



**РЫНОК АВИАПЕРЕВОЗОК
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ:
2018 ГОД**



XXI ПЛАТФОРМА



1. ТЕНДЕНЦИИ РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК РФ В ЦЕЛОМ

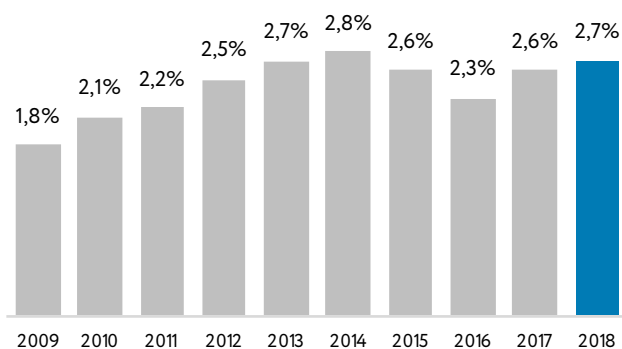
Место гражданской авиации РФ на мировом рынке

По итогам 2018 г. **доля авиакомпаний РФ в общемировом пассажиропотоке выросла второй год подряд и достигла 2,7%**, что на 0,1 процентных пункта больше в сравнении с 2017 г.

В 2018 г. пассажирооборот авиакомпаний РФ

увеличился на 10,6%. Показатель вновь превысил среднемировой уровень и оказался выше, чем в любом из регионов мира. Как итог – 2018 г. стал вторым подряд годом с двузначными темпами роста авиационного рынка.

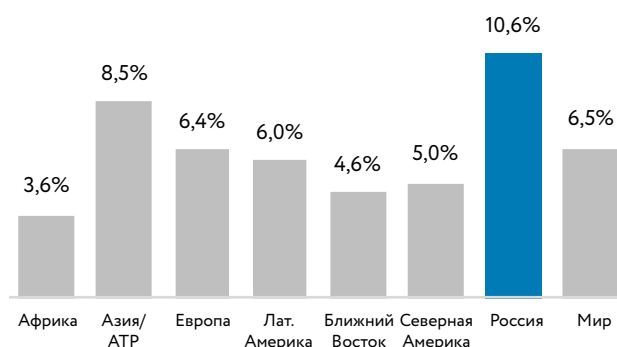
Доля ГА РФ в мире в 2018 г., %



Источник: IATA, ТКП

Тенденции развития авиaperевозок в РФ на протяжении 2018 г. характеризовались продолжением восстановительного роста. Темпы **роста пассажиропотока авиакомпаний РФ снизились почти вдвое в сравнении с 2017 г.**, но по-прежнему превышают мировые показатели.

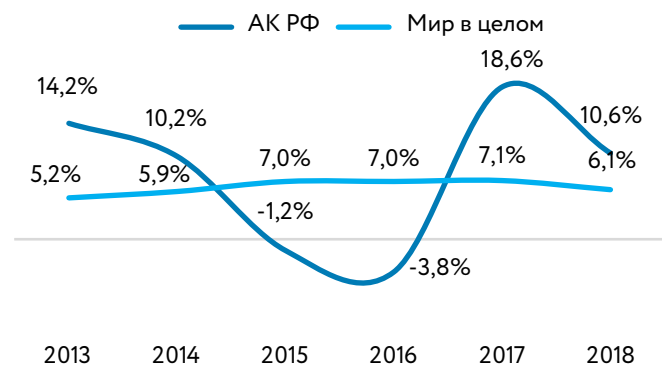
Темпы роста пассажирооборота в 2018 г.



Источник: IATA, Росавиация

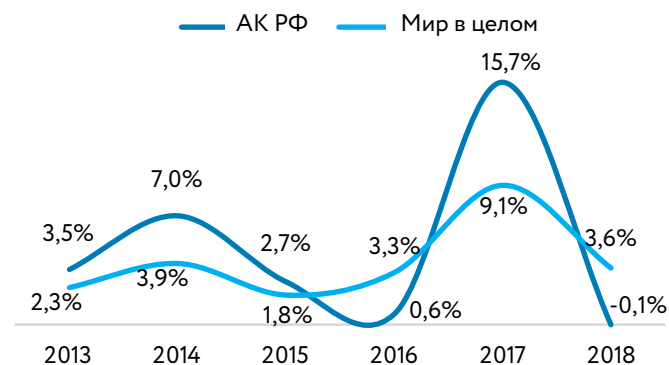
Можно констатировать, что 2018 г. стал последним годом столь быстрого роста рынка, а период восстановления завершился. Дальнейшая динамика зависит от социально-экономической ситуации в стране и запаса прочности ведущих авиакомпаний.

Сравнение динамики пассажиропотока в РФ и мире в 2013-2018 гг.



Источник: IATA, Росавиация

Сравнение динамики грузопотока в РФ и мире в 2013-2018 гг.



Источник: IATA, Росавиация

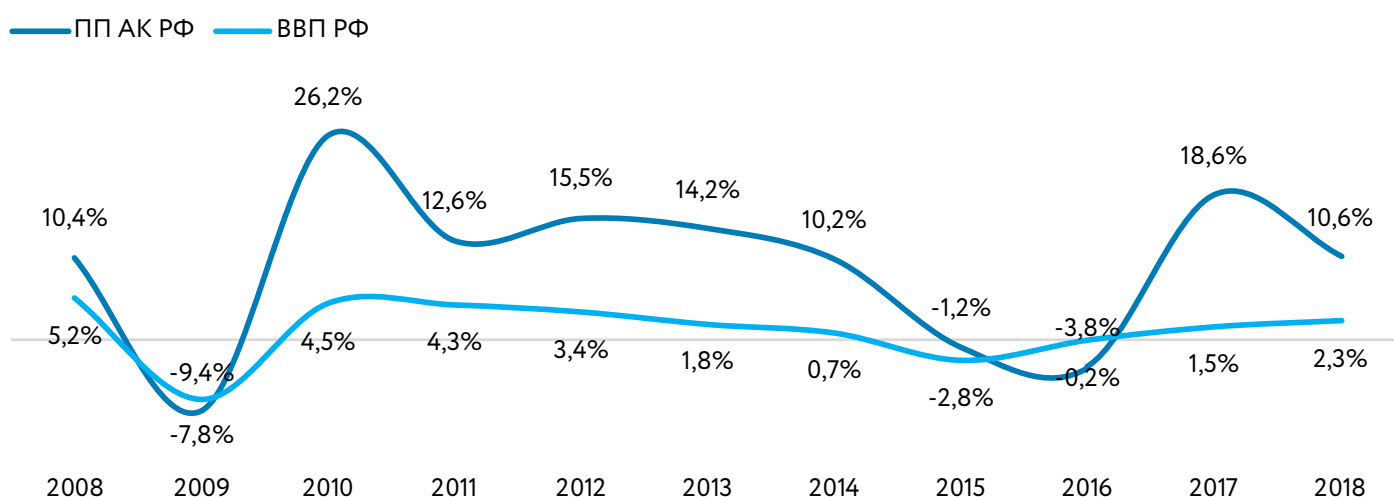
Авиационный рынок РФ в 2018 г. возвращался на траекторию умеренного роста

