

Étude du marché aérien russe



La structure du marché du transport aérien russe tend-t-elle à être plus concentrée ?

Zambek Khissimikov

Économie des réseaux

Introduction

Au sortir des années 80, le marché aérien de l'Union Soviétique était caractérisé par un degré de fermeture élevé. L'interdiction du survol de l'espace aérien aux compagnies étrangères et l'utilisation exclusive d'appareils de vols issus de la production nationale ont permis l'émergence d'acteurs puissants. Un de ces acteurs fut Aeroflot, le porte-drapeau de l'aviation soviétique, qui fut l'unique compagnie aérienne du pays. Ses activités, entièrement gérées par l'Etat, faisaient d'elle la plus grande compagnie aérienne au monde.

L'éclatement de l'Union Soviétique à sonner le glas de ce monopole absolu et a permis la division d'Aeroflot en des centaines de compagnies aériennes à part entière dans les 15 nouveaux Etats indépendants. Dans la seule Russie, 387 compagnies existaient et opéraient déjà en 1995, mais ce nombre était réduit à 182 en 2005 et à 107 en 2015. Cette diminution par presque quatre du nombre d'acteurs en l'espace de 20 ans, peut être remise dans le contexte particulier de la libéralisation du marché aérien en Russie qui a conduit à sa nécessaire consolidation du fait d'une trop grande atomocité de l'offre. Pourtant aussi impressionnante que cette diminution semble être, elle nous en dit peu sur la concentration de la structure du marché qui est une variable importante à prendre en compte quand on considère le marché aérien.

La concentration d'un marché est fonction du nombre d'acteurs en présence, mais également de leur part respective dans la production totale, ainsi quand un nombre limité d'acteurs possède ensemble une part importante du marché, on dira qu'il est concentré, ce qui peut avoir une incidence néfaste sur l'intensité concurrentielle et les prix. Pour appréhender le niveau de concentration du marché aérien de façon dynamique, il est nécessaire d'aller plus loin que l'analyse du nombre de compagnies en présence et de considérer des éléments additionnels tels que le dynamisme et les parts de marché de chacun de ces acteurs sur le temps long. Cette étude ambitionne de rendre compte de ces éléments en menant une analyse dynamique du niveau de concentration du marché aérien russe pour déterminer s'il tend à être plus élevé.

Pour ce faire, nous étudierons la période allant de 1991 à 2020 et diviserons cette étude en trois parties. Dans un premier temps, nous analyserons les grandes caractéristiques de la demande et de l'offre du marché pour aboutir à un premier constat sur son niveau de concentration, dans un second temps, nous pousserons notre analyse plus loin en nous focalisant sur le poids d'Aeroflot¹ et en considérant les conséquences de la crise de la COVID-19, et dans un dernier temps, nous traiterons du rôle des autorités de régulation qui explique en partie le niveau de concentration élevé du marché aérien russe.

Nous construisons notre démarche avec l'appui du support théorique des effets de réseaux qui sera spécifié en préambule, d'une littérature académique assez riche et de multiples articles de presse. Nos données, présentées sous forme de graphiques, de diagrammes ou simplement citées dans cette étude sont issues de la Banque mondiale, du ministère des Transports de la Fédération de Russie et des rapports annuels d'Aeroflot.

¹ Qui a été divisé en de multiples compagnies à l'éclatement de l'URSS, mais qui existe toujours comme compagnie aérienne porte-drapeau de la Fédération de Russie.

Analyse du marché du transport aérien russe pour la période allant de 1991 à 2019

Préambule à l'analyse du marché aérien : les effets de réseaux, des faiseurs de champions

