

# Монополизация российского рынка авиаперевозок

**Аннотация.** В связи с возникшими сложностями в экономике российский рынок авиаперевозок оказался в тяжелом положении. Непростая геополитическая обстановка существенно сократила реальные доходы населения и стала основной причиной изменения структуры рынка международных и внутренних перевозок. Перераспределение рынка перевозок между авиакомпаниями прежде всего связано с банкротством второго крупнейшего авиаперевозчика в стране. Ситуация, которую мы можем наблюдать сегодня, выглядит следующим образом: крупные игроки стремительно консолидируют долю авиарынка, так как передача «Трансаэро» осуществлялась далеко не рыночными методами. Цены на билеты продолжают расти из-за несовершенства механизмов в части согласования цен на услуги, дерегулирования тарифов и ставок сборов аэропортов.

**Ключевые слова:** рынок авиаперевозок; банкротство авиакомпании; авиация; «Трансаэро»; монополизация рынка авиаперевозок; ценовая политика; тарифы.

**Abstract.** In connection with the difficulties in the economy, the Russian air transport market was in a difficult position. Complex geopolitical situation significantly reduced the real incomes of the population. Geopolitical situation was the main reason for the change of the market structure for international and domestic transportation. The redistribution of the transport market between airlines primarily is connected the bankruptcy of the second large airline in the country. The situation we see today is as follows: large companies consolidate rapidly share of the aviation market, because the transfer "Transaero" was carried out not by market methods. Ticket prices continue to rise due to the imperfection of the mechanisms in terms of agreeing prices for services, deregulation of tariffs and rates of charges of the airports.

**Keywords:** airline market; airline bankruptcy; aviation; "Transaero"; the monopolization of the transport market; price policy; tariffs.



**Худыч**

**Екатерина Олеговна,**

студентка

Финансового университета

✉ ekaterinakhudych@gmail.com

**В** 2014 г. состояние российской экономики резко ухудшилось. Снижение покупательной способности, девальвация рубля и его волатильность к основным валютам стали основными характеристиками кризисной ситуации в стране. Росстат оценил спад экономики России в 2015 г. в 3,7%. По данным Минэкономразвития, падение ВВП России в 2015 г. составило 3,8–3,9%.

Кризис в разной степени затронул различные отрасли экономики. Серьезные проблемы возникли, например, на рынке авиаперевозок. Настоящим потрясением для отрасли стала информация о прекращении работы крупнейшей авиакомпании «Трансаэро».

Проблемы у компании возникли уже в 2014 г. Именно тогда генеральный директор Ольга Плешакова сообщила, что «Трансаэро» не может больше платить за топливо. На тот момент авиакомпания была должна 2,5 млрд руб. «Роснефти» и 2 млрд руб. «Газпром-Аэро». В результате в конце 2014 г. правительством было выделено авиакомпании 9 млрд руб. Эти средства были потрачены на эксплуатационные расходы, а также на топливо и аэропортовые сборы.

Но выделенных правительством денег хватило ненадолго. Уже в марте 2015 г. «Трансаэро»

Научный руководитель: **Барбанова С.А.**, кандидат экономических наук, доцент кафедры «Экономическая теория».

сообщила, что ей может понадобиться еще 40–50 млрд руб.

Вторая трудность, с которой столкнулась компания – это резкая девальвация рубля. Она вызвала резкое снижение покупательной способности населения. Как известно, практически всегда рынок авиаперевозок одним из первых ощущает падение доходов населения, которые в 2015 г. снизились на 4%. Стоит отметить, что годом ранее они сократились на 1%. Таким образом, в результате снижения доходов люди стали отказываться от поездок за границу, спрос на международные авиаперевозки сократился.

По различным оценкам экспертов, продажи билетов на международные рейсы снизились примерно на 20–50%. Но при этом компания «Трансаэро» продолжала обслуживать кредиты. И с начала 2015 г. выплатила банкам-кредиторам 12,5 млрд руб.

Девальвация стала основной причиной, по которой ЦБ РФ повысил ключевую ставку. Компания «Трансаэро» заявила, что 80% убытка за первые два квартала – это возросшие ставки кредитов и процентные платежи по рублевым кредитам, а также отрицательные курсовые разницы [1].

