

Le business des compagnies aériennes Dakar

juin 2019

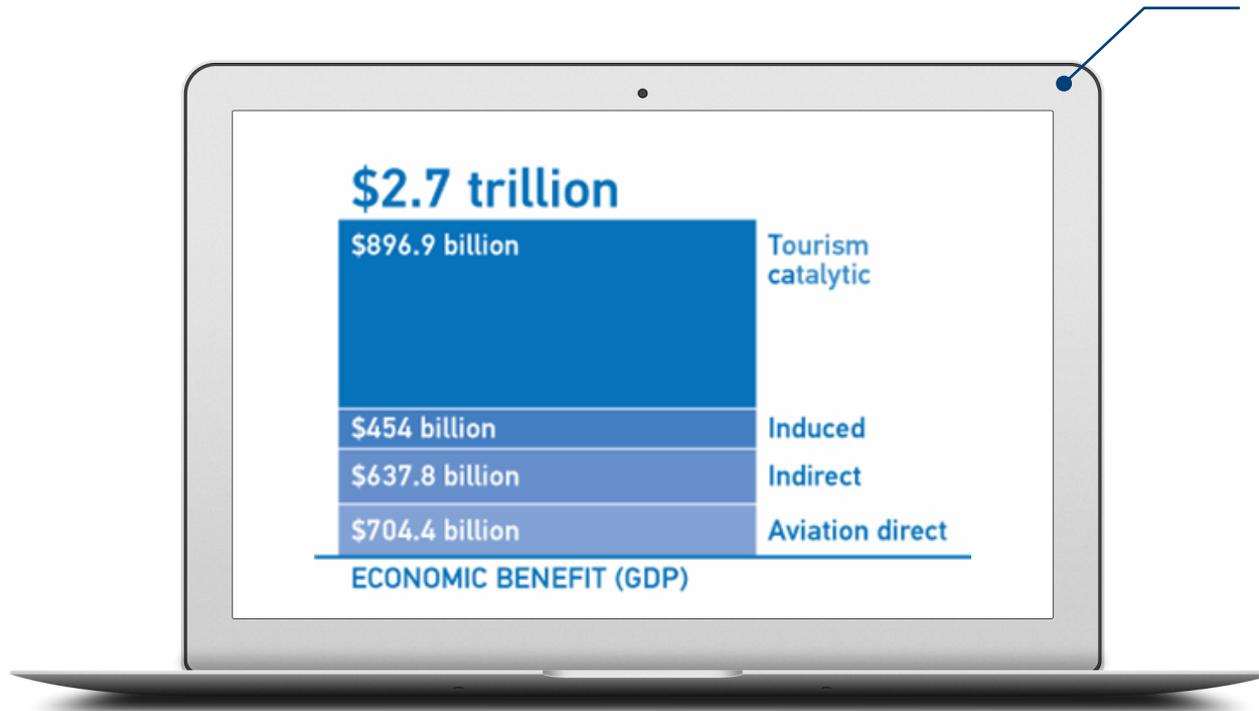




Objectif

- D'augmenter la visibilité des sujets clés en matière économique, politique et les tendances en matière de revenus et coûts dans l'industrie d'aujourd'hui
- Identifier les défis et les opportunités auxquels l'industrie fait face

L'industrie Airlines: la vue globale



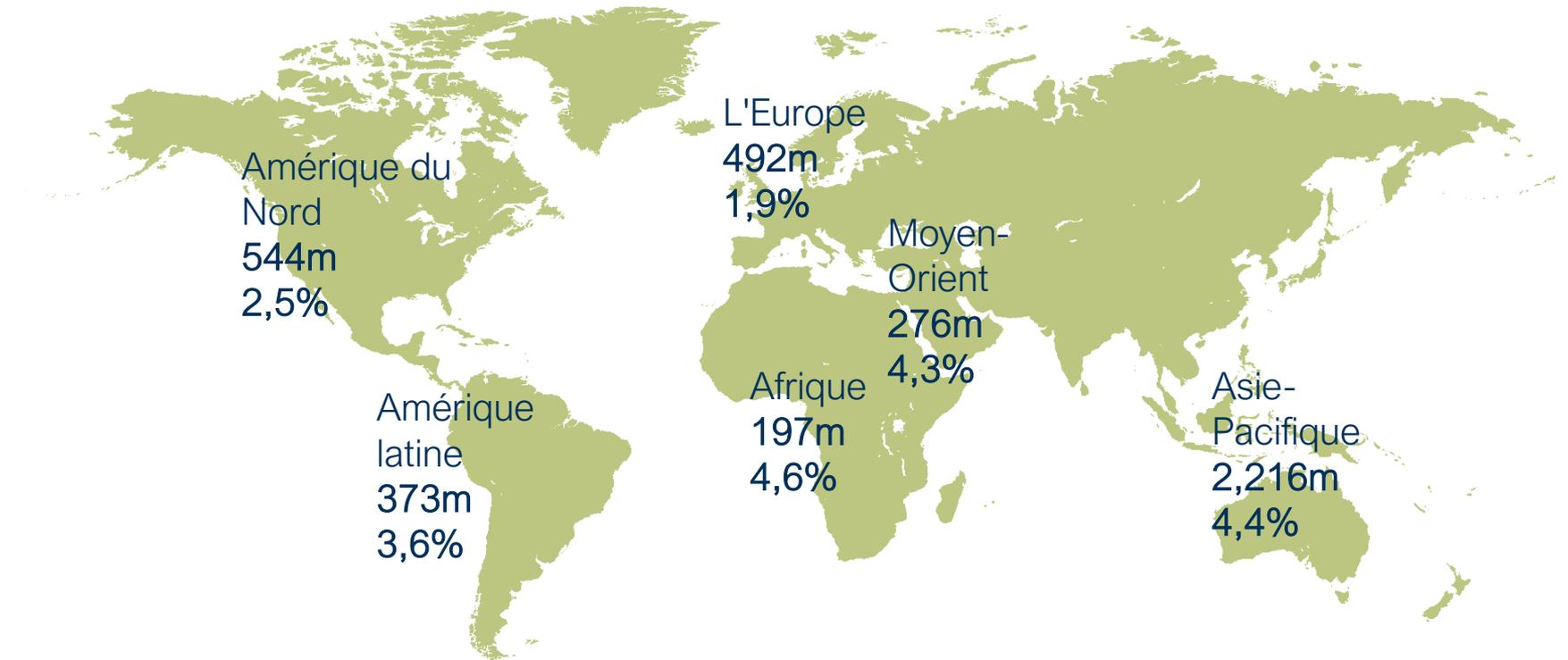
- **65,5 millions d'emplois** dans le monde entier par l'aviation pris en charge
- **3,6% du PIB mondial** est soutenue par l'aviation
- compagnies aériennes facilitent migration mondiale et le mélange de personnes de différentes origines culturelles