Avant d'analyser la concentration du marché aérien russe, il est important de considérer et définir ce que sont les effets de réseaux. Tout d'abord, rappelons que le transport aérien est structuré en trois couches que sont : les aéroports et les couloirs aériens (couche basse), l'aiguillage du trafic (couche médiane), et les services finals rendus par les compagnies aériennes (couche haute). Cette structuration en fait un bien réseau caractérisé par une communication à double voie. Dans la théorie, pour ce type de bien, chaque utilisateur supplémentaire du réseau agit sur le nombre total de communications ce qui provoque des effets où l'utilité et la satisfaction retirée du réseau vont dépendre positivement du nombre d'utilisateurs (Katz (1985))². Encaoua (1991)³ adapte néanmoins ce concept au marché aérien et explique que "ce n'est pas tant le nombre d'utilisateurs d'un réseau de transport aérien que valorise un consommateur que sa taille", ici la taille est mesurée "en tenant compte à la fois des fréquences sur chaque liaison et du nombre de liaisons desservies". Ainsi, un client ayant une préférence en termes d'horaire de départ et/ou d'arrivée de son vol privilégiera une compagnie dont la fréquence des vols est plus importante. De la même manière, le nombre de liaisons desservies par une compagnie interviendra dans l'utilité et les choix de ce client qui aura besoin (ou qui voudra bénéficier) d'une offre de liaison étendue pour ses différents voyages.

On peut d'ores et déjà comprendre qu'étant donné que le client valorise la taille du réseau, il va davantage se tourner vers les acteurs capables d'offrir une taille correspondant à ses attentes en termes de fréquence de vols et de liaisons desservis. Ces éléments vont avoir un effet sur la concentration du marché où quelques compagnies qu'on pourrait nommer les "champions" auront des parts de marché conséquentes grâce à la taille de leur réseau. D'autres études, reprennent le concept initial s'appuyant davantage sur le nombre d'utilisateurs pour expliquer la présence des effets de réseaux, mais arrivent à la même conclusion que les compagnies qui ont une plus grande taille de réseau pourront offrir des services plus complets et des vols plus fréquents, ce qui sera bénéfique au bien-être des clients (Israel (2013))⁴ mais également apprécié par ceux-ci au moment de faire leurs choix (Wei (2014))⁵.

Nous aurions pu considérer d'autres éléments dans ce préambule, comme le fait que les effets de réseaux sont particulièrement importants pour façonner le design du réseau aérien structuré en hub et très souvent dominé par quelques grands acteurs du marché (Encaoua (1995))⁶ ou pousser encore plus loin l'analyse de ces effets en les

² Katz, L. M., et Shapiro, C. (1985). "Network Externalities, Competition and Compatibility". *The American Economic Review*.

³ Encaoua, D. et Perrot, A. (1991). "Concurrence et Coopération dans le Transport Aérien en Europe". *Commission des Communautés Européennes*.

⁴ Israel, M., Keating, B., Rubinfeld, L., D. et Willig, B. (2013). "Airline Network Effects and Consumer Welfare". *Review of Network Economics*.

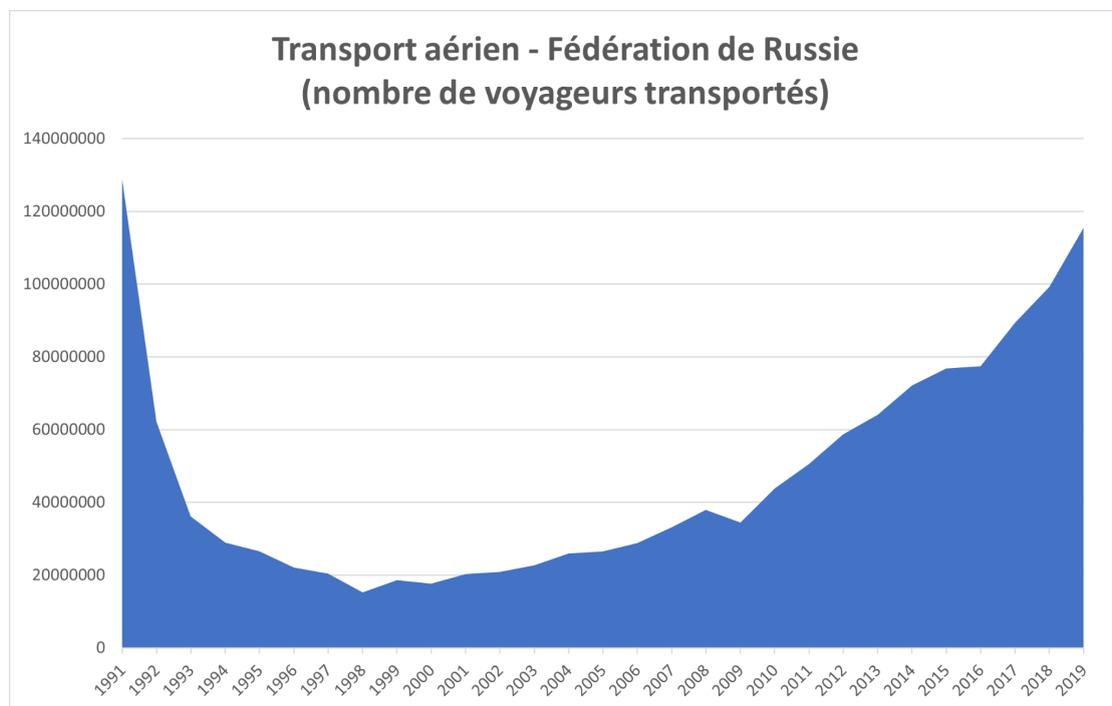
⁵ Wei, Y. (2014). "Network Effects of Air-Travel Demand". *Penn Institute for Economic Research, Department of Economics, University of Pennsylvania*.