В результате «Трансаэро» нарастила огромные долги, которые возникли как следствие девальвации рубля и ряда других причин. По разным оценкам, компания ожидала получить от государства около 20–50 млрд руб., чтобы хоть как-то улучшить свое экономическое положение. Однако правительство предпочло отдать все гарантии «Аэрофлоту».

Сообщения о возможном банкротстве «Трансаэро» стали появляться уже осенью 2015 г. Так, 1 сентября в СМИ появилась информация о покупке «Аэрофлотом» 75% плюс одной акции «Трансаэро» вместе с ее долгами, которые на тот момент составили 260 млрд руб. [2].

Стоит отметить, что в этой истории было замечено участие авиакомпании S 7. Ее владелец В. Филев, боясь монополизации рынка, бросился спасать конкурента. 20 октября он подписал соглашение о покупке 51% акций «Трансаэро». Однако уже 21 октября 2015 г. Росавиация отозвала лицензию у компании.

Самые привлекательные и востребованные маршруты (всего 56) были переданы «Аэрофлоту». Еще 45 направлений распре-

делены между «Уральскими авиалиниями» (15 допусков), «ВИМ-Авиа» (9), «Северным ветром» (8), «Оренбургскими авиалиниями» (8), *Red Wings* (6), «ЮТэйр» (4), «Сибирью» (2) и грузовой «ЭйрБриджКарго» (2), «Руслайном» (1), «Таймыром» (1), «Глобусом» (1), «Нордавиа» (1) и «Икарком» (1). Нераспределенными остались 55 маршрутов. По решению Росавиации «Трансаэро» прекратила свою деятельность 26 октября 2015 г. [2].

В сентябре 2015 г. «Ведомости», опираясь на данные Росавиации, посчитали, что в случае поглощения «Трансаэро» «Аэрофлотом» и его дочерними компаниями он займет 56,5% рынка пассажирских авиаперевозок [3].

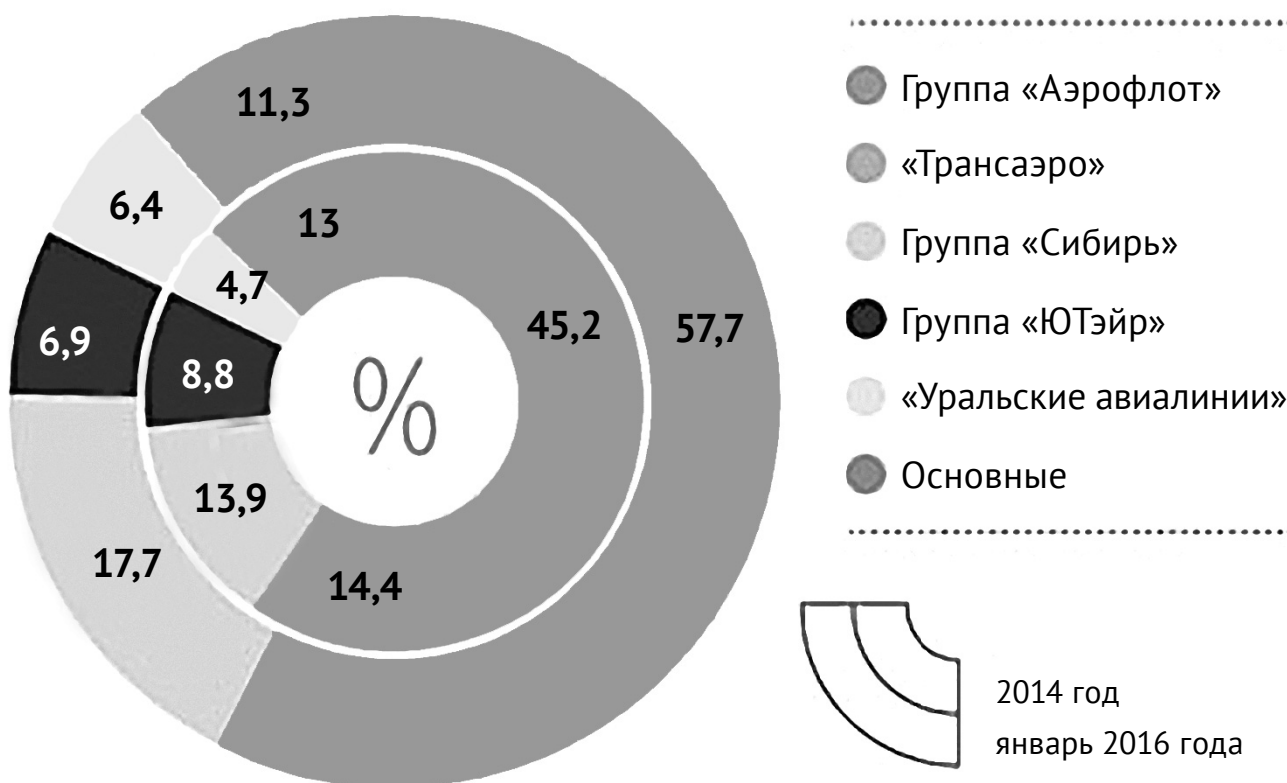
К сожалению, самые негативные прогнозы оправдались. Уже в декабре СМИ на основе данных Росавиации констатировали превышение доли «Аэрофлота» более чем 50%. И уже тогда можно было говорить о рождении нового монополиста.

