

# Le business des compagnies aériennes Dakar

juin 2019

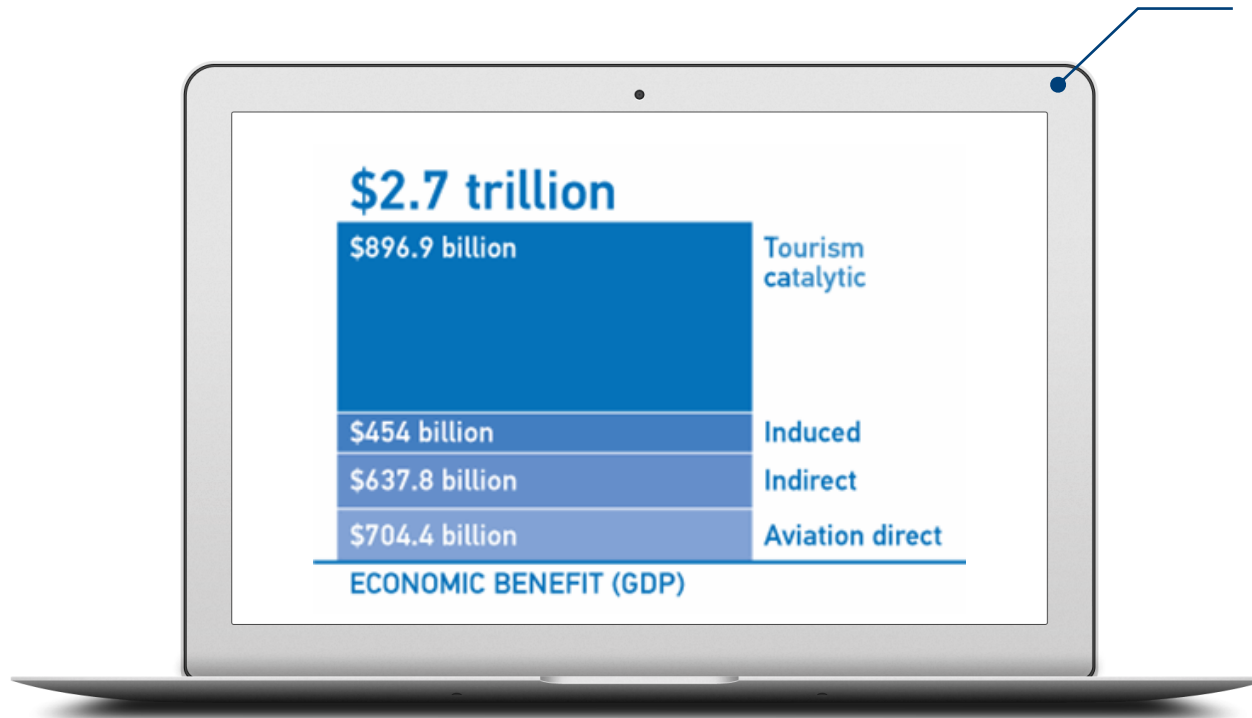




# Objectif

- 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



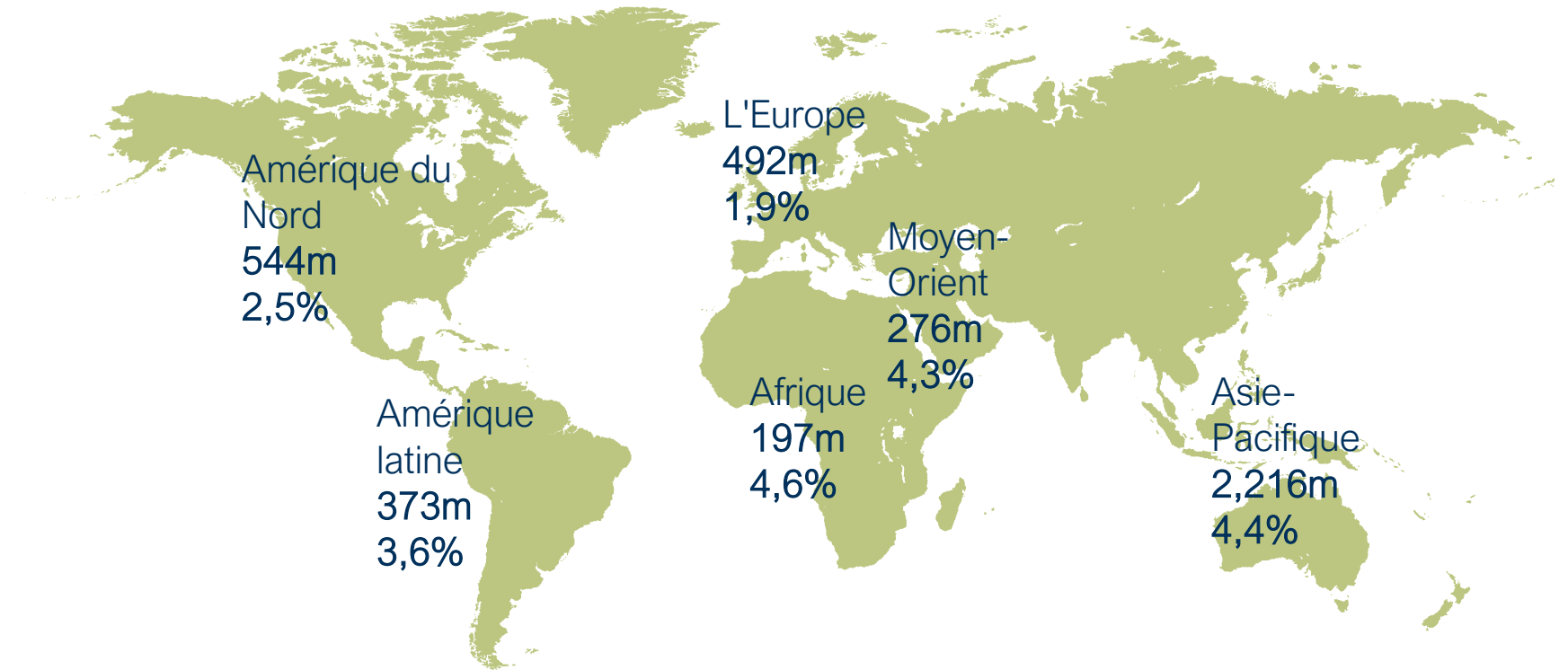