⁶ Encaoua, D., Moreaux, M. et Perrot, A. (1995). "Compatibility and competition in airlines, Demand side network effects". *International Journal of Industrial Organization*.

segmentant entre ceux qui sont dits “directs” et “indirects”. Toutefois, cela n’apporterait pas beaucoup de valeur à l’analyse de la concentration du marché aérien russe. Ce qui importe dans cette étude, c’est de noter que l’existence des effets de réseaux portera naturellement la concentration du marché aérien vers un haut niveau.

Demande et offre : de grandes évolutions depuis les années 90

Pour commencer l’étude de la concentration du marché aérien russe, il faut s’attarder sur les caractéristiques liées à la demande et à l’offre du marché. Notre objectif dans cette sous-partie sera de faire une comparaison entre le trafic aérien en nombre de voyageurs transportés et le nombre de compagnies aériennes opérantes. Le graphique suivant dont les données sont issues de la Banque mondiale⁷ illustre le nombre de voyageurs transportés par l’aérien dans la Fédération de Russie pour la période allant de 1991 à 2019.



Graphique 1 : Nombre de voyageurs transportés de 1991 à 2019.

Il est saisissant de constater la chute considérable du nombre de voyageurs transportés entre le début et la fin des années 90. En 1991, le nombre de voyageurs transportés excédait les 120 millions, alors qu’en 1998, ce nombre était inférieur à 20 millions. Cette baisse considérable, caractérisée par des taux de croissance négatifs⁸ de 1992 à 1998, est à replacer dans le contexte de l’éclatement de l’URSS qui a entraîné une baisse considérable du PIB et du niveau de vie en Russie⁹. De plus, il semble utile de rappeler que l’année 1991 inclut non pas la seule Russie, mais l’ensemble des pays de

⁷ Données Banque mondiale. “Transport aérien, voyageurs transportés”.

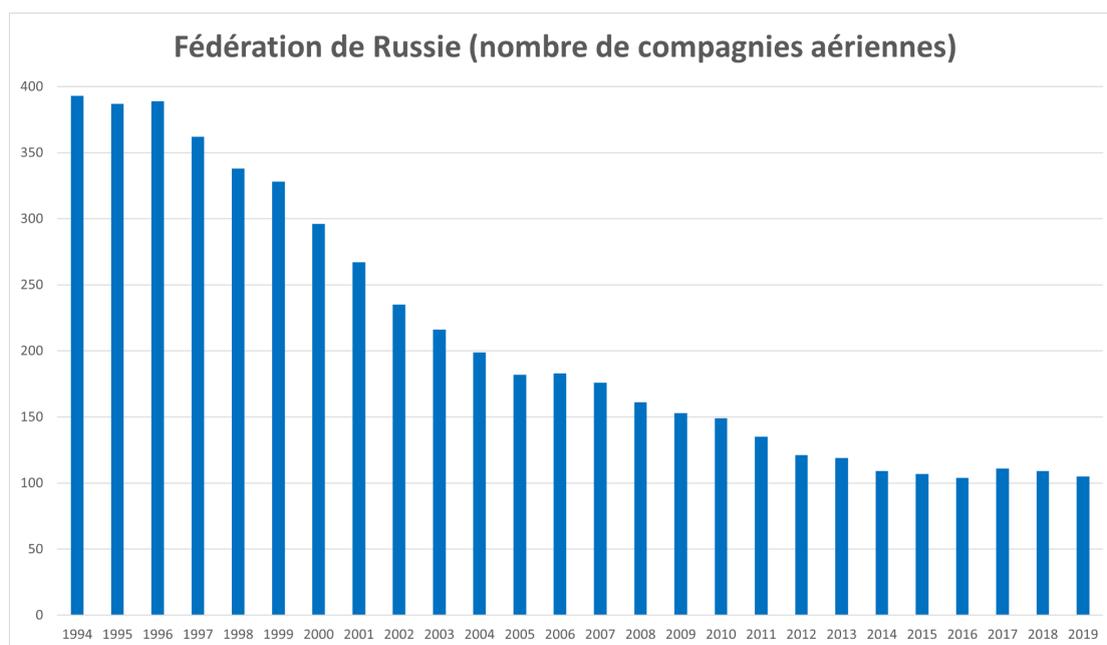
<https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/IS.AIR.PSGR>