économie IATA

L'industrie des compagnies aériennes: un survol mondial



La croissance du nombre de passagers prévu sur 20 ans (2017-37)



Caractéristiques de l'industrie

- Il y a un très grand nombre de compagnies aériennes, bien que les 12 compagnies les plus importantes représentent près de la moitié de l'activité mondiale
- Il y a un manque de rentabilité générale, et de grandes exigences en fonds propres (les compagnies aériennes ont besoin de 50-70 milliards USD chaque année pour payer l'achat des nouveaux avions (100 passagers et +), une estimation qui exclu les jets régionaux ou encore les 3-6 milliards USD nécessaires pour des avions cargo)
- Les flux de trésorerie ne suffisent pas pour couvrir ces besoins de capitaux. L'industrie s'endette fortement et se trouve donc confronté à des risques de change et de fluctuation de taux d'intérêt
- La demande est cyclique en raison de la nature cyclique de l'économie mondiale - et très vulnérable à des événements spéciaux et des perturbations
- Les bénéfices sont étroitement liés à de forts taux de remplissage et donc instables



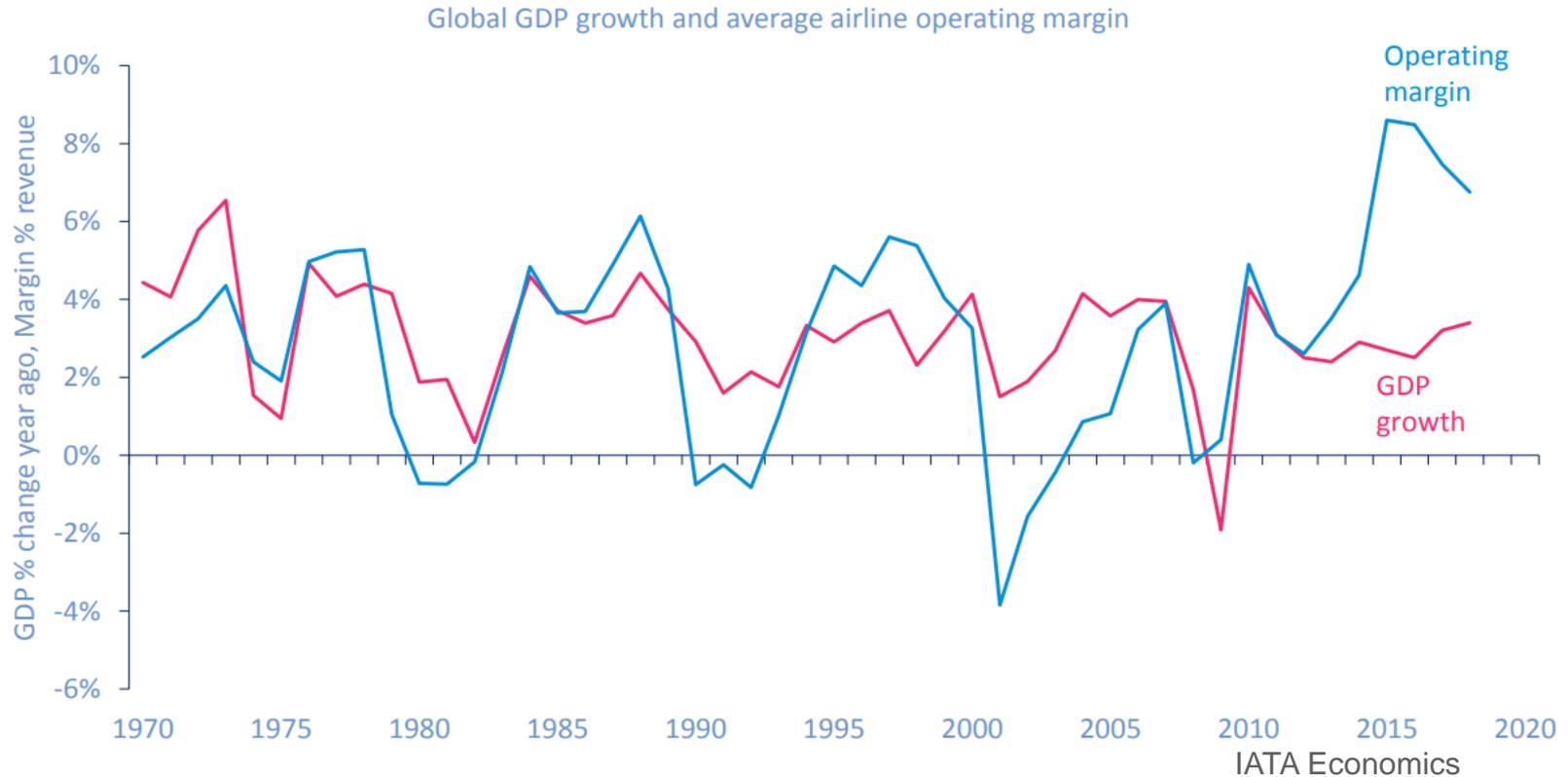
La situation économique de l'industrie

- Périssable
- Les coûts fixes élevés
- Peu d'obstacles pour des nouveaux entrants
- Les avantages concurrentiels difficiles à défendre
- Les avions sont une plate-forme pour servir de nombreux marchés
- Les avions ont évidemment des forts économies d'échelle, mais les voyageurs d'affaires veulent la fréquence et la flexibilité
- Les flottes plus importantes ne démontrent que des faibles économies d'échelle, par contre nous voyons des "économies de densité" dans les réseaux

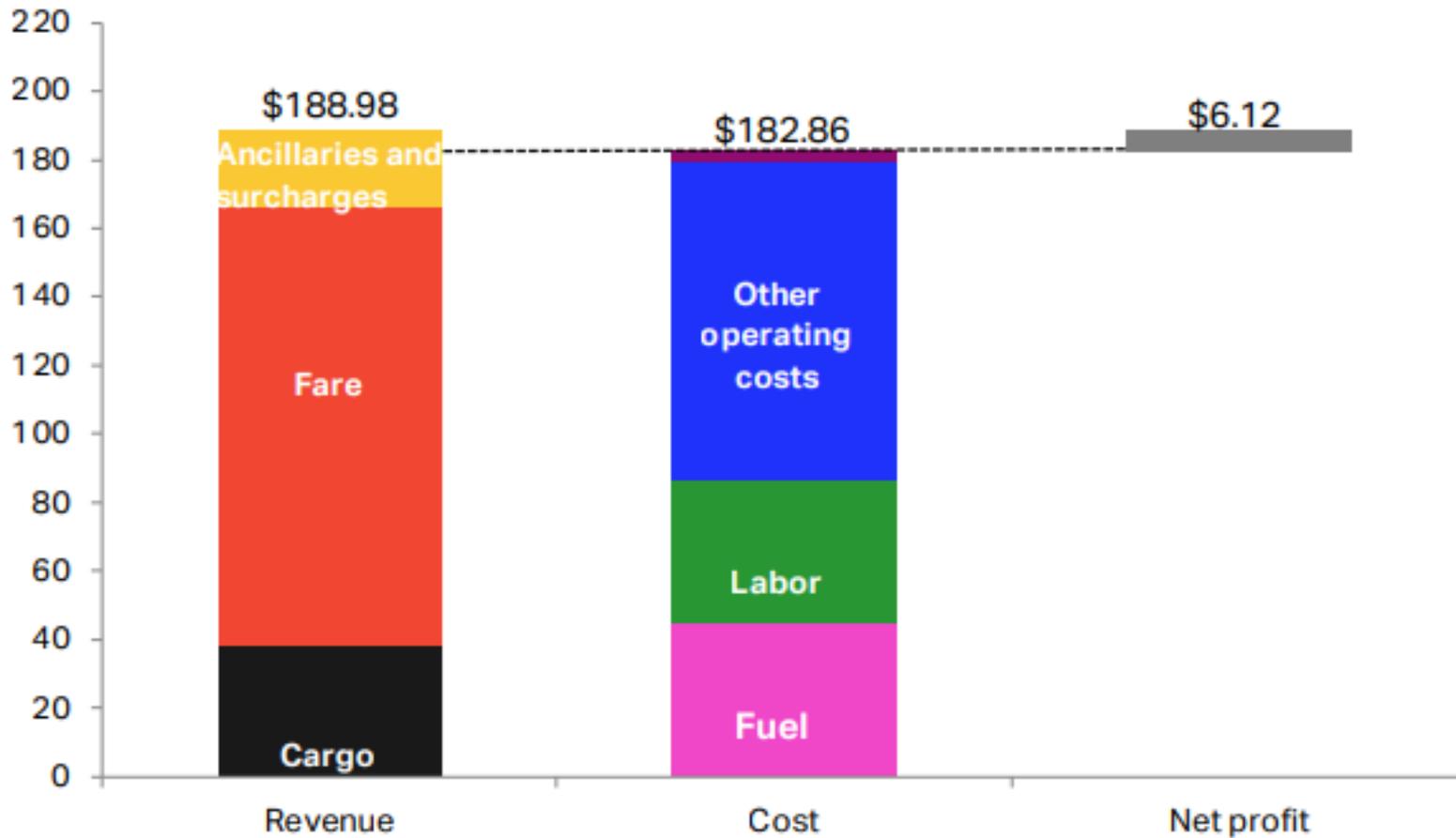
RÉSULTAT:

