

Скрылева Елена Владимировна
Заместитель генерального директора
по экономике и финансам, Red Wings
e.skrileva@flyredwings.com

РЕГИОНАЛЬНАЯ АВИАЦИЯ РОССИИ И СНГ - 2018

Российский рынок авиаперевозок и роль его регионального сегмента на современном этапе развития

В 2017 г. российские авиакомпании перевезли 105 052,17 тыс. чел. Это на 18,6 % больше, чем в 2016 году. Пассажирооборот за 12 месяцев достиг 258,8 млрд. пассажирокилометров, рост составил 20,1 %. Занятость кресел выросла на 1,9 %, до 83 %. Коммерческая загрузка составила 69 %, рост – 1,3 %. Грузооборот увеличился до 7,6 млрд. тоннокилометров, рост – 15,5 % [1].

Рост показателей производственной деятельности отмечается у ведущей пятерки авиаперевозчиков. С января по декабрь 2017 года авиакомпания «Аэрофлот – российские авиалинии» обслужила на внутренних и международных направлениях более 32,8 млн. пассажиров (+13,3 %), «Россия» - 11,1 млн. пассажиров (+37,7 %), «S7» - 9,9 млн. пассажиров (+4,9 %), «Уральские авиалинии» - 7,9 млн. пассажиров (+23,7 %) и «ЮТэйр» – 7,3 млн. пассажиров (+9,6 %).

За шесть месяцев 2018 г. российские авиакомпании перевезли 51 445,97 тыс. чел., что на 11,3 % больше аналогичного периода 2017 г. [2].

В российской гражданской авиации показатель ежегодного прироста перевозки пассажиров авиационным транспортом не является строго функционально зависимой физической величиной ни от одного классического аргумента (например, ВВП, прожиточный минимум, уровень безработицы и др.).

Ключевыми субъектами рынка пассажирских авиаперевозок (ПА) РФ являются авиакомпании, аэропорты и государство.

Отличительной особенностью рынка пассажирских авиаперевозок России является постоянно нарастающий тренд концентрации бизнеса.

Структура рынка пассажирских авиаперевозок России характеризуется следующими особенностями. Практически все игроки рынка авиационных пассажирских перевозок — и лидеры, и аутсайдеры — «вышли» из «Аэрофлота — Советских авиалиний», единственной авиакомпании страны во времена СССР. После распада единственного государственного авиаперевозчика образовалось около 400 авиакомпаний, формирование которых происходило, как правило, по территориальному признаку: на базе бывших территориальных управлений гражданской авиации либо на базе объединенных авиационных отрядов, что предопределило, соответственно, и их позиции в структуре рынка ПА. Создавались маршрутные сети, аэропорты базирования, авиапарк.

Рассмотрим ретроспективные данные.

2005 год. При общем количестве функционирующих авиакомпаний около 180 90 % всех перевозок выполняют всего 25 авиакомпаний, и из них ведущие пять авиакомпаний делают около 60 % работ (рис. 1). При этом распределение объема пассажирских перевозок между авиакомпаниями России (на примере 2005 года) выглядит следующим образом. «Аэрофлот — Российские авиалинии» занимает 24,1 % рынка, на долю пяти крупнейших компаний: «Аэрофлот — Российские авиалинии», «Сибирь», «Пулково», «Красноярские авиалинии» и «Трансаэро» приходится 56,2 % рыночной доли.

Пятнадцать авиакомпаний с объемом годового пассажирооборота более 1 млрд пассажиро-километров охватывают 81,4 % рынка. А на 30 компаний с пассажирооборотом более 500 млн пассажиро-километров приходится всего 94,4 % рыночной доли.

В уравнении (1) мы рассчитали отраслевой индекс Херфиндаля — Хиршмана, который дает оценку уровня концентрации в отрасли с учетом степени равномерности (неравномерности) распределения рыночных долей

между отдельными авиакомпаниями. Индекс определяется как сумма квадратов долей всех авиакомпаний, действующих на рынке.

$$HHI = \sum S_i^2 \quad (1)$$

где S_i — рыночная доля i -ой авиакомпании (в процентах) в отрасли.

Значение индекса составило 960,17. Выявленная величина индекса показывает, что в соответствии с критериями У. Шепарда рынок авиационных пассажирских перевозок России представляет собой нормальную олигополию без доминирования какой-либо из авиакомпаний. Однако показатели концентрации, рассчитанные на уровне отрасли в целом, не могут полностью отражать условия конкуренции в силу несовпадения границ отраслей и рынков. Фактически рынком можно считать перевозки из пункта А в пункт В (с оговорками о возможностях использования стыковочных маршрутов). Применительно к рынку показатели радикально меняются, а именно возрастают.

