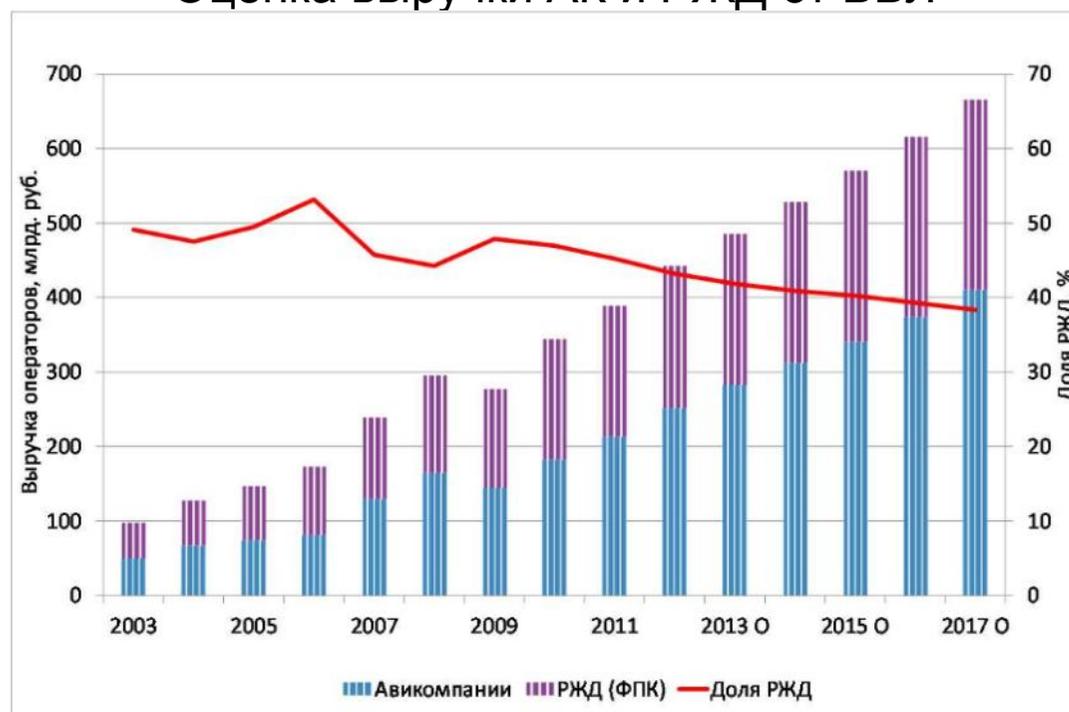
- доля иностранных граждан на внутренних рейсах относительно мала, и ею можно пренебречь
- доля автомобильного транспорта на рассматриваемых расстояниях незначительна
- модель не учитывает пассажиров, перевозимых по российской железной дороге за рубеж

ПРОГНОЗ (МЭР):



Для разделения средств граждан на доходы РЖД и авиакомпаний мы воспользовались показателями стратегии развития ФПК. Она исходит из консервативных темпов роста пассажиропотока и доходов, в результате тенденция падения доли железной дороги может продолжиться. Согласно нашим оценкам, выручка АК на ВВП через пять лет может превысить 410 млрд руб. (+63% к 2012 г.)

Оценка выручки АК и РЖД от ВВП



Источник: ГосНИИГА, РЖД, оценка ИК «РЕГИОН»

«Аппетит к поездкам»:

совокупный уровень
дохода граждан и
структура
потребления



Уровень издержек:
дорогое обслуживание,
низкий эффект масштаба



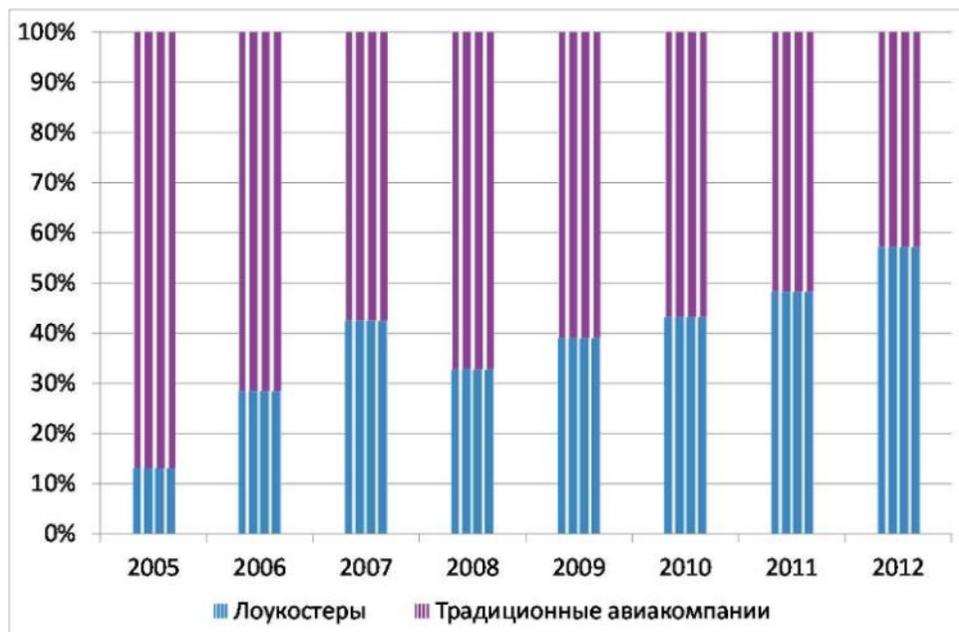
Меньше
пассажиров по
«высоким»
ценам
или
больше
пассажиров по
«низким» ценам

ЛОУКОСТЕР?