- **65,5 millions d'emplois** dans le monde entier par l'aviation pris en charge
- **3,6% du PIB mondial** est soutenue par l'aviation
- compagnies aériennes facilitent migration mondiale et le mélange de personnes de différentes origines culturelles

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



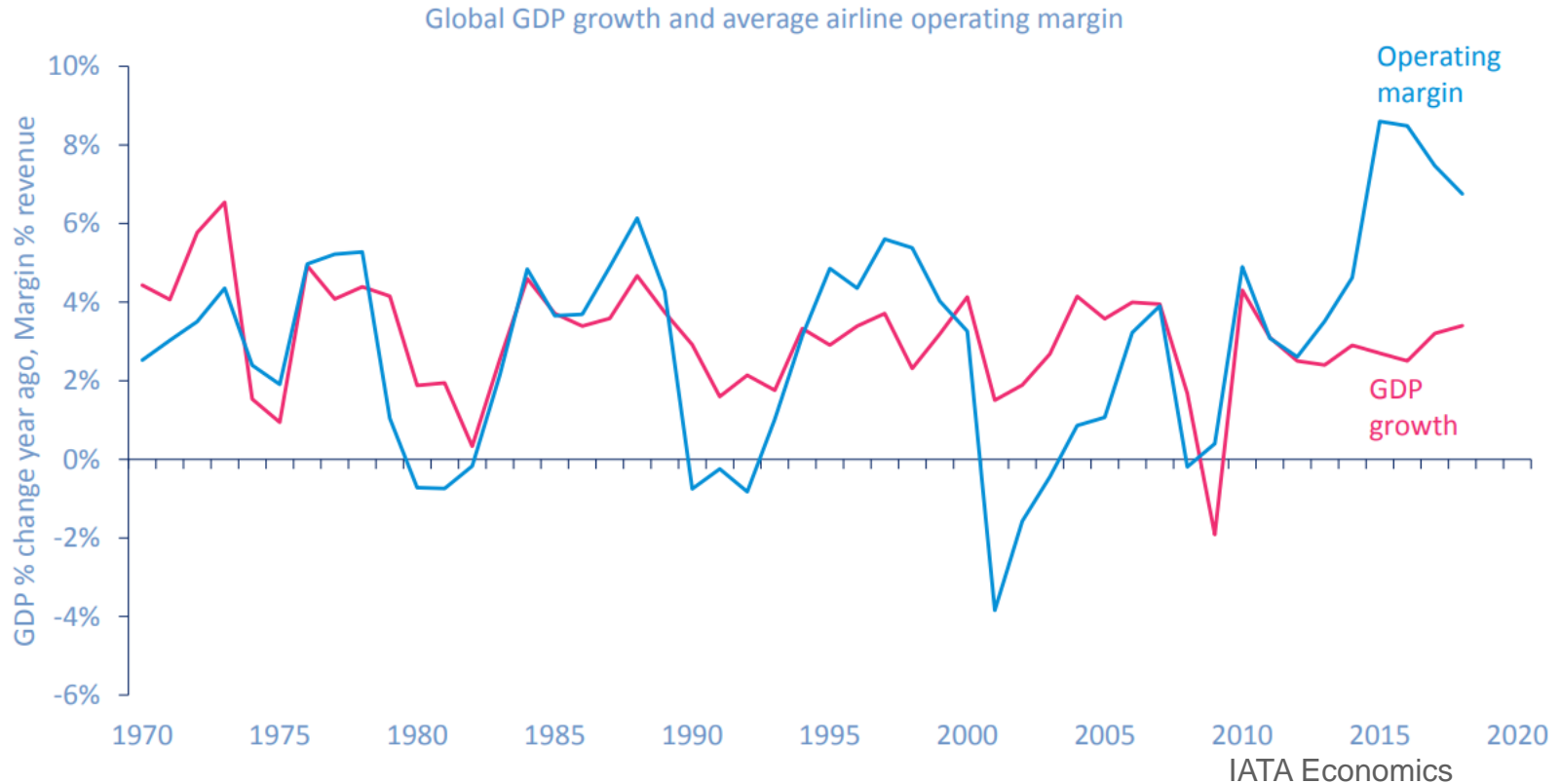
# La situation économique de l'industrie