2017 год. Количество функционирующих авиакомпаний сократилось до 110. Теперь 90,8 % всех перевозок выполняют всего 15 авиакомпаний, и из них ведущие пять авиакомпаний делают около 65,9 % работ. При этом распределение объема пассажирских перевозок между авиакомпаниями России (на примере 2017 года) выглядит следующим образом. «Аэрофлот — Российские авиалинии» занимает 31,3 % рынка, пять крупнейших компаний: «Аэрофлот — Российские авиалинии» - 31,3%, АК «Россия» - 10,6 %, АК «Сибирь» - 9,47 %, АК «Уральские авиалинии» - 7,61 %, ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» - 6,95 %.

Показатели объема годового пассажирооборота еще более внушительные. На 15 компаний с приходится всего 92,4 % рыночной доли.

Приобрела новые очертания Группа АЭРОФЛОТ. Теперь Группа АЭРОФЛОТ, объединяющая четыре ведущих авиаперевозчика, суммарно перевозит более 50 млн пассажиров в год и входит в 20 ведущих мировых авиаперевозчиков.

Аэропорты и аэродромы вместе с авиакомпаниями являются основными элементами гражданской коммерческой авиации РФ. Состояние аэропортового

и аэродромного комплекса в целом по стране критическое. Общее количество аэродромов в РФ сократилось с 1450 (1991 г.) до 227 (2018 г.). Из них 91 аэропорт имеют федеральное значение и образуют опорную сеть российской гражданской авиации [3, 4].

Доля аэропортов московского авиационного узла (МАУ), а именно Внуково, Домодедово, Шереметьево в общем объеме перевозок с учетом международных воздушных линий (МВЛ) и внутренних воздушных линий (ВВЛ) превышает 85 %. В объеме перевозок на ВВЛ доля рейсов через Москву и соответственно доля аэропортов МАУ составляет около 77 %.

На 19 крупнейших узловых аэропортов городов Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Новосибирска, Краснодара, Сочи, Уфы, Красноярска, Самары, Ростова-на-Дону, Хабаровска, Владивостока, Казани, Перми, Иркутска, Минеральные Воды, Тюмени, Калининграда, Якутска и Южно-Сахалинска приходится более 98 % объемов пассажирских и грузовых авиаперевозок.

Сокращение количества аэропортов происходит за счет аэропортов регионального значения и местных воздушных линий класса «Г – Е».

Заккрытие небольших, но социально значимых аэропортов и аэродромов произошло во всех федеральных округах.

При этом аэропорты, исключенные из Государственного реестра аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации, утратившие соответствующие Сертификаты, не могут использоваться в качестве запасных. Авиаперевозчики вынуждены увеличивать количество авиакеросина на борту воздушного судна, сокращая коммерческую загрузку.

Еще одна проблема. Состояние покрытия ВПП региональных аэродромов не позволяет принимать современную региональную авиатехнику, например, российский региональный самолет Сухой СуперДжет.

Для понимания вектора движения в развитии региональных авиаперевозок (а в целесообразности этого развития кажется никто не сомневается) необходимо понимание прошедших исторических процессов в аэропортовом комплексе России. Существующая маршрутная сеть внутренних воздушных линий (ВВЛ)

отражает сложившуюся центростремительную модель социально-экономического развития России с Москвой в качестве главного экономического центра. В результате указанных центростремительных тенденций, с одной стороны, произошло значительное сжатие ранее освоенного пространства, породившее увеличившееся число ставших «малодеятельными» аэропортов, участков железных и автомобильных дорог и др. С другой стороны и одновременно, произошло заметное экономическое уплотнение пространства городов - центров федерального, регионального и муниципального уровней. В этих условиях региональные авиаперевозки показали малонужными.

Исторически сложившаяся в 1991 – 2000 гг. модель авиационных перевозок сдерживает развитие регионов России. Достаточно взять почти произвольно пару городов, чтобы убедиться, что авиационное движение между ними существует, в основном, через Москву.

Основными причинами, приведшими к деградации существовавшей в СССР региональной авиации, явились:

1. Катастрофическое падение доходов населения в период 1991 – 2000 гг. и, соответственно, платежеспособного спроса на авиаперевозки в целом.