После восстановительного роста 2017 г. темпы роста рынка РФ в 2018 г. снизились до 10,6%. Сопоставляя текущую динамику показателей ВВП и пассажиропотока авиакомпаний РФ с показателями кризисных 2008-2009 гг. можно отметить повторение сценария. Вместе с тем, ожидаемое в 2019 г. снижение темпов роста ВВП приведет к дальнейшему замедлению ро-

ста авиационного рынка. Кроме того, уже исчерпаны возможности сокращения издержек авиакомпаниями, а финансовая устойчивость некоторых игроков под вопросом.

В 2019 г. можно ожидать снижение темпов роста авиационного рынка примерно до уровня 6-9%.

Темпы роста пассажиропотока авиакомпаний РФ и ВВП РФ

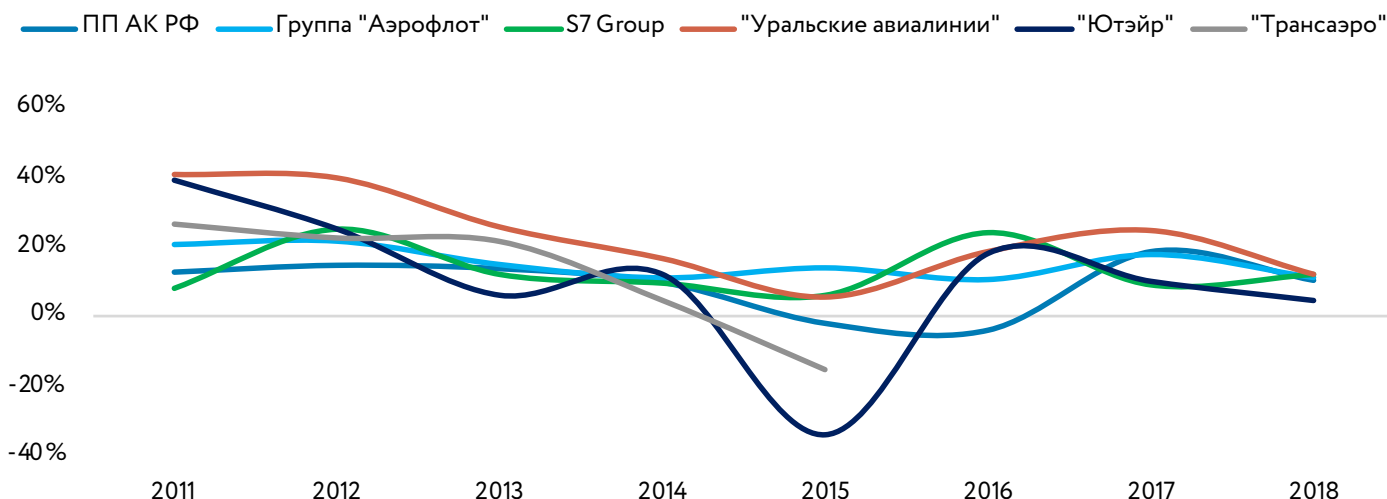


Источник: IATA, Росавиация

В 2018 г. рынок развивался в условиях сохранявшейся структуры ведущих игроков. Все основные перевозчики продолжили наращивание перевозок с темпами выше среднеотраслевых, Группа «Аэрофлот» укрепила свои позиции в

качестве доминирующего перевозчика. «Аутсайдером» производственных и финансовых показателей в минувшем году стала авиакомпания «Ютэйр».

Темпы роста пассажиропотока ведущих авиакомпаний РФ в 2011-2018 гг., %



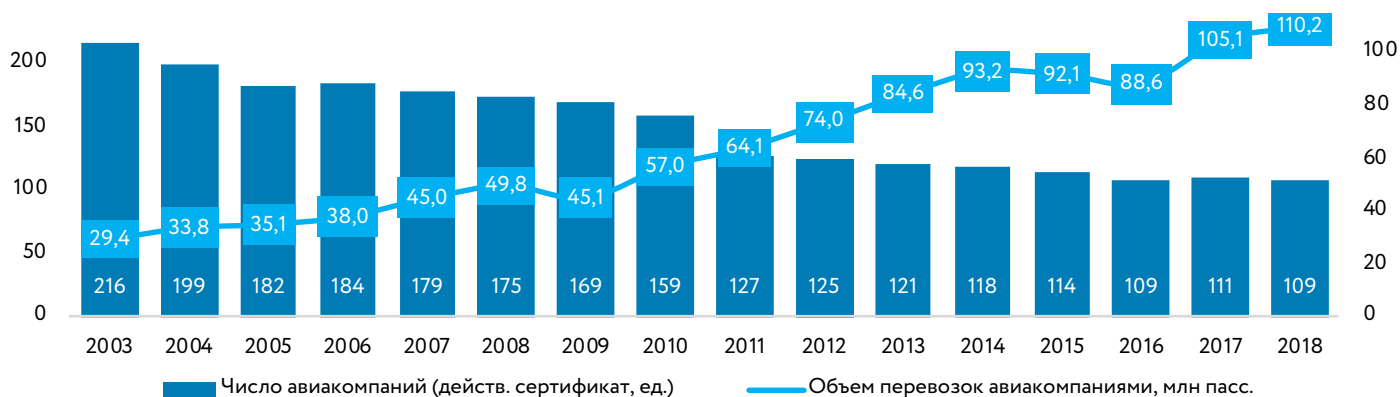
2. ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Общие показатели развития

После роста в 2017 г. по итогам 2018 г. в России вновь началось сокращение числа авиаперевозчиков. На январь 2019 г. в России действующий сертификат эксплуатанта имели **109 авиакомпаний** гражданской авиации¹, что на 2

меньше, чем годом ранее. Объемы перевозок указанных авиакомпаний продолжили расти и вновь улучшили рекордный показатель в современной истории России – **свыше 116 млн пассажиров**.