- Une pression forte sur les prix et les coûts variables de l'entreprise,
- Une recherche de solutions pour couvrir les frais fixes:
 - La différenciation des prix, l'utilisation séquentielle des coupons, billets non remboursables ... et maintenant le vente de services complémentaires

La performance financière des compagnies aériennes



Résultats d'avion par passager au départ (par exemple)



Source: IATA Economics using data from IATA Statistics

L'industrie Airlines: le point de vue africain

African airlines market share

2.2%

of world RPKs

1.6%

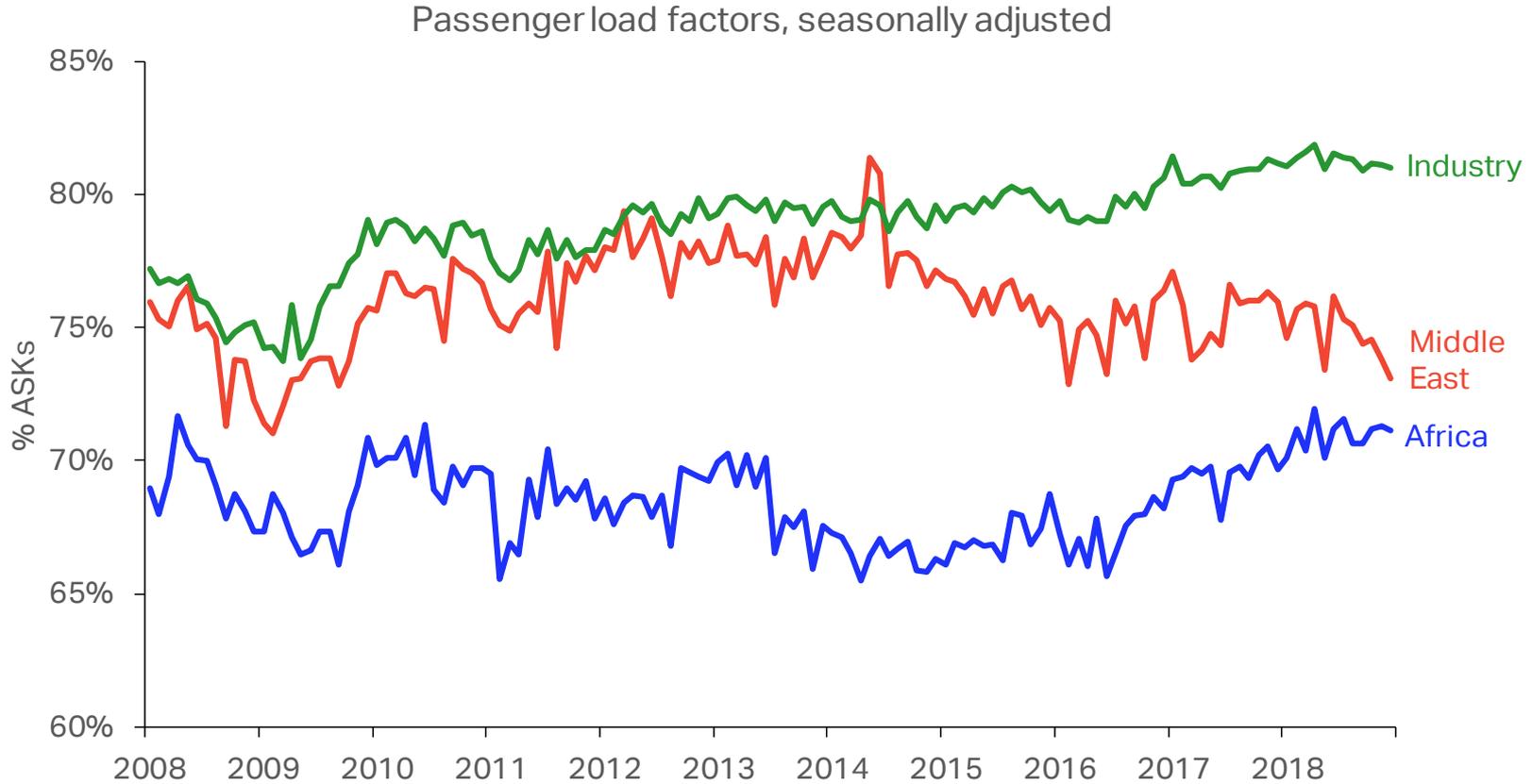
of world freight tonnes carried

16.64%: Africa's % of world population

Aviation in Africa

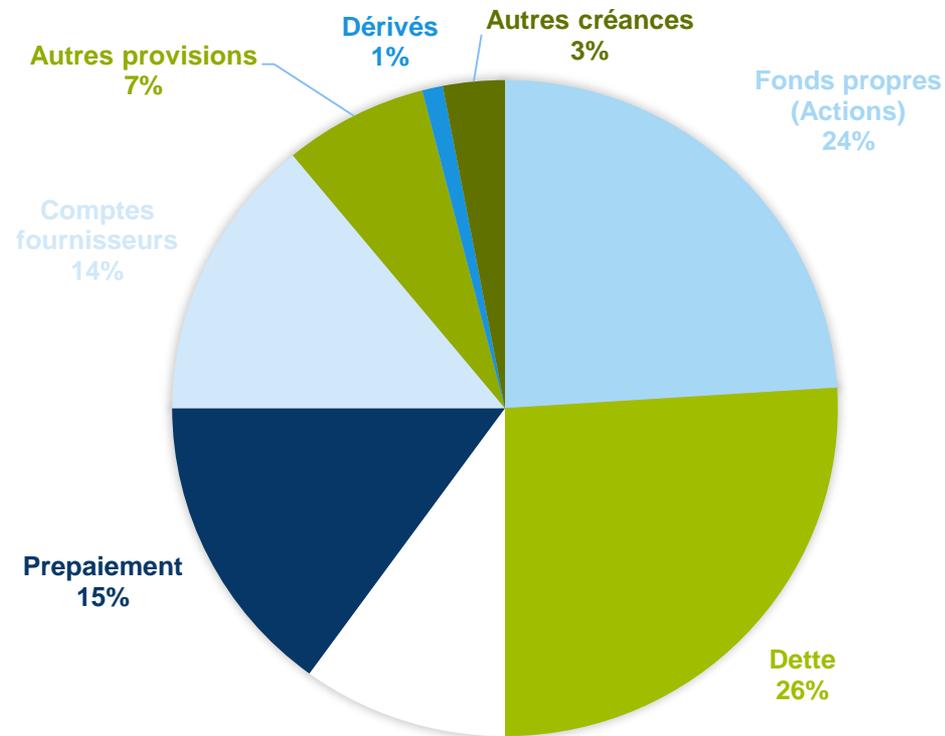
- 6.2 million jobs
- 55.8 US\$ billion GDP

L'industrie Airlines: le point de vue africain



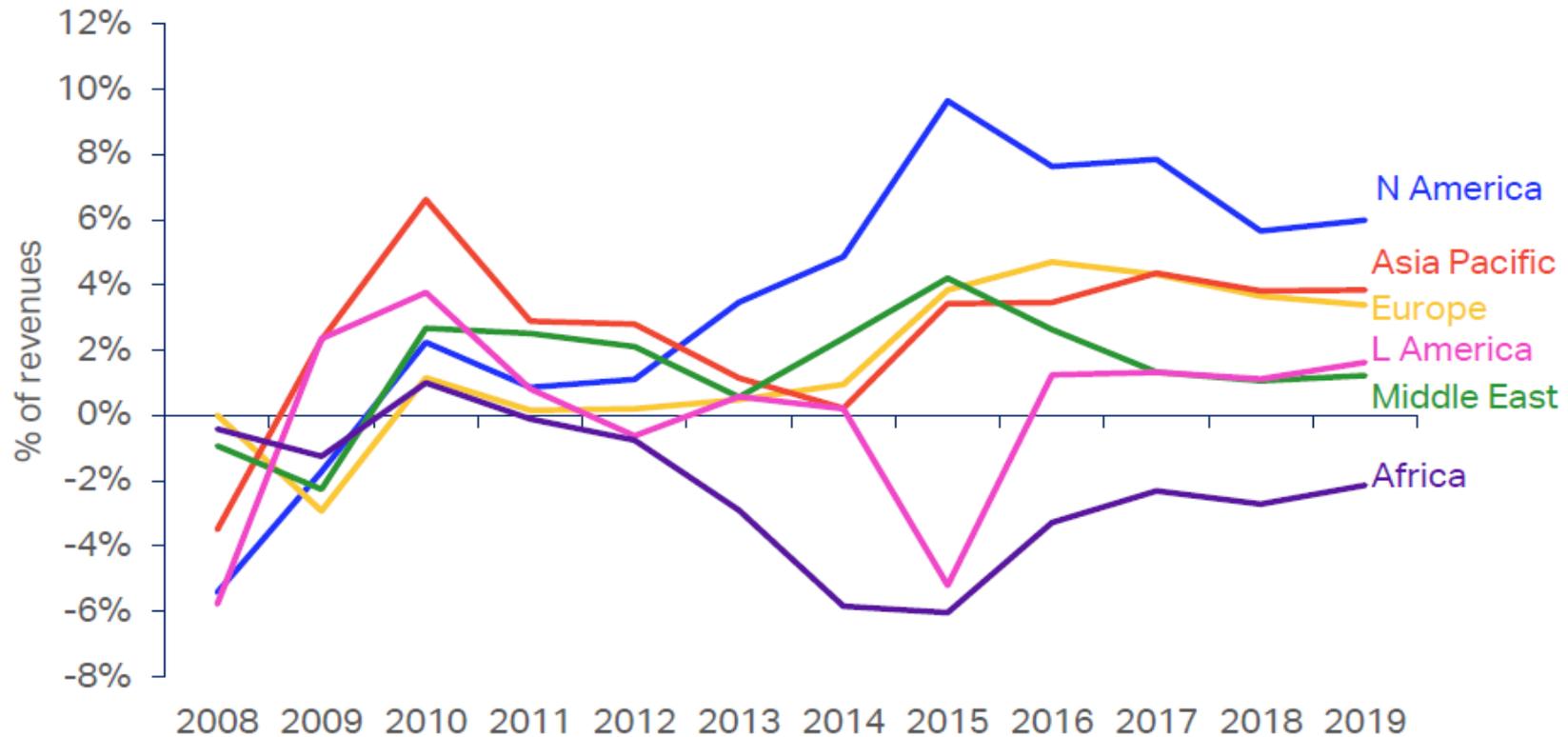
Source: IATA Economics using data from IATA Statistics