2. Разрушение единой государственной системы финансирования аэропортового хозяйства России, в том числе поддерживавшей планово убыточные региональные аэропорты за счет перекрестного субсидирования крупными высокодоходными предприятиями гражданской авиации (объединенными авиаотрядами, включающими летно-технические и аэропортовые комплексы), оказавшимися в частных руках.

3. Жесткая конкуренция со стороны субсидируемого государством железнодорожного транспорта. Программы компенсации убытков железнодорожного пассажирского транспорта запущены еще в 1998 г.

4. Демпинговые цены на автобусные перевозки. Рынок междугороднего автобусного сообщения в стране фактически слабо регулируется государственными органами и представляет собой «серый» сегмент бизнеса.

5. Старение и некомпенсируемое выбытие парка региональных воздушных судов, доставшихся в бесплатное наследство от советского Аэрофлота.

6. Бизнес-модель менеджмента авиаперевозчиков, в начальный период рыночной деятельности направленная на извлечение сиюминутной прибыли на старом советском парке воздушных судов.

По существу, в настоящее время все перечисленные факторы могут находится под контролем государства, имеющего единую транспортную стратегию и контролирующего целостность транспортного рынка страны.

Принята федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010 - 2021 годы)», разработана Концепция Стратегии пространственного развития (СПР) Российской Федерации на период до 2030 года.

При конкретизации заявленной в Транспортной стратегии России на период до 2030 года цели «формирования единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры» в рамках СПР можно выделить следующие базовые составляющие:

- обеспечение территориальной целостности и транспортно-экономической связности страны;
- создание транспортно-инфраструктурной подосновы оптимизации систем расселения и размещения производительных сил;
- обеспечение конкурентоспособной интеграции в систему мировых хозяйственных связей через создание и развитие международных транспортных коридоров, минимизацию транспортных издержек участников международного товарообмена, эффективное использование транзитного потенциала территории;
- создание и эффективное функционирование транспортного каркаса систем обеспечения национальной безопасности и реагирования на чрезвычайные ситуации природного и техногенного характера;
- обеспечение мобильности населения;

- достижение и поддержание необходимого уровня транспортной доступности, обеспечивающего надежное функционирование поселений и хозяйственных объектов, а также возможности эффективного освоения и стратегически обоснованного развития новых территорий;

- обеспечение устойчивости, функциональной и сервисной адекватности, и снижение общественных затрат на реализацию транспортно-экономических связей.

Важнейшее место, как можно увидеть, при решении поставленных задач принадлежит региональной гражданской авиации.

Для моделирования развития региональных аэропортов, авиакомпаний, парка воздушных судов, трудовых ресурсов (летно-подъемного и технического состава) необходимо опираться на компетентное прогнозирование основных макроэкономических параметров и ожидаемых показателей.

Численность населения России в период до 2036 г. существенно не изменится. В период до 2026 г. ожидается небольшой рост с 146,5 в настоящее время до 148,3 млн человек (+1,2 %). К 2036 г., по оценкам Госкомстата РФ, численность населения будет постепенно снижаться до 147,0 млн человек. В указанный период доля России в общей численности населения земного шара уменьшится с текущего значения 2,0 до 1,7 % [5].

К 2026 г. ВВП России увеличится в 1,2 раза с 1,7 до 2,1 трлн долл. США, и в 1,4 раза, до 2,4 трлн долл. США, к 2036 г. При этом доля России в мировом ВВП к 2036 г. снизится с 2,3 до 1,8 %.

Пассажиروоборот в ГА России в прогнозной перспективе вырастет в 1,6 раза к 2026 г., с 216 до 338 млрд пкм, и в 2,2 раза до 484 млрд пкм, на рубеже 2036 г., что в целом будет соответствовать среднемировым темпам роста. Будет иметь место небольшое снижение доли с 3,1 до 2,8% в общемировом пассажируобороте. Среднегодовой темп роста пассажирских авиаперевозок в России до 2036 г. составит 4,1 %. По объему авиаперевозок Россия занимает седьмое место среди стран мира.

Российский парк пассажирских самолетов насчитывает 981 борт. Средний возраст парка ВС составляет 16,8 года, что выше среднемирового значения (11,4 года). Ожидается, что в 2036 г. в эксплуатации останется 240 самолетов из состава современного российского парка.