⁸ Voir en **Annexe 1**, les taux de croissance annuels du nombre de voyageurs transportés.

⁹ Le PIB de la Fédération de Russie de 1999 ne représente que 37 % de son niveau de 1991 et 42 % de celui de 1992. Données Banque mondiale. “PIB (\$US courants) - Fédération de Russie”.

la défunte Union Soviétique, ce qui nous oblige à considérer le début du transport aérien en Russie à partir de 1992. La fin des “années 90 sauvages”¹⁰ et le retour de la croissance économique au début des années 2000 a permis un rebond de la demande sur le marché aérien grâce à une augmentation des revenus. Ce rebond a mis fin à dix années de chute et s’est prolongé jusqu’à l’année 2009 où le taux de croissance s’est effondré de 9 %. Toutefois, hormis pour cette année de crise économique, les taux de croissance ont été forts et positifs de 2001 à 2019 avec des valeurs plus élevées de 2010 à 2019, qu’entre 2001 à 2008¹¹. Cette accélération du taux de croissance du nombre de voyageurs transportés a permis à la Fédération de Russie de dépasser le niveau de la demande du début des années 1990 et de présenter un marché aérien très dynamique¹².

De l’autre côté, l’offre qui sera caractérisée ici par le nombre d’acteurs en présence a connu une évolution qui n’est pas aussi linéaire que le graphique suivant pourrait le laisser penser. Il a été construit grâce à une étude portant sur les contraintes pesant sur l’intensité concurrentielle du marché aérien russe (Lukyanov (2018))¹³ et reprend des données du ministère des Transports de la Fédération de Russie sur le nombre de compagnies aériennes disposant d’un certificat de transporteur aérien.



Graphique 2 : Nombre de compagnies aériennes de 1994 à 2019¹⁴.

¹⁰ Nom donné à la décennie 90 en Russie. Voir article :

<https://fr.rbth.com/histoire/84216-annees-90-russie-sauvages>

¹¹ Le taux de croissance annuel moyen du nombre de voyageurs transportés était de 13 % de 2010 à 2019 et de 10 % entre 2001 et 2008.

¹² 20minutes. “Russie: Aeroflot présente sa compagnie low-cost”. (2013).

<https://www.20minutes.fr/economie/1234709-20131010-20131010-russie-aeroflot-presente-compagnie-low-cost>

¹³ Lukyanov, A, S., et Ruzhanskaya, L. (2018). « Restraints on competition in the Russian air passenger market ». *St Petersburg University Journal of Economic Studies*. Vol. 34, issue 1, pp. 134-148.

¹⁴ Nous sommes parvenus à trouver les données pour les années 2017, 2018 et 2019 dans les archives du même ministère et les avons compilées avec celles de l’étude précédente afin de prolonger dans le temps notre analyse. <http://favt.gov.ru/dejatelnost-aviakompanii-reestr-kommercheskie-perevozki/>

