

**О.В. Карбанова,
С.А. Левша**

Пошатнет ли отрасль уход «Трансаэро» с рынка?

В статье проведен анализ отраслевого рынка воздушных пассажирских перевозок в России, выделена его специфика и проанализированы последствия актуальных изменений в отрасли.

Ключевые слова: рыночная структура; рыночная власть; дискретная конкуренция.

Современная статистическая наука выделяет в одну группу такой вид деятельности (отрасль), как транспорт и связь. Продукцией транспортной подотрасли, а в частности воздушного транспорта, является «завершенное перемещение (перевозка) по определенным маршрутам пассажиров и грузов»¹. И хотя транспортная продукция имеет свои специфические особенности, в частности, не может накапливаться и складироваться, тем не менее транспортное производство требует наличия надежной инфраструктуры: аэровокзалов, грузовых комплексов, складов, перронов, путей доставки и т. д. Поэтому можно сделать вывод о том, что степень развития воздушных пассажирских перевозок является одним из индикаторов развития экономики страны: ведь в этой отрасли задействованы такие показатели, как инфраструктурные инвестиции, большой научно-технический потенциал, высокая покупательная способность населения, развитость международных отношений и внутристрановых коммуникаций, деловой климат. Этим и обусловлен интерес к анализу подотрасли воздушных пассажирских перевозок. Кроме того, 2015 г. был ознаменован большим потрясением в отрасли — банкротством компании «Трансаэро». Помимо экономического удара для отрасли (значительные потери кредиторов, около 14 000 человек из числа персонала «Трансаэро» вышли на рынок труда, основные средства отходят собственникам — лизингодателям), большие потери получили рядовые клиенты в связи с отменой рейсов, отсутствием компенсаций за пропавшие билеты и неконтролируемым ростом цен на авиаперелеты.

¹ Анализ состояния и развития авиатранспортной системы. URL: <http://www.tracetransport.ru/hon-487.html>

За последние пятнадцать лет (2000–2015 гг.) пассажирооборот воздушного транспорта увеличился в 5 раз: с 54 млрд пассажиро-километров в 2000 г. до 241,4 млрд пассажиро-километров в 2014 г. (ФСГС РФ. Россия в цифрах — 2015 г.).

Таблица 1

**Пассажирооборот по видам транспорта общего пользования
(млрд пассажиро-километров)**

Показатели	2000 г.	2005 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.
Транспорт — всего	496,2	473,3	464,2	483,8	502,6	532,5	547,0	554,6
в том числе по видам:								
железнодорожный	167,1	172,2	151,5	138,9	139,8	144,6	138,5	128,8
автобусный	173,7	142,3	141,5	140,6	138,6	133,3	126,0	127,0
такси	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
трамвайный	25,1	13,5	7,1	6,7	6,4	6,3	5,3	5,0
троллейбусный	28,1	15,0	7,9	7,1	6,9	6,6	5,7	6,4
метрополитены	46,9	43,4	42,7	42,4	43,2	45,1	45,6	45,4
морской	0,1	0,09	0,06	0,06	0,05	0,04	0,04	0,05
внутренний водный	1,0	0,9	0,8	0,8	0,7	0,6	0,6	0,5
воздушный	54,0	85,8	112,5	147,1	166,8	195,8	225,2	241,4