Характерной особенностью состава парка российских авиакомпаний является высокая (41 %) доля самолетов вместимостью до 120 кресел, в то время как в мире в целом этот показатель равен 30 % (при этом следует отметить низкую интенсивность эксплуатации (налета) указанного сегмента парка).

Ожидается, что за 20 лет российские авиакомпании получат 1 170 новых пассажирских ВС на сумму 135 млрд долл. США в каталожных ценах 2017 г. Имеющиеся твердые заказы покрывают 47 % предполагаемого спроса. Наибольшая степень покрытия спроса заказами наблюдается в группах УФ 120+ и ШФ < 325 кресел (57 и 56 % соответственно). Отмечаем также высокое значение доли ожидаемого спроса на УФ самолеты вместимости 91 – 120 кресел (15 % при среднемировом уровне 6 %) и низкую долю спроса на ШФ ВС (10 против 18 % в мире в целом).

В целом характер распределения перевозок по диапазонам дальности в России изменится незначительно. Сократится доля перевозок на маршрутах с ортодромической дальностью от 2 до 3 тыс. км, вырастет – на маршрутах от 9 до 10 тыс. км. Ожидается, что медиана распределения предельного пассажирооборота, характеризующая типовую дальность полета, изменится за 20 лет с 2 560 до 2 572 км, т.е. всего на 0,5 %.

Следующий этап прогнозирования должен определять прогноз расселения населения по территории России.

Следуя логике анализа возможных сценариев развития региональной авиатранспортной системы, оценивается наличие аэропортов, прогнозируется выбор типов ВС и их допустимого количества, необходимость участия государства в развитии транспортной инфраструктуры.

Рассмотрим также авиакомпании, но не лидеры рынка по объемам перевозки, а в большинстве своем стагнирующие региональные авиакомпании.

Опасность текущей ситуации заключается в том, что большинство действующих региональных авиаперевозчиков не доживут до прогнозного будущего.

Большинство указанных авиапредприятий фактически находятся в предбанкротном состоянии, оперируют устаревшим самолетным и вертолетным авиапарком, маршрутные сети имеют хаотический характер, их построение основано на получении краткосрочной сезонной выгоды, часто дублирует друг друга. Утрачивается квалифицированный персонал вследствие низкой заработной платы.

Отсутствие единой комплексной стратегии развития сети региональных авиаперевозок не позволяет обеспечить выполнение фундаментальной государственной задачи в сфере региональных и местных перевозок – формирование региональной маршрутной сети Российской Федерации.

Соответственно в текущем состоянии эти авиапредприятия не могут являться опорной базой для формирования стабильного отраслевого заказа на приобретение парка региональных и местных воздушных судов производства российской авиационной промышленности.

Находящиеся в существующем неустойчивом состоянии российские региональные авиапредприятия не способны эффективно освоить и эксплуатировать новые отечественные воздушные суда, такие как Сухой СуперДжет-100 (75), ТВС-2МС, готовящиеся к выпуску Ил-114 и МС-21.

Таким образом, для решения поставленной задачи формирования эффективной региональной маршрутной сети Российской Федерации, в том числе на маршрутах минуя Москву, в сложившихся текущих условиях необходимы кардинальные решения и новации по оптимальному формированию и взаимоувязанному сбалансированному развитию основных производственно-технологических комплексов - региональных аэропортов и региональных авиакомпаний и обеспечения необходимых организационно-экономических механизмов их функционирования, взаимодействия и развития на основе

отраслевой транспортной стратегии и государственной политики в области гражданской авиации в сегменте региональных и местных авиаперевозок.

Список литературы.

1. Показатели работы ГА России за январь - декабрь 2017 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.aex.ru/docs/2/2018/1/25/2711/>.
2. Показатели работы ГА России за январь - июнь 2018 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.aex.ru/docs/2/2018/7/23/2787/>.
3. Государственный реестр аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации по состоянию на 07.09.2018. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.favt.ru/deyatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy-reestr-grajdanskih-ajerodromov-rf/>.
4. Перечень аэропортов федерального значения. Утвержден распоряжением Правительства РФ от 20.04.2016 г. N 726-р (в ред. распоряжений Правительства РФ от 04.05.2017 N860-р, от 04.10.2017 N2149-р, от 04.11.2017 N2434-р , от 11.11.2017 N2514-р). [Электронный ресурс]. URL: <https://www.favt.ru/deyatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy-perechen-aeroportov/>.
5. ОАК. Обзор рынка 2017 – 2036. [Электронный ресурс]. URL: www.uacrussia.ru