Bilan d'une compagnie aérienne (illustration)



La marge avant intérêts et impôt des compagnies par région

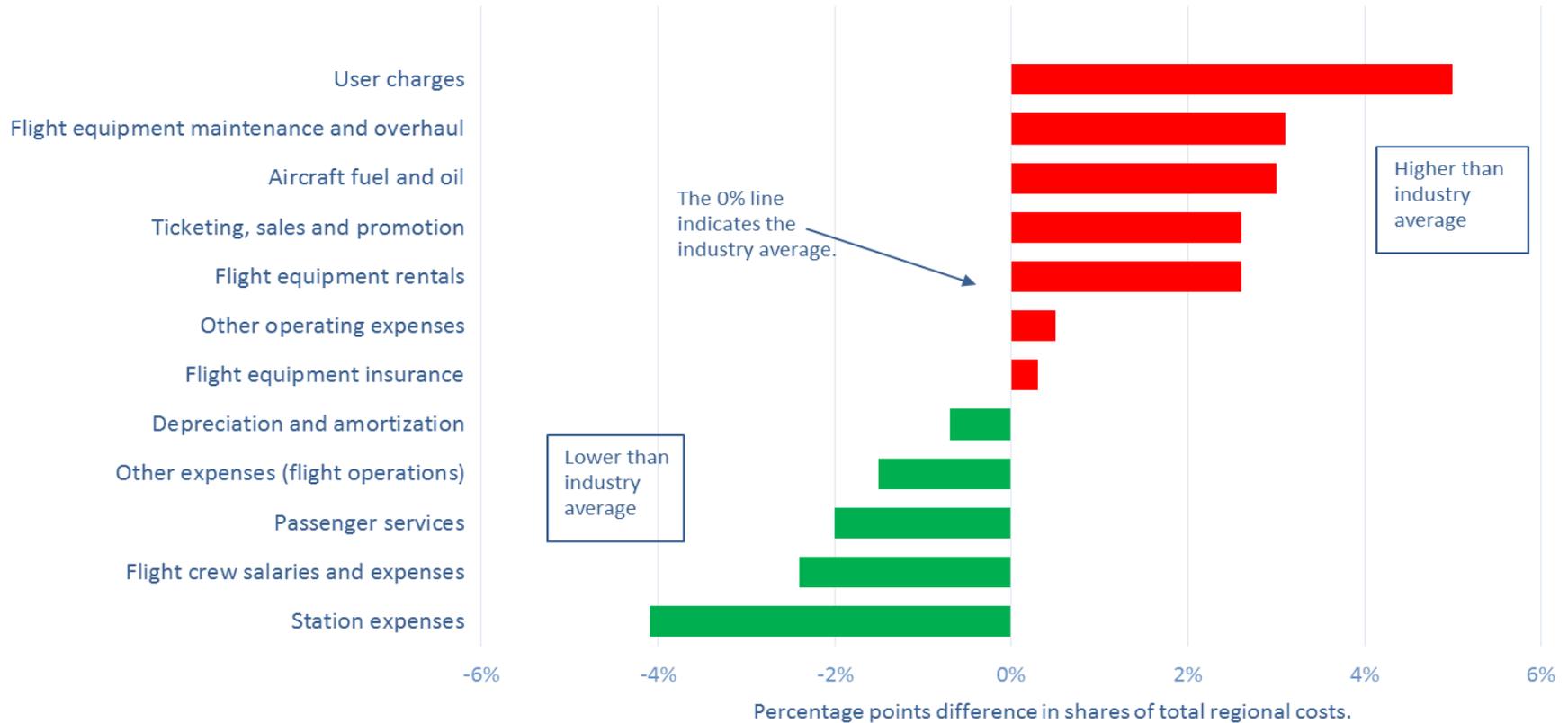
Net profit margin by region



Source: ICAO, IATA Statistics, The Airline Analyst, IATA forecasts

Facteurs influant sur la viabilité de l'aviation (entre vos mains)