Комментируя сделку по поводу слияния «Аэрофлота» и «Трансаэро», ФАС отметила, что сложившаяся ситуация существенно ограничит конкуренцию на рынке авиаперевозок. Еще до ухода «Трансаэро» глава ФАС Игорь Артемьев критиковал передачу международных маршрутов «Аэрофлоту», так как полагал, что это может спровоцировать рост цен на авиабилеты.

Однако на встрече с В.В. Путиным, которая состоялась 12 января 2016 г., глава компании «Аэрофлот» В. Савельев доложил Президенту Российской Федерации о том, что авиаперевозчик не стал монополистом. Также он добавил, что по итогам 2015 г. группа «Аэрофлот» имела 42% российского рынка. «То есть ни о каких-то там 50 или более процентах речь не идет», – уточнил Савельев. Авиация – очень конкурентный рынок.

В свою очередь, Владимир Путин отметил, что нужно продолжать политику «плоских» тарифов (т.е. низких), чтобы обеспечить возможность гражданам свободно передвигаться по своей стране. Если раньше билеты в Симферополь и Калининград стоили 7,5 тыс. руб., то в результате введения «плоских» тарифов билет туда-обратно в Калининград обойдется в 5 тыс. руб., в Симферополь – 7 тыс. руб.

Кроме того, «Аэрофлот» снизил тариф на международные рейсы с 26 января 2016 г.



**Доли рынка крупнейших российских авиакомпаний**

Источник: Росавиация, ТНК.

Скидка постоянная, распространяется на все международные направления перевозчика и его «дочек», кроме некоторых направлений в СНГ. Не действует скидка на самые дешевые тарифы – класса «промо», акция не распространяется на «сквозные тарифы», предусматривающие перевозку пассажиров с пересадкой в зарубежных аэропортах с участием авиакомпаний-партнеров. Не снижены тарифы авиакомпании «Аврора», летающей на Дальнем Востоке.

Несмотря на проблемы, связанные с уходом «Трансаэро», «Аэрофлот» не ощутил особых потрясений. По итогам 2015 г. авиакомпания перевезла 26,1 млн пассажиров, что означало 10% роста по сравнению с 2014 г. Вместе с дочерними компаниями этот показатель составил 34,9 млн пассажиров, а это уже 14% роста. По мнению аналитика БКС Митча Митчелла, такой успех связан, прежде всего, с девальвацией рубля, хорошей стратегией и эффективным контролем издержек. Действительно, группа «Аэрофлот» в 2015 г. продавала часть билетов в валюте. На фоне ослабшего рубля выручка росла гораздо быстрее, чем пассажирооборот.

Надо отметить, что дочерние компании «Аэрофлота» также демонстрировали хорошие результаты в прошлом году. Например, чистая прибыль авиакомпании «Победа» составила 37 млн руб. при ожидаемых убытках 1,5 млрд руб. Такой успех аналитики объясняют интенсивным использованием самолетов, экономией на топливе и персонале [3].

С февраля 2016 г. в разных источниках стала появляться информация о том, что доля группы «Аэрофлот» в общем количестве перевезенных пассажиров превысила 50%. По данным Росавиации и расчетам РБК, в январе 2016 г. 54% пассажиров были перевезены бортами «Аэрофлота». По разным оценкам, около 2 млн перевезенных пассажиров пришлось на группу «Аэрофлот».