Динамика числа авиакомпаний с действующим сертификатом эксплуатанта и объемы их авиаперевозок

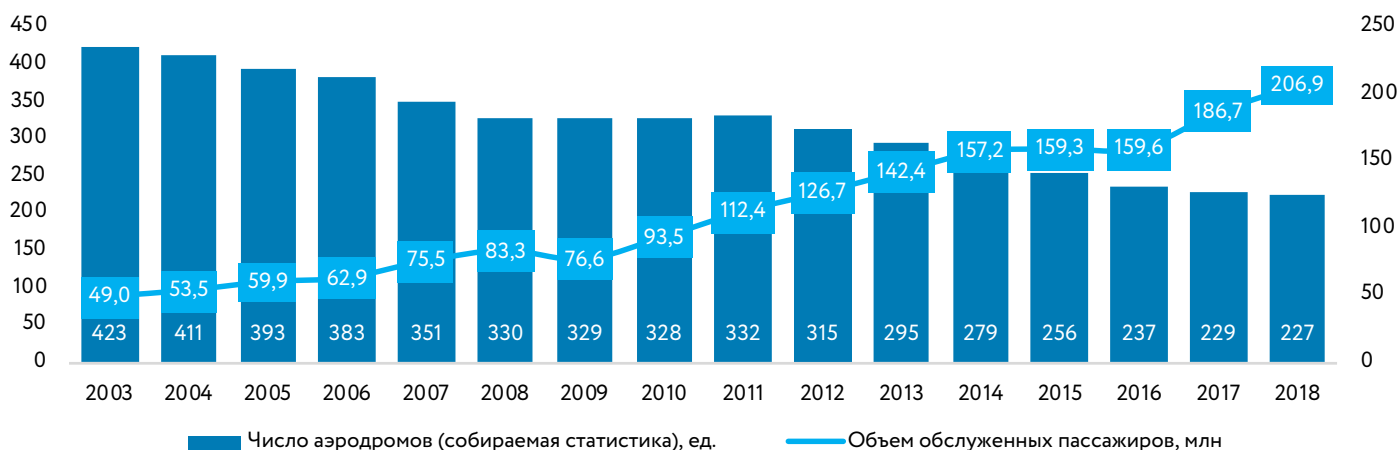


Источник: Росавиация

Сокращение аэродромной сети в РФ прекратилось, при этом объем обслуживаемых пассажиров постоянно возрастает.

В 2018 г. в аэропортах, принимавших и отправлявших пассажиров, было обслужено **более 200 млн пассажиров**.

Динамика числа аэродромов и числа обслуженных пассажиров в 2003-2018 гг.



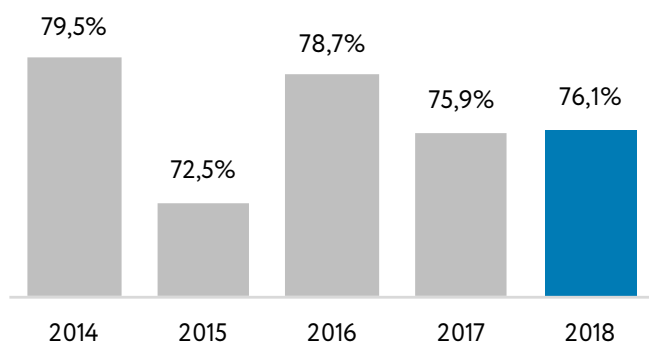
Источник: Росавиация

Концентрация рынка авиаперевозок и авиаподвижность населения

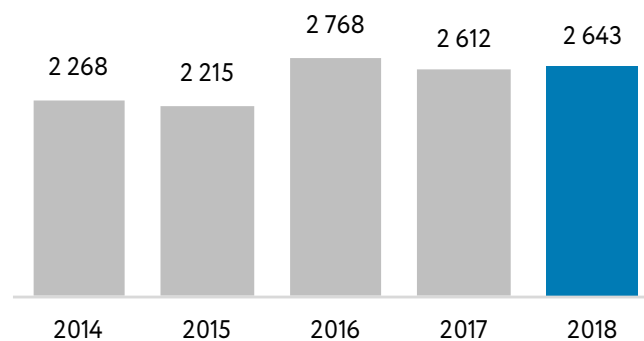
Концентрация авиаперевозок у 4 крупнейших авиационных групп РФ («Аэрофлот», S7, «Ютэйр», «Уральские авиалинии») по итогам 2018 г. незначительно возросла – до 76,1% (+0,2 процентных пункта). Основным фактором роста концентрации стал опережающий рост перевозок у ведущих авиакомпаний РФ.

Индекс Херфиндаля – Хиршмана² по итогам года также вырос незначительно и составил 2 643 пункта (в 2016 г. пиковое значение составляло 2 768). Однако это по-прежнему существенно выше значений 2013-2015 гг. Монополизация рынка была несколько сглажена ростом перевозок во всех сегментах рынка (туристические, региональные).