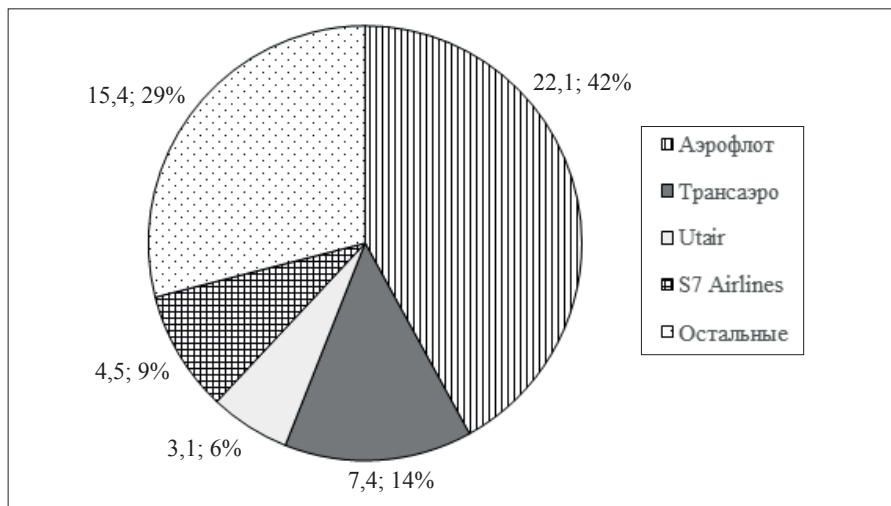
Источник: Росстат. Россия в цифрах — 2015 г. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b15_11/Main.htm

Такое увеличение произошло за счет сокращения аналогичного показателя железнодорожного и автобусного транспорта — главных конкурентов авиаперевозок. Причинами могли стать ценовой фактор (снижение цен авиаперевозчиками), развитие инфраструктуры (строительство или обновление аэропортов, аэро-экспрессы), повышение качества услуг, безопасность, и, конечно, время, которое могут сэкономить пассажиры, пользуясь этим видом транспорта.

Отрасль авиаперевозок в России реально представляют сегодня около 60 авиакомпаний, хотя официально зарегистрировано 306 (см. рис. 1).

По приведенному рисунку довольно сложно определить тип рыночной структуры на рынке пассажирских авиаперевозок из-за существенного сегмента, который делят «остальные» авиакомпании — 29 %. Таким образом, однозначно назвать структуру отраслевого рынка олигополией не представляется возможным. Исследователями было введено малоизвестное понятие «дискретная конкуренция» [1]. Таким образом, на рассматриваемом отраслевом рынке представляется возможным выделить два слоя: 70 % рынка отводится олигополии; 30 % рынка представляет собой структура, обладающая чертами состязательности.

Расчеты доказывают присутствие олигополии на рынке, который делили между собой в 2015 г. компании «Аэрофлот», «Трансаэро», «Авиакомпания



Источник: Составлено по данным Росавиации и Forbes.

Рис. 1. Количество перевезенных пассажиров за январь – июль 2015 г.

«Сибирь» (S7 Airlines), «ЮТэйр» (Utair). Так, индекс Херфиндаля-Хиршмана, используемый для оценки степени монополизации отрасли и вычисляемый как сумма квадратов долей продаж каждой фирмы в отрасли [2], для этого сегмента составляет 2077:

$$HHI = 42^2 + 14^2 + 6^2 + 9^2 = 2077.$$

Поскольку $HHI > 1800$, то данный рынок относится к высококонцентрированным. Слияние фирм на таком рынке будет ограничено.

Индекс концентрации рынка CR_4 , определяемый как сумма долей рынка самых крупных компаний, составил 71 %, а чем ближе полученное значение к 100, тем более монополизирован рынок:

$$CR_4 = 42 + 14 + 9 + 6 = 71.$$

Индекс Холла-Тайдмана, рассчитываемый на основе сопоставления рангов фирм рынка, составил 0,704:

$$HT = \frac{1}{2 \cdot (1 \cdot 0,42 + 2 \cdot 0,14 + 3 \cdot 0,09 + 4 \cdot 0,06) - 1}.$$

Этот индекс также подтверждает предположение о высококонцентрированном рынке.

Однако коэффициент Лернера, позволяющий определить рыночную власть фирм в отрасли по доле прибыли в выручке компании (в млн руб.), принял низкие значения:

$$L(\text{Аэрофлот}) = 13\,149 / 240\,308 = 0,055;$$

$$L(S7) = 868,6 / 70\,800 = 0,012;$$

$$L(Utair) = 9,213 / 54\,938 = 0,0002.$$

Это говорит о небольшой рыночной (монопольной) власти каждого из крупнейших игроков отрасли из-за высокой стоимости инфраструктуры, оборудования, затрат на обслуживание и небольшой доли прибыли в выручке вследствие этого. Даже небольшое изменение в конкурентной политике одной из компаний повлечет незамедлительную реакцию остальных.