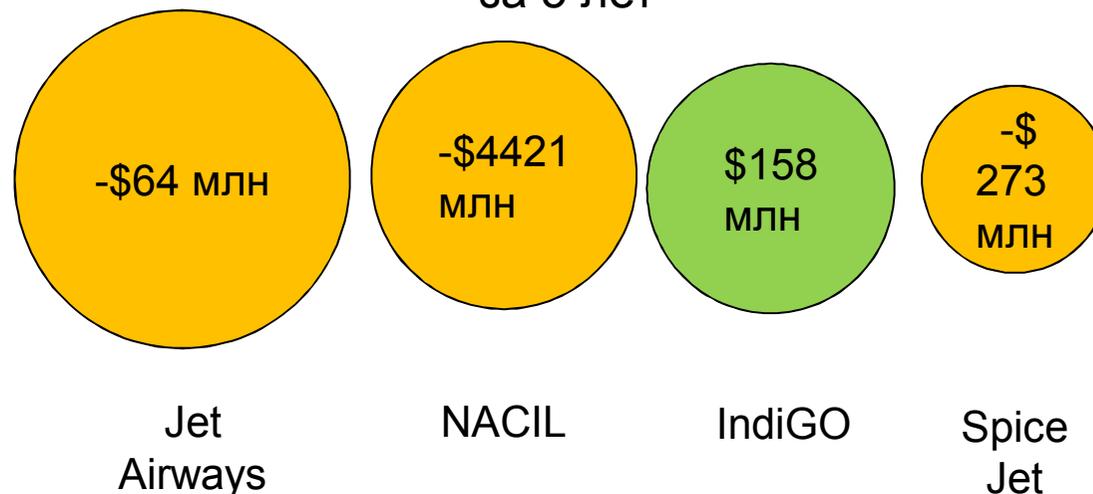
Для лоукостеров необходим эффект масштаба, который отсутствует на большинстве внутренних линий

Новые лоукостеры будут отбирать пассажиров на «хлебных» внутренних маршрутах, что приведет к снижению дохода традиционных перевозчиков и может негативно сказаться и на других внутренних направлениях

Динамика доли лоукостеров* на внутреннем рынке в Индии



Накопленный операционный результат крупнейших индийских АК за 5 лет



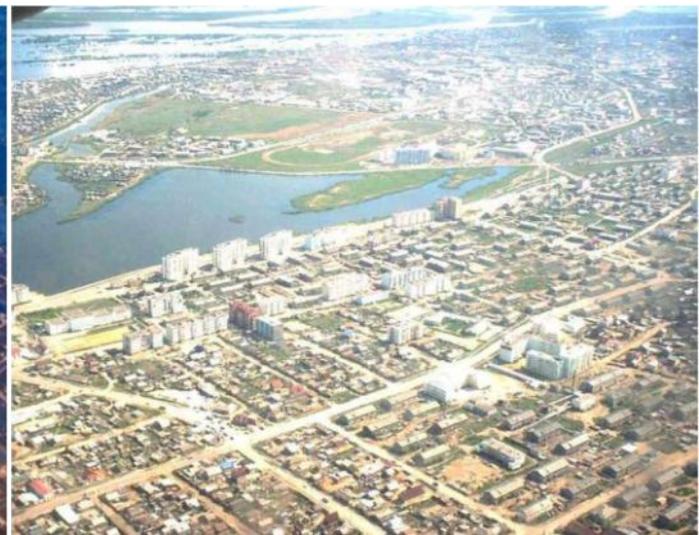
* IndiGo, SpiceJet, JetLite, GoAir

Источник: DGCA, данные компаний, расчеты ИК «РЕГИОН»

Возможности по сокращению издержек ограничены. Поддержка государства может не оказать значимого влияния на финансовое состояние рынка: предусмотренное субсидирование региональных перевозок в 2014 г. (4,2 млрд руб.) составляет чуть более 1% от оценки выручки перевозчиков на ВВП

Регулирование динамики тарифов на железной дороге приводит к тому, что авиакомпаниям сложно конкурировать по цене с поездами, перелеты по России остаются услугой для высоко- и средне- доходной групп граждан

Структура потребительского спроса и темпы развития экономики страны ограничивают доходную часть бизнеса, на фоне высоких издержек авиакомпании не могут без ущерба своему экономическому положению снижать цены для увеличения темпов роста перевозок





ГРУППА КОМПАНИЙ
РЕГИОН

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!