Коэффициент концентрации (CR) 2018 г. в РФ



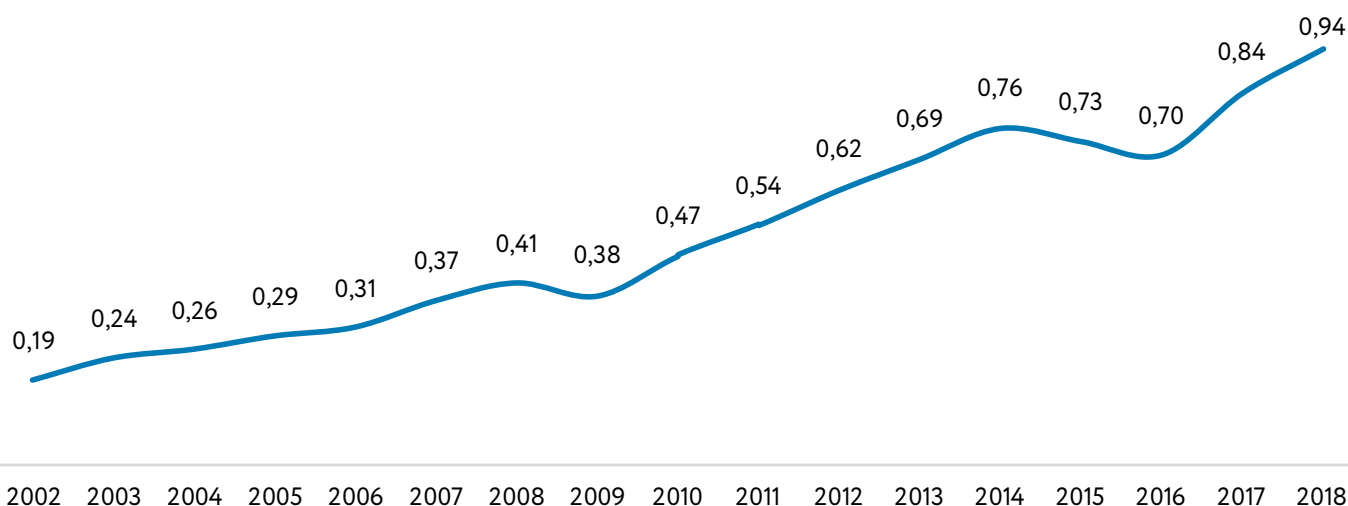
Индекс Херфиндаля-Хиршмана (НИИ) 2018 г. в РФ



В 2018 г. **коэффициент авиационной подвижности**³ в РФ продолжил рост и установил новый рекорд за всю историю, обозначив рост до-

ступности авиаперелетов для граждан РФ. Показатель составил **0,94** (+0,10 к 2017 г.), это в два раза выше чем в 2010 г.

Динамика коэффициента авиационной подвижности в РФ в 2002-2018 гг.

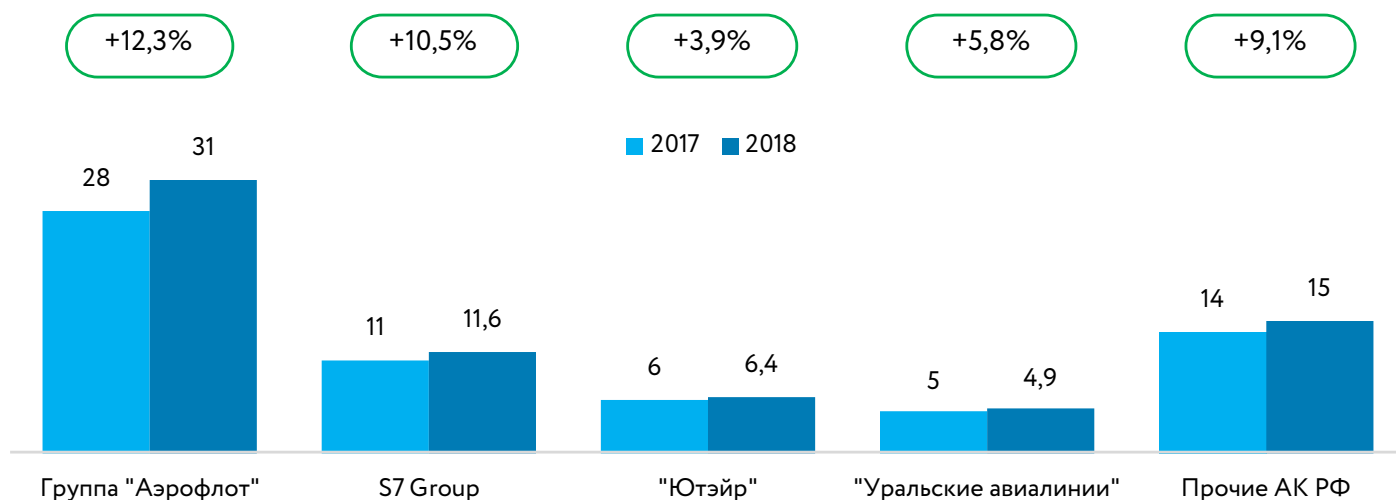


Внутренний рынок

Группа «Аэрофлот» в 2018 г. оказалась единственным из ведущих перевозчиков, у которого темпы роста внутренних перевозок (+12,3%) опередили темпы роста международных перевозок. Абсолютный объем прироста, примерно поровну обеспеченный авиакомпаниями «Аэрофлот» и «Победа», составил 3,4 млн пассажиров.

Среди других крупнейших перевозчиков наиболее значительный прирост продемонстрировала S7 Group (+10,5%) – 1,1 млн пассажиров. Компания расширила присутствие в региональных базах и увеличила флот воздушных судов. Авиакомпании «Уральские авиалинии» (+5,8%) и «Ютэйр» (+3,9%) росли на внутреннем рынке умеренными темпами, как и все прочие авиакомпании.