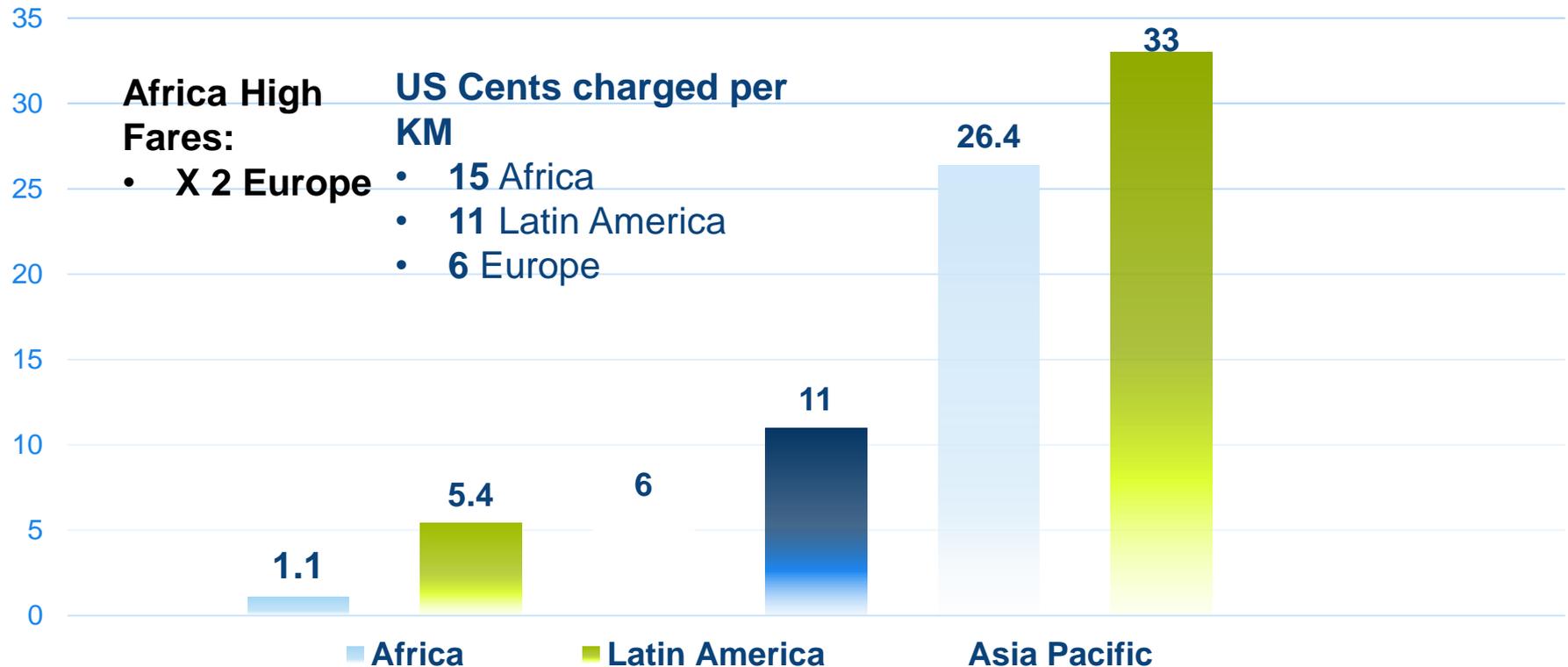
Differences in cost sources: Africa vs Industry



Source: IATA

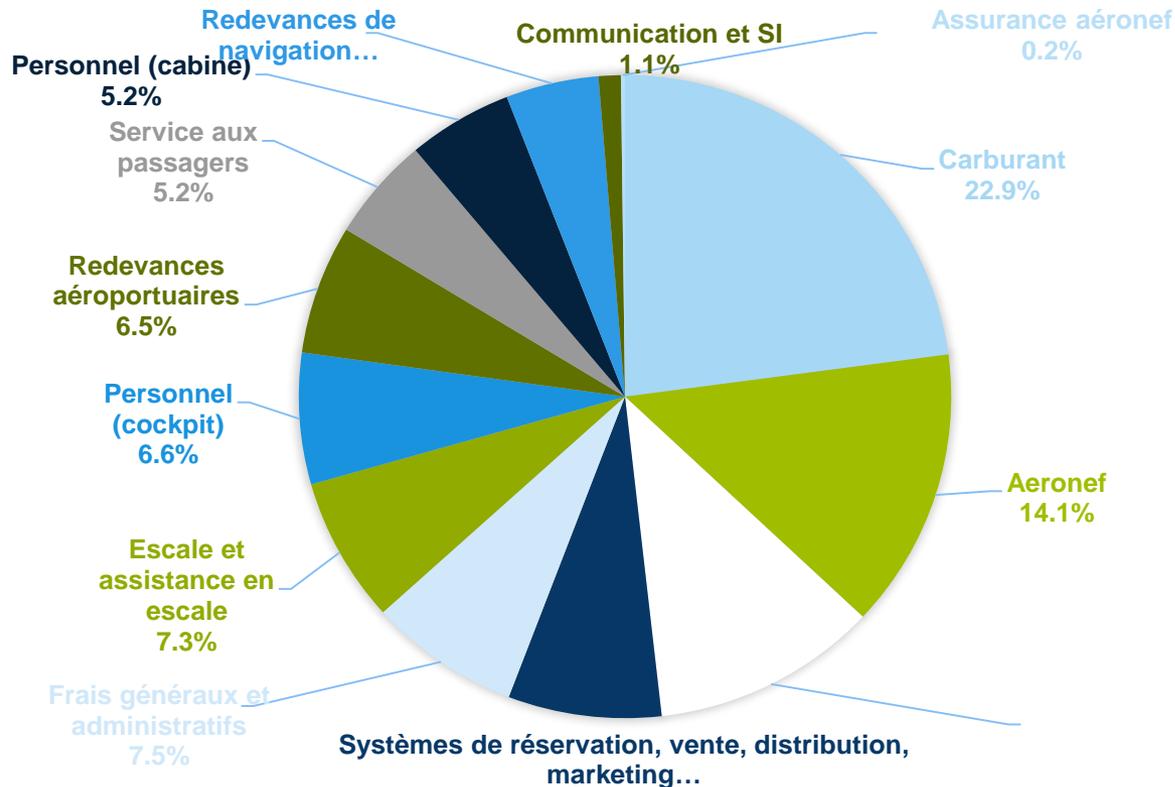
Comment pouvons-nous être viables?