- 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%

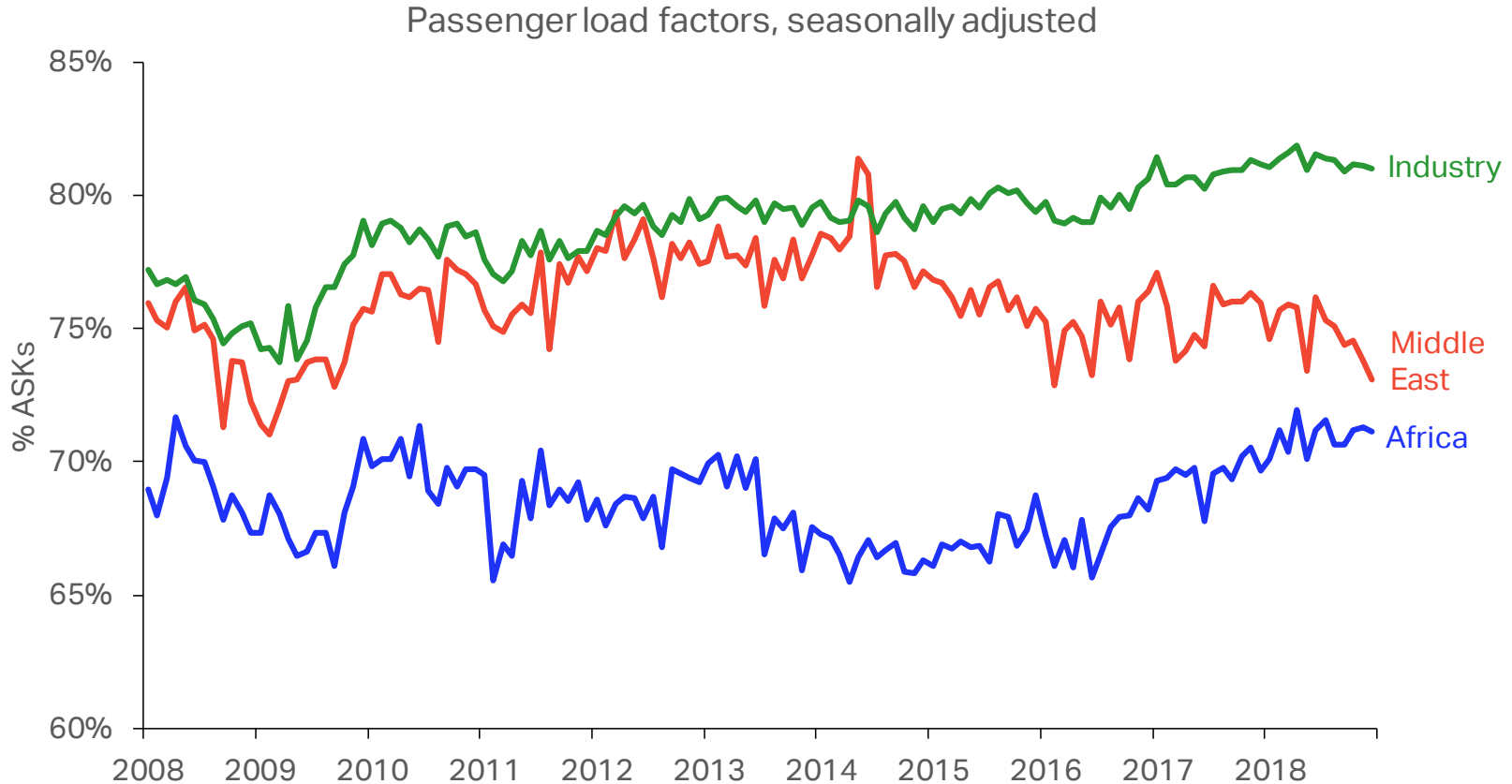
of world freight tonnes carried

16.64%: Africa's % of world population

Aviation in Africa

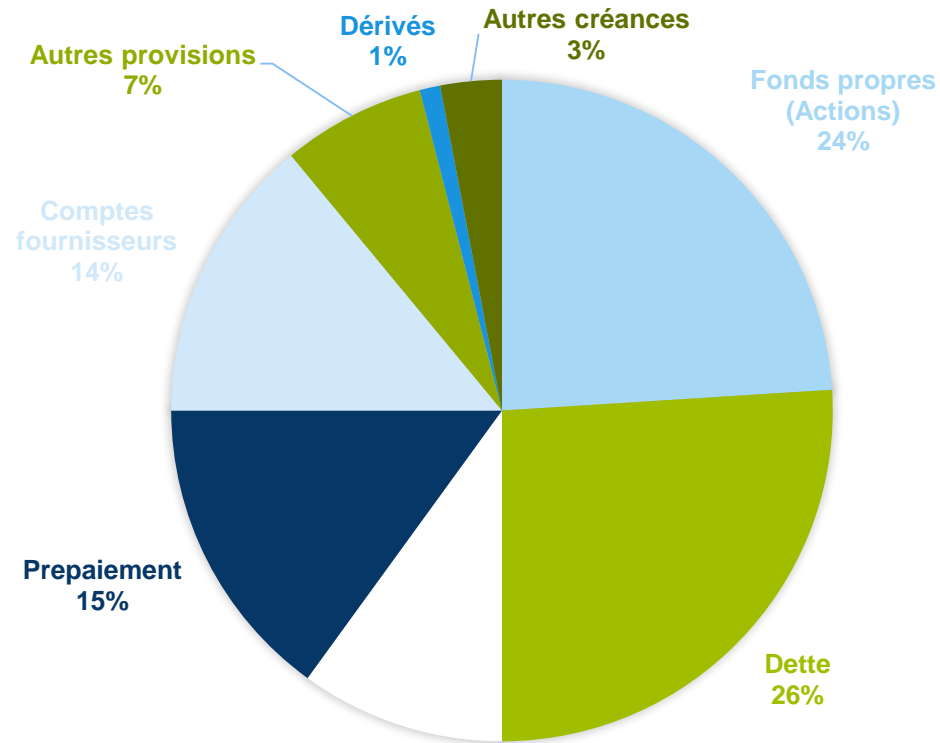
- 6.2 million jobs
- 55.8 US\$ billion GDP