Перевозки пассажиров крупнейшими авиакомпаниями РФ на внутреннем рынке, млн чел. и темпы роста, %

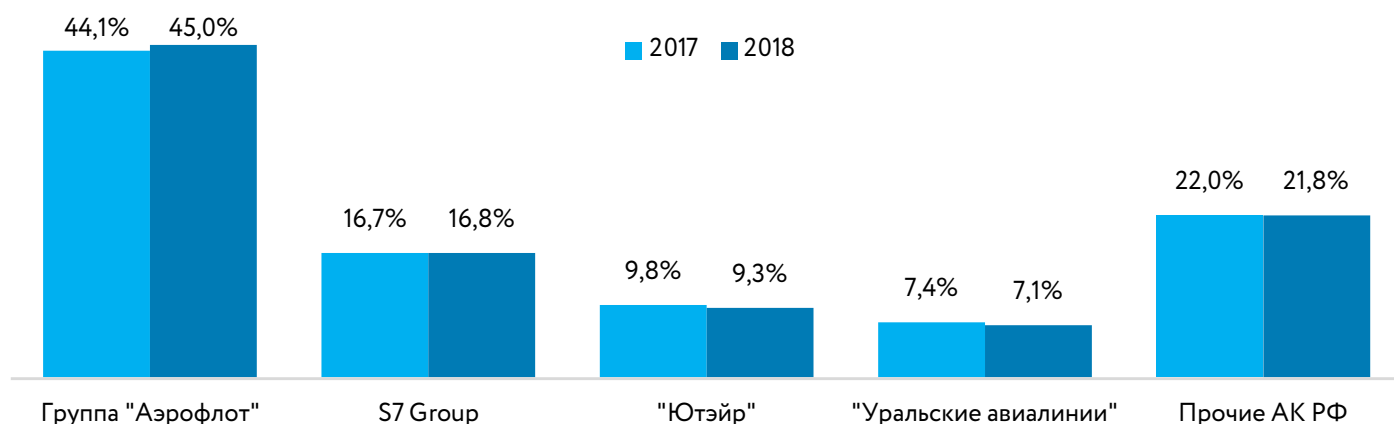


Источник: ТКП

Группа «Аэрофлот» по итогам года существенно нарастила рыночную долю на внутренних маршрутах – она составила 45% (+0,9 процентных пункта к 2017 г.). Из других ведущих перевозчиков рыночная доля возросла только у S7 Group (+0,1 процентных пункта). У остальных

авиакомпаний рыночная доля сокращалась: «Ютэйр» – минус 0,5, «Уральские авиалинии» – минус 0,3 процентных пункта. В целом структура внутреннего рынка в минувшем году менялась в сторону усиления значимости двух крупнейших авиационных групп.

Распределение внутреннего пассажиропотока между крупнейшими авиакомпаниями РФ, %

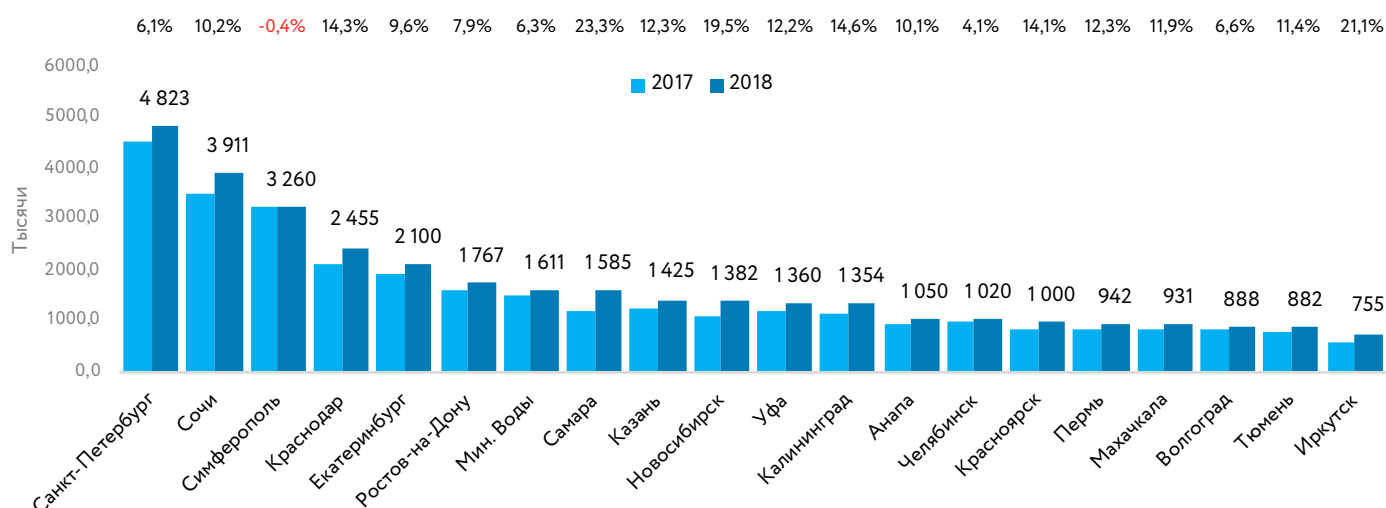


Источник: ТКП

Среди ключевых направлений перевозок (из Москвы) в 2018 г. сохранялось лидерство следующих (млн пассажиров): Санкт-Петербург (4,8), Сочи (3,9), Симферополь (3,3). К первой тройке приблизился Краснодар (2,5 млн пассажиров).

Обращает на себя внимание сокращение перевозок по направлению в Симферополь, что связано с переключением части потоков на наземные маршруты (открытие Крымского моста).

Изменение объемов перевозок по 20 крупнейшим направлениям внутренних воздушных линий в 2017-2018 гг. (все из Москвы)



Лидером прироста перевозок в 2018 году стало направление в Сочи +362 тыс. пассажиров (+10,2%), также свыше 250 тыс. пассажиров при-