По сравнению с прошлым годом группа «Аэрофлот» действительно показывала хорошие результаты работы (см. таблицу). Пассажиропоток группы и самой авиакомпании увеличился соответственно на 11,6% и 10,7%. У группы на внутренних авиалиниях наблюдалось увеличение числа пассажиров на 19,1%, а пассажирооборота – на 13,1%. «Аэрофлот»

**Операционные показатели группы «Аэрофлот»  
и «Аэрофлот – российские авиалинии»**

Показатель	«Аэрофлот»			«Аэрофлот – российские авиалинии»		
	Янв. 2016 г.	Янв. 2015 г.	Рост, %	Янв. 2016 г.	Янв. 2015 г.	Рост, %
Пассажиропоток, тыс. чел.	2 965,2	2 656,3	11,6	2 005,4	1 810,9	10,7
Международные перевозки, тыс. чел.	1 240,9	1 208,2	2,7	1 062,0	1 014,9	4,6
Внутренние перевозки, тыс. чел.	1 724,3	1 448,1	19,1	943,4	796,0	18,5
Пассажирооборот, млн пкм*	7 624,1	6 831,4	11,6	5 831,9	5 330,1	9,4
Международные перевозки, тыс. чел.	4 505,8	4 073,2	10,6	3 896,9	3 637,0	7,1
Внутренние перевозки, тыс. чел.	3 118,3	2 758,2	13,1	1 935,0	1 693,1	14,3

\*Пассажиро-километров.

также демонстрировал рост данных показателей на 18,5% и 14,3%. Положительная динамика связана, скорее всего, с увеличением спроса на внутренние авиаперевозки, который вызван ростом внутреннего туризма [4].

Как на внутренних, так и на международных линиях по сравнению с прошлым годом наблюдается рост. Несмотря на временное прекращение полетов по самым востребованным маршрутам, таким как в Египет и Турцию, группа «Аэрофлот» по итогам 2015 г. демонстрирует существенный рост перевезенных пассажиров на 2,7% и 4,6%. Положительная динамика, скорее всего, связана со снижением уровня конкуренции. Ведь многие иностранные компании в связи с приостановкой полетов в Турцию и Египет существенно сократили периодичность полетов в Россию.

Еще одной причиной роста можно считать увеличение транзитного пассажирооборота, который осуществляется «Аэрофлотом» через аэропорт «Шереметьево». По данным газеты Коммерсант, по сравнению в 2015 г. доля транзитных пассажиров на рейсах авиакомпании выросла с 39,2 до 44,2% [5].

Стоит отметить, что по данным *INTERFAX.RU* 1 марта 2016 г. руководитель Федеральной антимонопольной службы Игорь Артемьев, обеспокоенный развитием событий на российском рынке авиаперевозок, следующим образом прокомментировал сложившуюся ситуацию: «54% это не 74%, и бежать куда-то с топором и говорить „немедленно 4% продавать“, по его мнению, неправильно». Кроме того, глава ФАС отметил, что будет усилен мониторинг цен «Аэрофлота» [6].

Однако ценовая политика авиаперевозчиков не единственный фактор, вызывающий увеличение тарифов на билеты. Большую роль в определении стоимости билетов также играют тарифы на услуги аэропорта. В настоящее время тарифы существенно увеличились в результате решения ФАС о необходимости дерегулирования сборов на взлет-посадку, авиационную безопасность, стоянку самолетов и услуги аэровокзального комплекса. Рассматривая сборы отдельно по каждому виду услуг, трудно заметить, что больше всего тарифы выросли в авиационном комплексе аэропорта «Домодедово». На внутренних авиалиниях

сборы увеличились на 27%. Кроме того, подорожали взлет-посадка (на 15%) и авиационная безопасность (на 26%).

Рост сборов на услуги аэропорта «Шереметьево» заметно ниже, чем в «Домодедово». На взлет-посадку он составил 12%, на авиационную безопасность – 3% и на услуги авиакомплекса – 9%.