Доли компании «Трансаэро», лишившейся сертификата эксплуатанта в 2015 г., очевидно, перераспределятся на рынке между другими организациями; пока ведутся переговоры, в какой именно пропорции.

Авиакомпания «Уральские авиалинии» уже запросила межведомственную комиссию назначить ее перевозчиком по двенадцати международным направлениям, группа компаний «Авиакомпания «Сибирь» запросила двадцать четыре направления. «ЮТэйр» претендует на несколько международных направлений «Трансаэро» в страны СНГ. Таким образом, следует ожидать повышения уровня рыночной концентрации. Но, несмотря на складывающийся «рынок продавца», облегчения ситуации в ближайшее время не последует ни для поставщиков услуг, ни для потребителей в связи с политической ситуацией и запретом перелетов в отдельные регионы мира.

По последним данным, если компания все же полностью отойдет ПАО «Аэрофлот», то индекс Херфиндаля-Хиршмана возрастет до 3253, что уже значительно повышает концентрацию на рынке. «Аэрофлоту» будет принадлежать порядка 56 % рынка, особенной властью компания будет обладать, обслуживая международные рейсы.

При этом на рынке присутствует смещенная плотность рыночной концентрации в сторону небольших региональных авиакомпаний, которые здесь делят между собой почти 1/3 рынка. Данные компании, как правило, состоят в связке единой собственности, обладают значительной рыночной властью на оперируемых ими маршрутах, но при этом незначительной долей рынка в общероссийском объеме перевозок. В ряде регионов имеет место единая структура собственности, что создает предпосылки к высокой концентрации на определенных рынках. Этот сегмент склонен к ценовой конкуренции. Именно здесь появляются так называемые лоукостеры, чартеры, дающие выгодные ценовые предложения.

Проведенный анализ продемонстрировал, что сегмент рынка воздушных пассажирских перевозок, представляющий собой олигополию, фактически постепенно монополизирован, несмотря на то, что официальные структуры это постоянно опровергают. Развитие конкуренции пока перспективно во втором «слое» дискретного рынка, который представляет собой третью часть всех продаж, однако особенно важным здесь остается повышение качества, безопасности услуг, не только для жизни и здоровья пассажиров, но и для их имущественно-финансового положения.

Литература

1. Лукьянов С.А., Тиссен Е.В. Рынок авиационных пассажирских перевозок России: квазиконкуренция или...? // Вопросы экономики. 2007. № 11. С. 120–138.
2. Карбанова О.В. Теория отраслевых рынков: учебно-метод. пособие. М.: Научный консультант, 2015. 89 с.
3. Магомедов М.Д., Куломзина Е.Ю., Чайкина И.И. Экономика организации (предприятия): учебник. М.: Дашков и К, 2011. 276 с.

Literatura

1. Luk'yarov S.A., Tissen E.V. Ry'nok aviacionny'x passazhirskix perevozok Rossii: kvazikonkurenciya ili...? // Voprosy' e'konomiki. 2007. № 11. S. 120–138.
2. Karabanova O.V. Teoriya otraslevy'x ry'nkov: uchebno-metod. posobie. M.: Nauchny'j konsul'tant, 2015. 89 s.
3. Magomedov M.D., Kulomzina E.Yu., Chajkina I.I. E'konomika organizacii (predpriyatiya): uchebnik. M.: Dashkov i K, 2011. 276 s.

*O.V. Karabanova,
S.A. Levsha*

Whether Will Shake Branch Leaving of «Transaero» from the Market?

The article carries out the analysis of the branch market of air passenger traffic in Russia. The authors point out its specifics and analysed consequences of topical changes in the branch.

Keywords: market structure; market power; discrete competition.