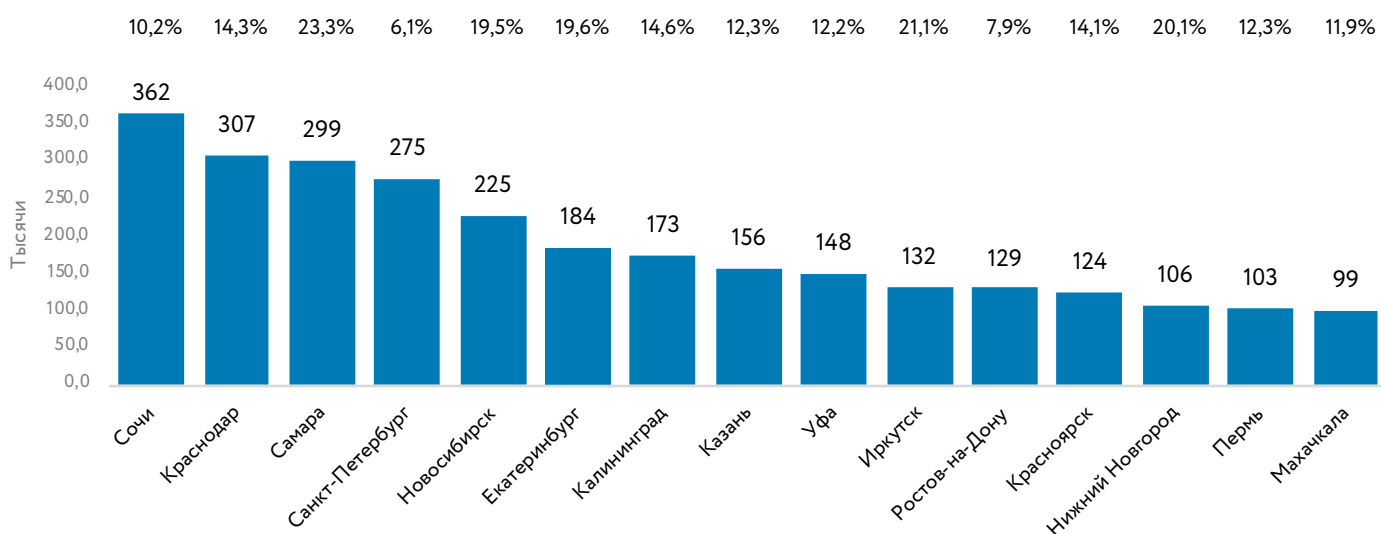
бавилось на направлениях в Краснодар (+307), Самару (+299) и Санкт-Петербург (+275). Росту способствовали рост трансферного потока,

сдерживание тарифов, а также продолжающееся ценовое давление на железнодорожные перевозки. Среди других направлений – все крупные региональные авиаузлы, куда авиакомпании увеличивали частоту полетов.

Сокращение объемов перевозок на маршрутах было единичным и происходило на некото-

рых дальневосточных направлениях (Магадан, Южно-Сахалинск – за счет оптимизации емкостей Группы «Аэрофлот»), в связи с уходом перевозчиков с маршрутов (Саратов, Белгород, Благовещенск), ограничений аэропортов (Якутск) и т.д.

Направления-лидеры по приросту перевозок на внутренних воздушных линиях в 2018 г., тыс. пасс. и темп роста, % (все из Москвы)



Источник: ТКП

3. ПАССАЖИРОПОТОК КРУПНЕЙШИХ АЭРОПОРТОВ РФ

По итогам 2018 г. в РФ насчитывалось 30 аэропортов, обслуживших свыше 1 млн пассажиров (в 2017 г. – 26). В лидерах роста вновь оказались региональные аэропорты, к примеру, Владивосток (+21%), Махачкала (+20,8%), Калининград (+20,1%), Казань (+19,8%) и другие. Аэропорт Домодедово стал единственным сократившим пассажиропоток. Среди аэропортов со слабыми показателями можно отметить Симферополь (рост на 0,3%), Хабаровск (на 4,5%), Сургут (2%).

Наибольший абсолютный прирост пассажиропотока в минувшем году продемонстрировал аэропорт Шереметьево (+5,9 млн пассажиров), на втором месте другой столичный аэропорт – Внуково (+3,3 млн). Третью позицию занял аэропорт Пулково в Санкт-Петербурге (+2,0 млн).

Отметим существенный прирост пассажиропотока в Новосибирске (+ 1,1 млн), где активно наращивает деятельность авиакомпания S7 Airlines.

30 аэропортов-лидеров РФ по абсолютному объёму пассажиропотока в 2018 г., тыс. пасс.

Москва (Шереметьево)	45 836 000	+14,3
Москва (Домодедово)	29 400 000	-4,0
Москва (Внуково)	21 478 000	+18,4
Санкт-Петербург (Пулково)	18 122 286	+12,4
Сочи	6 355 184	+12,0
Екатеринбург (Кольцово)	6 103 000	+13,0
Новосибирск (Толмачево)	5 909 078	+18,0
Симферополь	5 146 095	+0,3
Краснодар	4 173 652	+19,0
Уфа	3 241 000	+15,0
Ростов-на-Дону (Платов)	3 236 000	+19,0
Казань	3 141 776	+19,8
Самара (Курумоч)	3 086 000	+17,0
Владивосток	2 634 000	+21,0
Красноярск (Емельяново)	2 587 734	+12,6
Минеральные Воды	2 409 000	+10,5
Иркутск	2 213 098	+10,0
Калининград	2 149 413	+20,1
Хабаровск (Новый)	2 142 000	+4,5
Тюмень (Рощино)	1 985 749	+8,4
Сургут	1 758 310	+2,0
Челябинск	1 630 000	+7,4
Анапа	1 501 530	+10,0
Пермь	1 500 000	+13,5
Махачкала	1 290 000	+20,8
Жуковский	1 161 633	+173,0
Волгоград	1 143 738	+12,8
Нижний Новгород (Стригино)	1 140 000	+18,0
Омск	1 088 926	+15,0
Южно-Сахалинск	1 065 132	+8,1

4. АЭРОФЛОТ И НОВАЯ СТРАТЕГИЯ

Внутри Группы «Аэрофлот» в 2018 г. наметилось опережающее развитие лоу-кост сегмента (бюджетных авиаперевозок)

В 2018 г. на фоне сохранения высоких темпов роста рынка внутри Группы «Аэрофлот» наметились изменения структуры перевозок.