Получается, что пассажирам придется переплачивать не только за ослабление конкуренции, связанной с банкротством «Трансаэро», но и за индексацию тарифов услуг аэропорта? Специалисты уверяют, что резкого роста цен на билеты не будет, так как в общей структуре затрат дерегулируемые расходы занимают совсем незначительную долю. В целом, на многочисленные расходы за обслуживание самолета приходится 15–20% от всех затрат авиаперевозчика. Однако на рассматриваемые услуги приходится около 1,5–2%.

Между тем для среднемагистрального самолета с загрузкой 60–70% стоимость рейса в «Домодедово» возрастет на 12 тыс. руб., что вызовет рост расходов на 20%. В «Шереметьево» эта стоимость возрастет немного меньше, примерно на 6 тыс. руб. В этом случае рост расходов составит 10% соответственно.

Соотношений сил на российском рынке авиаперевозок меняется кардинальным образом, «Аэрофлот» уже не только доминирует, но и монополизует рынок авиаперевозок. На данный момент, его доля по сравнению с январем 2015 г. выросла с 45,2 до 57,7%. На многих внутренних авиалиниях он перевозит уже 80–100% всех пассажиров. В связи с этим эксперты прогнозируют повышение цены билетов на 10%. О возможном повышении стоимости полетов уже предупредили «Аэрофлот» и S 7 [7]. Тем временем фактическое повышение цен можно наблюдать уже сегодня. По сравнению с прошлым годом авиабилеты во Владивосток подорожали на 13%, в Лондон – на 76% (в денежном эквиваленте стоимость выросла с 17 тыс. до 30 тыс. руб.) [8].

По итогам 2015 г. «Аэрофлот» сумел преодолеть все сложности, связанные с банкротством конкурента. Еще совсем недавно доля рынка компании была 42%, в 2015 г. она уже достигла 54%, а по некоторым данным составила 57,7%. Эти данные дают основание говорить о моно-

полизации рынка авиакомпанией «Аэрофлот», которая продолжает политику роста тарифов на билеты.

Вероятно, пришло время заинтересованным игрокам, и в первую очередь государству, серьезно переосмыслить результаты перераспределения российского рынка авиаперевозок. Государству пора создать и запустить механизм определения тарифов на социально-значимые пассажирские авиаперевозки и усилить контроль за ростом тарифов и сборов поставщиков аэропортовых услуг. Только тогда российский рынок сможет преодолеть все трудности, возникшие за последние два года, и обрести стабильность.

## Литература

1. Огородников Е. Пункт назначения для «Трансаэро» // Эксперт. 2015. № 36. С. 11–12.
2. Лабыкин А. Судьба «Трансаэро»: спасатели vs ликвидаторы // Эксперт. 2015. № 44. С. 24–24.
3. Rbc.ru. Официальный сайт РБК. URL: <http://www.rbc.ru/business/04/03/2016/56d9636b9a794735f3908dd2> (дата обращения: 27.05.2015).
4. Rbc.ru. Официальный сайт РБК.
5. URL: <http://www.rbc.ru/business/25/02/2016/56c069f9a79471a337d8f44> (дата обращения: 27.05.2015).
6. Кузнецова Е. На авиарынке ужесточился естественный отбор // Коммерсантъ. 2016. № 72. С. 10.
7. interfax.ru. Официальный сайт INTERFAX. URL: <http://www.interfax.ru/business/496809> (дата обращения: 27.05.2015).
8. Плата за монополизм // Эксперт. 2016. № 14.
9. URL: <http://expert.ru/expert/2016/14/plata-za-monopolizm/> (дата обращения: 27.05.2015).
10. Кузнецова Е., Занина А., Локшина Ю. От смены крыльев направление не меняется // Коммерсантъ. 2016. № 50. С. 13.
11. Терентьева А., Петлевой В. «Аэрофлот» возьмет «Трансаэро» на буксир // Ведомости. 2015. № 3908. URL: <http://www.vedomosti.ru/business/articles/2015/09/02/607132-aeroflot-stanet-supergigantom?esrb> (дата обращения: 10.12.2015).
12. Воробьев А. Скидка от «Аэрофлота» // Ведомости. 2016. № 4003. <http://www.vedomosti.ru/business/articles/2016/01/28/625781-aeroflot-na-10-snizil-tarif-mezhdunarodnie-reisi> (дата обращения: 28.02.2016).
13. Латухина К. Билет по карману // Российская газета. 2016. № 3. С. 2.