# L'industrie Airlines: le point de vue africain



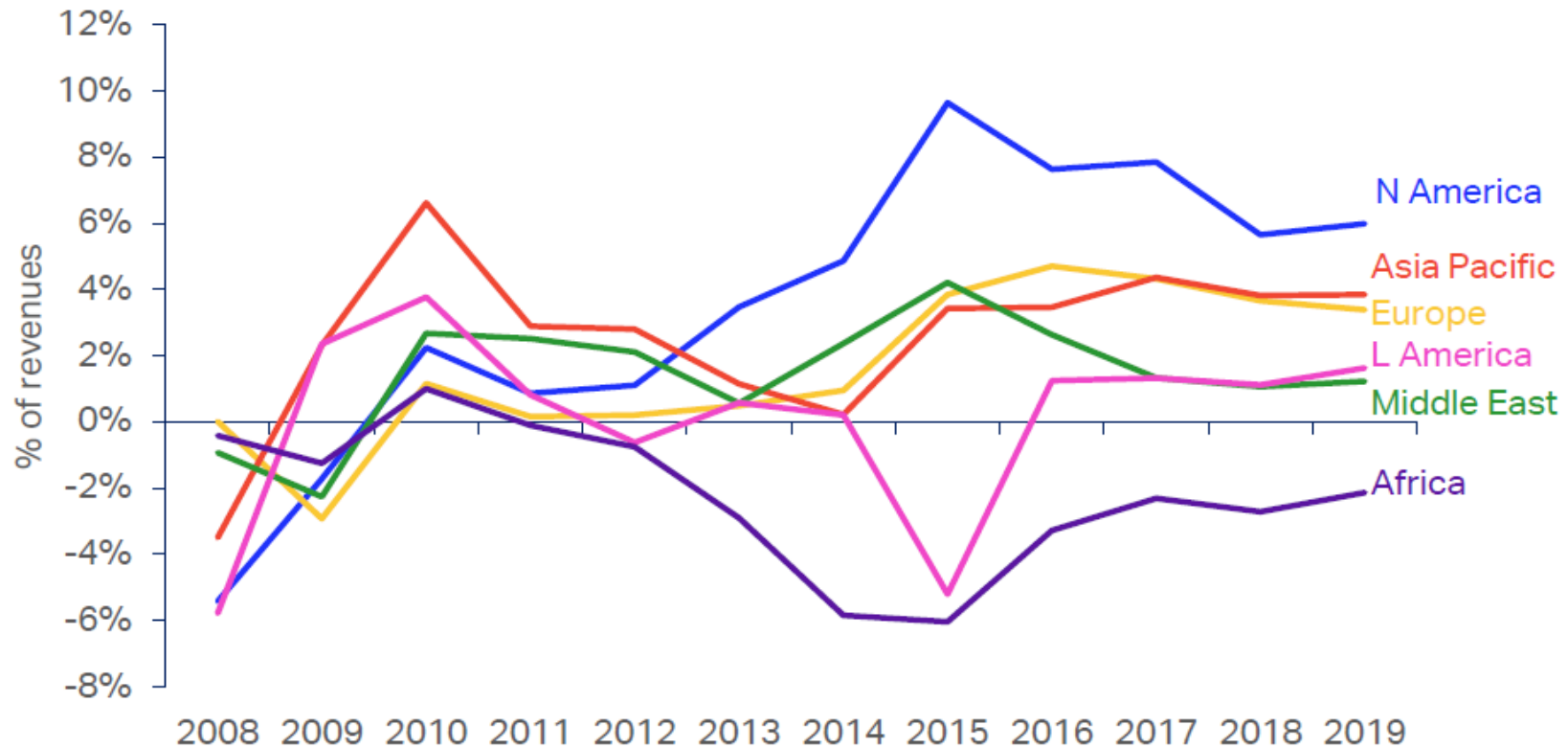
Source: IATA Economics using data from IATA Statistics