Pour comprendre ces données, il convient de nous pencher d’abord sur la première moitié des années 90 et sur l’existence de presque 400 compagnies aériennes en Russie. Comme cela a été formulé dans l’introduction, la division d’Aeroflot a entraîné la création d’une multitude de compagnies. Ces dernières qui furent aussi appelées les “babyflots” étaient à l’origine les subdivisions régionales et territoriales d’Aeroflot, qui au moment de la libéralisation du marché aérien sont devenus des entités indépendantes. Aussi nombreuse soit-elles, il faut noter que la plupart de ces compagnies étaient de petites entreprises disposant seulement de quelques avions soit pour des vols privés et d’affaires, soit pour fournir des services à des secteurs spécifiques de l’économie nationale¹⁵. Nous constatons en accord avec le graphique 1 que la baisse du trafic du nombre de voyageurs, ne se répercute pas directement sur le nombre de compagnies aériennes qui se maintient à un haut niveau jusqu’en 1997. En effet, la consolidation du marché qui se caractérise par une diminution du nombre d’offreurs commencera entre 1997 et 1998 au moment où la demande est au plus bas. La reprise soutenue du nombre de voyageurs les années suivantes qui est le signe de la bonne dynamique et de l’expansion du marché a favorisé une consolidation très forte de l’offre avec une diminution du nombre de compagnies de 180 entre 1997 et 2005. Après 2005, le rythme de diminution du nombre d’acteurs a ralenti pour stagner de manière durable¹⁶ à partir de 2014 autour de 105 - 110 compagnies.

Il est important de noter que la hausse de la demande sur le marché aérien à partir du début des années 2000 a favorisé la diminution continue du nombre de compagnies aériennes jusqu’en 2014, année où ce nombre a commencé à stagner. Cette évolution en miroir, sera davantage spécifiée dans la sous-partie suivante en analysant les implications de cette consolidation sur la concentration du marché.

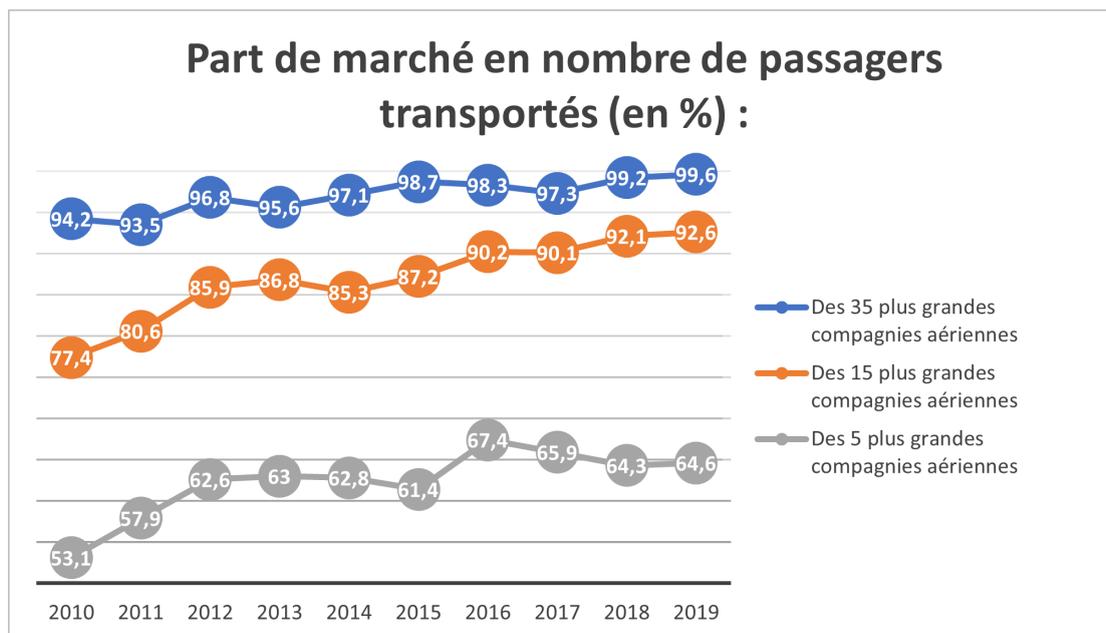
Une concentration accrue des parts de marché

Comme nous l’avons vu, le nombre de compagnies a baissé alors que dans le même temps, le nombre de passagers transportés a augmenté, il est raisonnable de penser que cette situation a dû avoir une conséquence sur la part de marché de certains acteurs. Le graphique suivant illustre la concentration du marché aérien russe grâce à des données issues du ministère des Transports de la Fédération de Russie pour la période allant de 2010 à 2019¹⁷.