GDP VS. NUMBER OF TICKETS PER REGION



Source: AfDB

La structure des coûts des compagnies aériennes (exemple)



Des améliorations ...



L'amélioration des coûts et du reporting...

... par Hendrik Stansch

Des améliorations opérationnelles ...

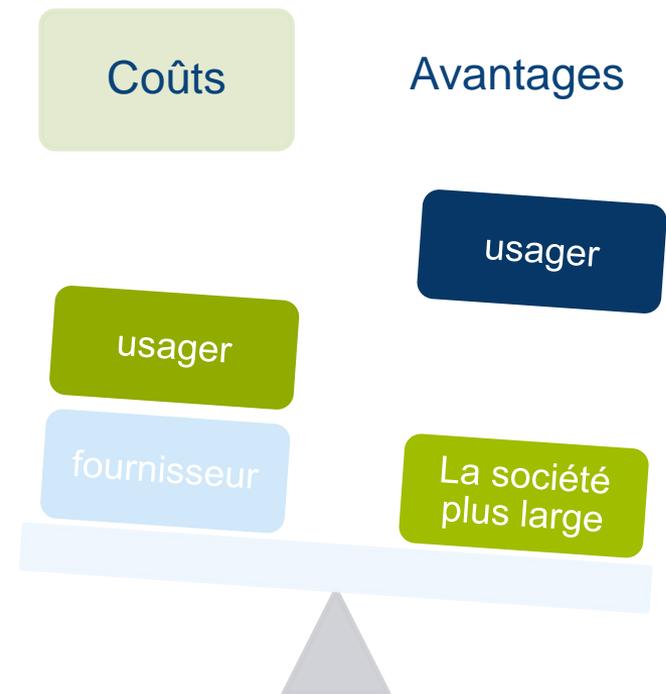
- Un changement dans l'exploitation aérienne
 - Au sol (à l'aéroport)
 - En vol
- Ce qui améliore
 - L'efficacité des vols
 - La ponctualité
 - Etc.

Améliorations opérationnelles: besoins des compagnies aériennes

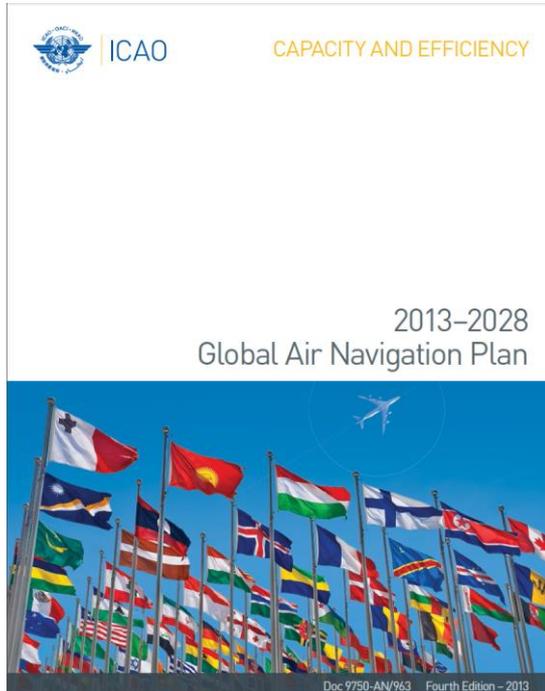
- Réduction des coûts au maximum
- Prévisibilité pour un exploitant en réseau:
 - L'avion
 - l'équipage de cabine
 - l'équipage dans le poste de pilotage
 - Les passagers
 - Le cargo
- L'efficacité au niveau système

Les améliorations opérationnelles ...

- Le bénéfice doit correspondre ou dépasser le coût de mise en œuvre
- Sinon... pas de mise en œuvre



Global Air Navigation Plan



- Le GANP représente une stratégie sur 15 ans, qui encourage l'utilisation des technologies existantes et anticipe ceux qui viendront afin d'atteindre les objectifs opérationnels convenus entre les États et l'industrie.
- Les *Block Upgrades* sont organisés par tranches de cinq ans entre 2013 et continuant au-delà de 2028.

ASBUs – Permettant l'amélioration de l'exploitation

- ASBUs sont la carte des possibilités d'atteindre des améliorations opérationnelles
- Les concepts de la gestion de l'espace aérien modernes se concentrent sur la performance
 - Surveillance
 - Communication
 - Navigation (PBN)
- Le manuel PBN (9613) contient une excellente méthode pouvant être appliquée dans de nombreuses situations
- Les compagnies aériennes souhaitent la mise en œuvre ASBUs uniquement si les résultats
 - fournissent des améliorations opérationnels concrets
 - permettent une réduction tangible des coûts

Le monde idéal:

- Toutes les parties prenantes **travaillent ensemble**
 - Gouvernements
 - OACI
 - Aéroports
 - IATA & Compagnies aériennes
 - Syndicats





LA CURIOSITÉ

est derrière tout ce que nous
entreprenons

Merci

Ce fut un Plaisir!



Magdy Reda (<https://www.linkedin.com/in/magdyreda/>)



redam@iata.org



+41 22 770 20 70 (bureau)
+41 76 589 90 88 (mobile)