# Bilan d'une compagnie aérienne (illustration)



# La marge avant intérêts et impôt des compagnies par région

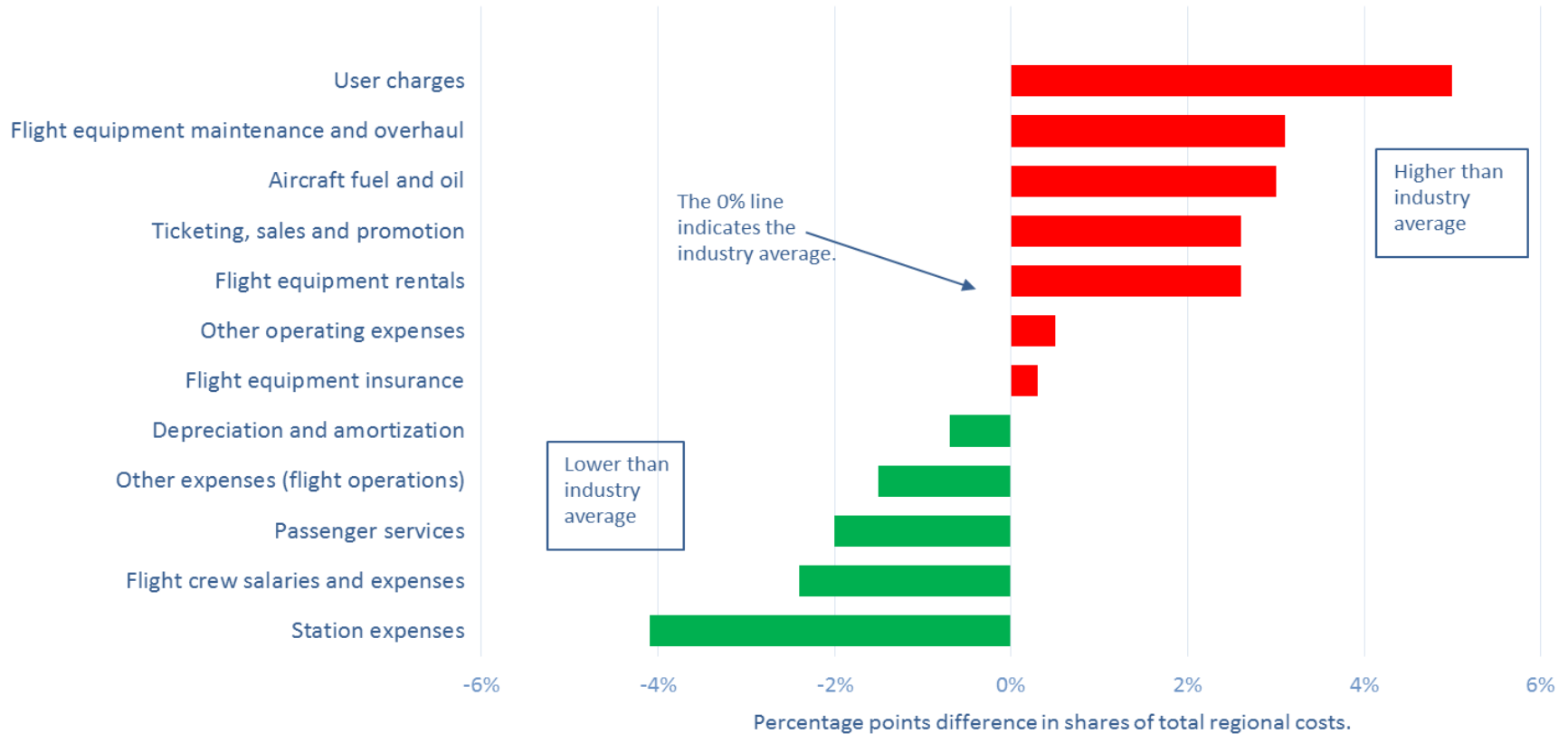
Net profit margin by region



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