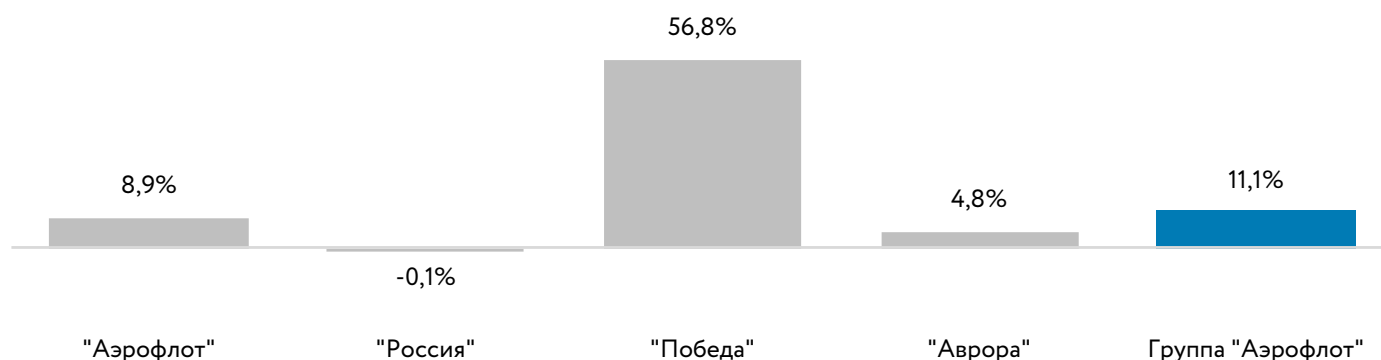
После быстрого роста в 2017 г. (в основном за счет чартерного сегмента), авиакомпания «Россия» (входит в состав Группы «Аэрофлот») продемонстрировала небольшое снижение пассажиропотока на 0,1%, а её доля в перевозках Группы снизилась до 20%. Будущее позиционирование авиакомпании вызывает вопросы, особенно на фоне перевода большинства московских рейсов из Внуково в Шереметьево осенью 2018 г.

Основными драйверами роста перевозок стали авиакомпании «Победа» и «Аэрофлот». Авиакомпания «Победа» нарастила перевозки сра-

зу на 57% и увеличила свою долю в Группе до 13% (+4 процентных пункта к 2017 г.). Быстрому росту способствовало существенное расширение парка воздушных судов (+10 по итогам года) и наращивание маршрутной сети. В ближайшие годы ожидается сохранение агрессивного роста перевозок у авиакомпании, а в перспективе её доля в Группе «Аэрофлот» должна составить до 30%.

Собственно авиакомпания «Аэрофлот» в условиях расширения парка воздушных судов продемонстрировала рост на 8,9% по итогам года, что оказалось меньше среднего по Группе (+11,1%). Показатели развития авиакомпании «Аврора» характеризовались умеренным ростом перевозок на 4,8%.

Динамика пассажиропотока авиакомпаний Группы «Аэрофлот», 2018/2017, %



Источник: ТКП

Основные характеристики новой Стратегии 2023

Ранее крупнейший перевозчик, «Аэрофлот», не заявлял о планах развития региональных баз, на сегодня единственными направлениями, обслуживаемыми без включения базового аэропорта Шереметьево, являются Казань – Франкфурт и Сочи – Симферополь.

Осенью 2018 г. «Аэрофлот» заявил о подготовке более амбициозной стратегии развития,

подразумевающий достижение показателя 100 млн перевезенных пассажиров к 2023 г. В рамках рассматриваемой стратегии Группа также предполагает развитие сети региональных хабов, в перечень которых включены Сочи, Екатеринбург, Новосибирск и Красноярск.

Новые региональные хабы «Аэрофлота» согласно Стратегии 2023



Одна из целей стратегии – нарастить международный транзитный пассажиропоток с 5 млн пассажиров в 2017 г. до 10-15 млн в 2023 г. На базе аэропорта Красноярска планируется развитие международных транзитных перевозок в направлениях по РФ и странам Азии (главным образом в Китай).

В сравнении со старой стратегией в новой произошло увеличение всех производственных показателей. Ранее к 2023 г. планировалось обеспечить перевозку до 76 млн пассажиров, во вновь принятой стратегии планка поднята до 90-100 млн пасс., то есть суммарный дополнительный объем составит от 14 до 24 млн пассажиров и большую его часть планируется обслужить именно в регионах. Рост трафика, приходящегося на региональные аэропорты, должен возрасти с 9 млн пассажиров в 2018 г. до 19-20 млн пассажиров в 2023 г.

Перевозчиком, который должен обеспечить основной прирост, должна стать авиакомпания «Победа». На неё приходится от 8 до 13 млн дополнительных пассажиров или 60% общего объема прироста, на материнскую авиакомпанию «Аэрофлот» – около 30%. Суммарно к 2023 г. «Победа» должна перевозить от 25 до 30 млн пассажиров, а Аэрофлот – от

50 до 52 млн⁴.

Согласно оценкам «Аэрофлота», к 2023 г. общий объем авиационного рынка РФ⁵ должен достичь 186-189 млн пассажиров⁶. Среднегодовой рост перевозок на рынке в 2019-2023 гг. был оценен в прогнозе в 6,4%. Рынок внутренних авиаперевозок авиакомпаниями РФ должен расти быстрее и достигнет к 2023 г. около 160 млн. В целом этот прогноз можно охарактеризовать как оптимистичный.

Вместе с тем, в случае реализации планов Группы «Аэрофлот», её **доля среди авиакомпаний РФ достигнет 62% против 48% сегодня, а на общем рынке авиаперевозок (с учетом иностранных авиакомпаний) увеличится до 54% против 40,5%** на текущий момент. Рост объемов перевозок Группы и увеличение доли будет также способствовать уходу с рынка других перевозчиков, в первую очередь небольших региональных компаний, но вполне вероятно, что уйти придется и кому-то из основных конкурентов. В результате вырастет уровень концентрации и монополизации, а «Аэрофлот» «нарушит» т. н. «правило 50%», согласно которому в последние годы он обязался не превышать 50% долю рынка. Это должно вызвать интерес со стороны антимонопольных органов и ФАС в частности.

Роль отдельных аэропортов и перевозчиков Группы в Стратегии 2023

Новая стратегия «Аэрофлота» подразумевает существенный рост в регионах. По итогам 2018 г. из 55,7 млн пассажиров авиакомпаний Группы 46,5 млн или **85% прошли через Московский узел**, в т. ч. 36 млн через аэропорт Шереметьево и 10,5 млн через аэропорт Внуково. **В 2023 г. доля Москвы составит 66,5%** или 66,5 млн пассажиров, а 33,5% должно быть обслужено в региональных базах, в т. ч. 13% или 13 млн в Санкт-Петербурге (Пулковом) и 20,5% или 20,5 млн пассажиров в других региональных базах. Это в 8 раз больше чем на данный момент. Из общего регионального прироста перевозок (кроме Санкт-Петербурга), 6 млн новых пассажиров должен обслужить в регионах «Аэро-

флот» и почти 11 млн пассажиров – «Победа».