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

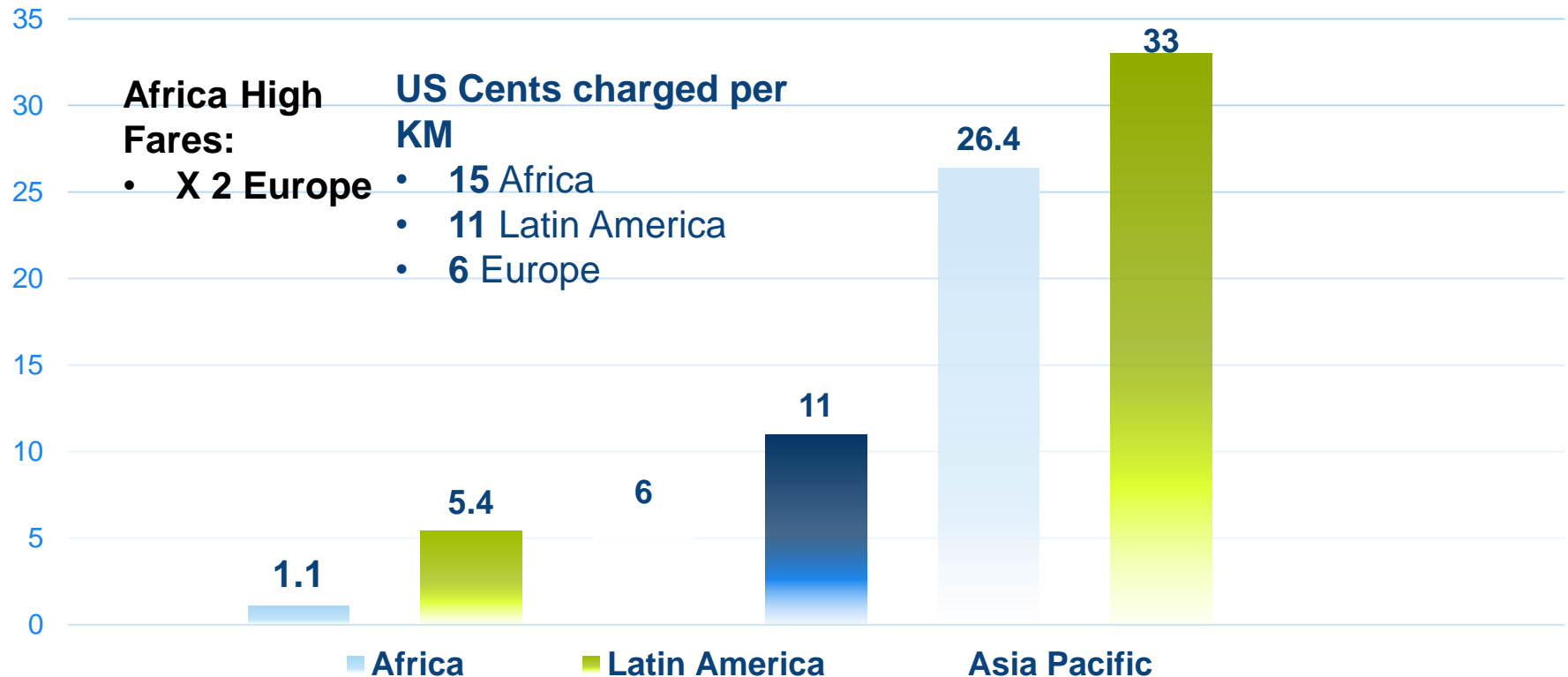
Differences in cost sources: Africa vs Industry



Source: IATA

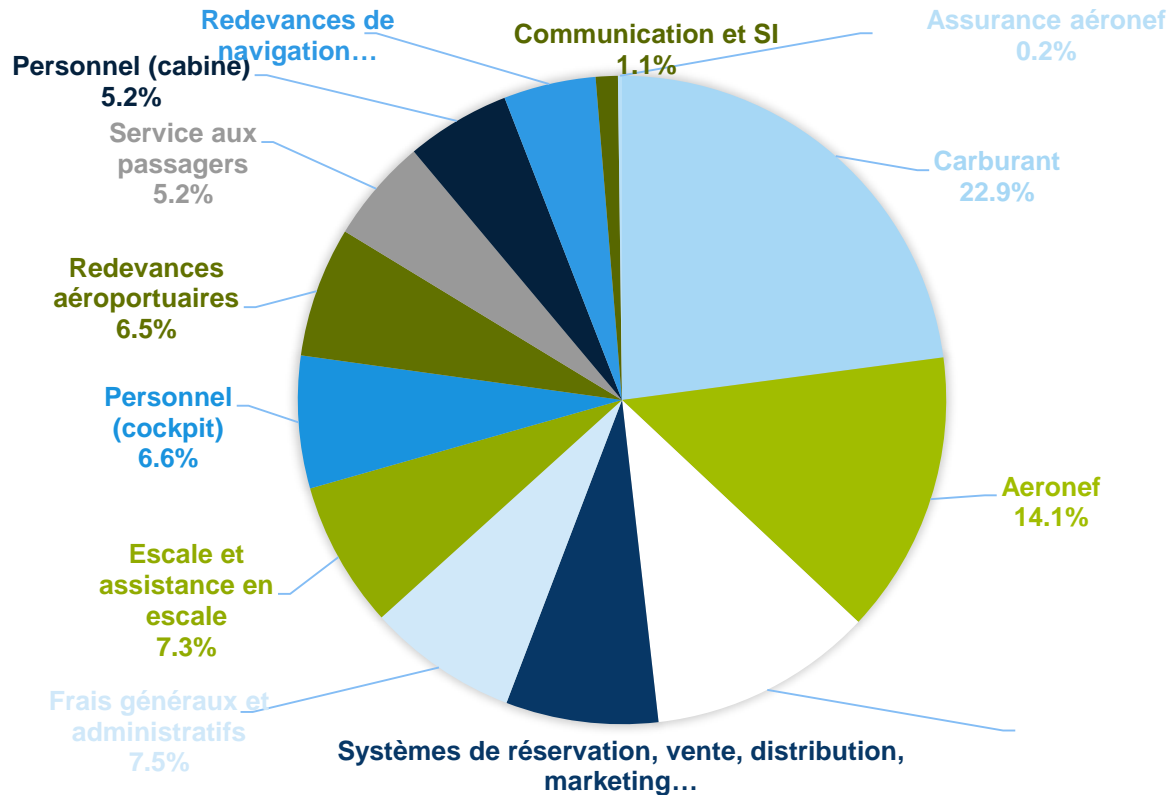
# Comment pouvons-nous être viables?

## 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 ...**

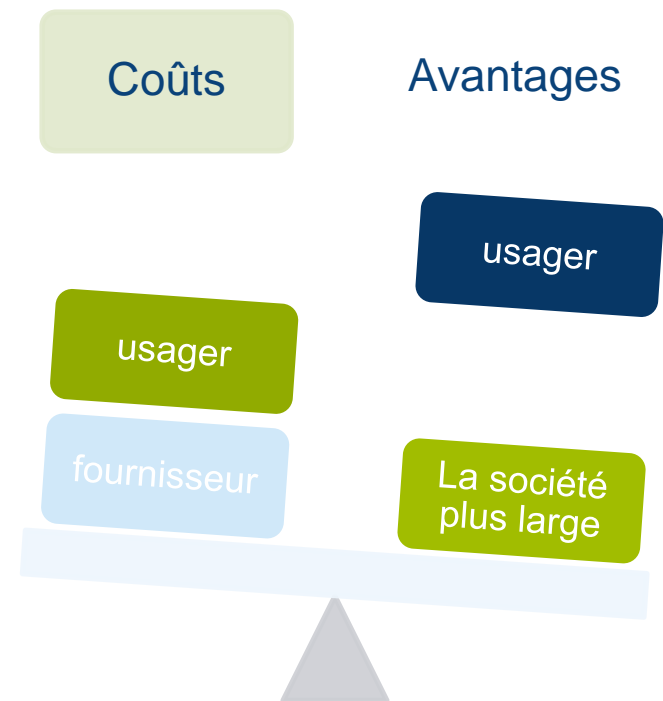
- Un changement dans l'exploitation aérienne
  - Au sol (à l'aéroport)
  - En vol
- Ce qui améliore
  - L'efficacité des vols
  - La ponctualité
  - Etc.

# Améliorations opérationnelles: besoins des compagnies aériennes

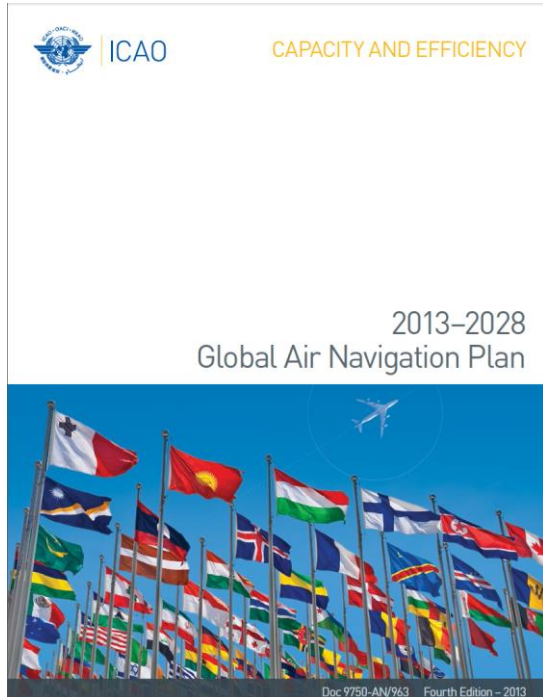
- Réduction des coûts au maximum
- Prévisibilité pour un exploitant en réseau:
  - L'avion
  - l'équipage de cabine
  - l'équipage dans le poste de pilotage
  - Les passagers
  - Le cargo
- L'efficacité au niveau système

# 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)