Вместе с тем, исходя из стартовых условий, где преобладающее значение имеет Московский авиаузел, **суммарное абсолютное увеличение объемов перевозки в Московском авиаузле и в регионах окажется сопоставимым – примерно по 20-25 млн пассажиров.**

За счет роста авиакомпаний «Аэрофлот» и «Россия» в Шереметьево общий прирост составит 13,4 млн пассажиров и достигнет примерно 49 млн пассажиров. С учетом прогнозной доли Группы «Аэрофлот» в Шереметьево (80%) суммарный пассажиропоток аэропорта Шереметьево в 2023 г. может достичь 60-62 млн пассажиров.

Структура современного обслуживаемого пассажиропотока Группы «Аэрофлот» по авиакомпаниям и аэропортам, а также прогнозная структура (по имеющимся материалам и заявлениям)

Авиакомпании и базы	2018 факт	Прогноз 2023 «Аэрофлот»	Прирост к 2018 году
МОСКОВСКИЙ АВИАУЗЕЛ	46 541 798	66 500 000	19 958 202
База Шереметьево	36 012 452	49 400 000	13 387 548
Аэрофлот	35 762 452	46 000 000	10 237 548
Россия (регулярные перевозки)	250 000	3 400 000	3 150 000
База Внуково	10 529 346	17 100 000	6 570 654
Победа	5 471 109	14 100 000	8 628 891
Россия (с 2019 чартеры)	5 058 237	3 000 000	-2 058 237
ПРОЧИЕ АЭРОПОРТЫ РФ	9 168 311	33 500 000	24 331 689
База Санкт-Петербург (Пулковом)	6 300 000	13 000 000	6 700 000
Россия	5 450 000	8 000 000	2 550 000
Победа	850 000	5 000 000	4 150 000
Региональные базы группы АФЛ	2 868 311	20 500 000	17 631 689
Аврора (Дальний Восток)	1 622 679	3 000 000	1 377 321
Россия (чартеры регионы)	631 962	600 000	-31 962
Аэрофлот в регионах		6 000 000	6 000 000
Победа в регионах	863 670	10 900 000	10 036 330

Среди **региональных баз** распределение общего прироста перевозок авиакомпаний «Аэрофлот» и «Победа» должно происходить главным образом между новыми базовыми аэропортами. Известно, что Красноярск выбран в стратегии в качестве транзитного международного хаба «Аэрофлота» и здесь будет базироваться сама материнская авиакомпания вместе

с «Победой». Здесь также планируется забазировать часть флота самолетов SSJ-100 «Аэрофлота». Объемы перевозок «Аэрофлота» в Красноярске будут достигать миллионов пассажиров, что позволит аэропорту приблизиться к позициям Новосибирска в качестве ключевого авиаузла в Сибири.

Параметры хаба в Красноярске, авиакомпании и типы воздушных судов



Россия и Азия

Потенциальная сеть может включать:

- Ключевые федеральные рынки (Москва, Санкт-Петербург, Сочи)
- Региональные рейсы (большие города в Сибири)
- Крупные рынки в Азии (например, Китай)



Boeing 737/Airbus A320



SSJ100

pobeda Россия и Европа

В остальных заявленных региональных базах можно прогнозировать преимущественное развитие маршрутной сети авиакомпании «Победа». При этом максимальные масштабы, вероятно, будут характерны для **Сочи** (оценочно свыше 5 млн пассажиров к 2023 г.). В **Екатерин-**

бурге и Новосибирске с учетом наличия сильных конкурентов авиакомпании Группы «Аэрофлот» могут обслуживать до 3 млн пассажиров к 2023 г. и занимать до 30% на местных рынках. Авиакомпании S7 и «Уральские авиалинии» на протяжении много лет развивают свои региональные хабы. Появление Группы «Аэрофлот», несомненно, повысит в данных пунктах конкуренцию, снизит цены и маржинальность.

В новой стратегии развития «Аэрофлота» планы относительно расширения деятельности в Шереметьево остались без изменений. К 2023 г. материнская авиакомпания «Аэрофлот» планирует увеличить объем перевозок в Шереметьево до 46 млн пассажиров, что совпадает с ранее заявленными планами в Стратегии 2017 г. С учетом перевода рейсов авиакомпании «Россия» по дальневосточным и некоторым другим направлениям планируется дополнительный рост числа обслуживаемых пассажиров в пределах 3 млн пассажиров к 2023 г.

1. <http://www.favt.ru/deyatelnost-aviakompanii-reestr-kommercheskie-perevozki/>
2. Используется для оценки степени монополизации отрасли. По значениям коэффициентов концентрации (CR) и индексов Херфиндаля – Хиршмана (HHI) выделяются три типа рынка:
 - I тип – высококонцентрированные рынки: при $70\% < CR < 100\%$; $1800 < HHI < 10000$
 - II тип – умеренноконцентрированные рынки: при $45\% < CR < 70\%$; $1000 < HHI < 1800$
 - III тип – низкоконцентрированные рынки: при $CR < 45\%$; $HHI < 1000$.
3. Рассчитывается как отношение объема рынка авиаперевозок (обслуженных международных пассажиров в аэропортах +1/2 внутренних пассажиров) к её населению
4. Из материалов встречи генерального директора ПАО «Аэрофлот» В. Савельева с президентом РФ В. Путиным <https://www.aex.ru/docs/2/2018/10/29/2825/>
5. С учетом иностранных авиакомпаний, осуществляющих полеты в РФ
6. Из материалов встречи генерального директора ПАО «Аэрофлот» В. Савельева с президентом РФ В. Путиным <https://www.aex.ru/docs/2/2018/10/29/2825/>

Центр Стратегических Исследований
«Платформа XXI»

Под редакцией: **А.А. Семёнов**

platformaXXI.org

e-mail: **main@platformaXXI.org**