¹⁵ Lukyanov, A, S., et Ruzhanskaya, L. (2018). « Restraints on competition in the Russian air passenger market ». *St Petersburg University Journal of Economic Studies*. Vol. 34, issue 1, pp. 134-148.

¹⁶ Russian Aviation Insider. (2019). “INSIGHT: Russian air transport industry – integration and differentiation”. <http://www.rusaviainsider.com/insight-russian-air-transport-integration-differentiation/>

¹⁷ <https://favt.gov.ru/dejatelnost-vozdushnye-perevozki-perevozki-passazhirov/>



Graphique 3 : Part de marché en nombre de passagers transportés (en %) de 2010 à 2019.

Comme nous pouvons le voir, en 2010, 35 compagnies aériennes représentaient plus de 94,2 % des parts de marché en nombre de passagers transportés. Ce chiffre très élevé a connu une évolution positive au cours de la précédente décennie pour approcher de la barre des 100 % en 2019. Cette tendance se retrouve également auprès des 15 plus grandes compagnies aériennes dont la part de marché est passée de 77,4 % en 2010 à 92,6 % en 2019, alors que celle des 5 plus grandes compagnies est passée de 53,1 % à 64,6 % sur la même période. Ces évolutions, qui se retrouvent également dans les parts de marché en passagers-kilomètres payants¹⁸ (**Annexe 2**) indique que le marché aérien russe est de plus en plus concentré dans les mains d'un petit nombre d'acteurs. La tendance est encore plus marquée si l'on considère une période plus éloignée, comme le fait un article de Russian Aviation Insider¹⁹ qui indique qu'en 2004, 99 % du marché était partagé entre 85 compagnies aériennes et que les 5 plus grandes compagnies possédaient 49 % des parts de marché. 15 ans plus tard, 99 % du marché était partagé entre 35 compagnies et les 5 plus grandes possédaient presque les deux tiers du marché.

Pour creuser plus loin notre analyse, nous calculons l'indice de Herfindahl-Hirschmann (IHH) qui permet de mesurer la concentration d'un marché de manière empirique. Calculé en additionnant le carré des parts de marché de toutes les entreprises d'un secteur spécifique²⁰, il est notamment utilisé par les autorités de régulations américaines et européennes pour juger du niveau de concentration d'un marché et en déterminer son intensité concurrentielle. Ainsi, selon le département américain de la justice²¹, un IHH inférieur à 1500 caractérisera un marché concurrentiel, un IHH entre 1500 et 2500 caractérisera un marché moyennement

¹⁸ Une mesure utilisée dans le monde aérien pour exprimer le volume du trafic aussi nommé en anglais RPK (revenue passager kilometer).

¹⁹ Russian Aviation Insider. (2019). "INSIGHT: Russian air transport industry – integration and differentiation". <http://www.rusaviainsider.com/insight-russian-air-transport-integration-differentiation/>

²⁰ <https://www.investopedia.com/terms/h/hhi.asp>

²¹ <https://www.justice.gov/atr/herfindahl-hirschman-index>

concentré et un IHH supérieur à 2500 caractérisera un marché hautement concentré. Pour construire cet indice, nous appuyons des données présentées dans les rapports annuels d'Aeroflot²² et qui reprennent celles du ministère des Transports de la Fédération de Russie. Dans un souci de clarté, nous reprenons la période précédemment étudiée et la segmentons en deux car les données de la sous-période 2010 - 2013 se basent sur les parts de marché des compagnies russes, alors que la sous-période 2014 - 2019 se basent sur les parts de marché de l'ensemble des compagnies opérants sur le marché (y compris celles qui sont étrangères). L'IHH exprimé dans le graphique (**annexe 3**) en part de marché de passagers transportés, connaît un niveau inférieur ou égal à 2500 de 2010 à 2015, ce qui indique un marché moyennement concentré. Après 2015, l'IHH augmente et dépasse largement le seuil de 2500 pour atteindre plus de 3100 en 2019. Cette tendance à la hausse de l'IHH fait que le marché aérien russe peut être considéré comme hautement concentré depuis 2016. Toutefois, étant donné que l'IHH ne fournit qu'une image globale et simplifiée de la concentration du marché, les précédentes valeurs sont à considérer avec précaution, d'autant plus que les rapports d'Aeroflot ne fournissent précisément que les parts de marché des 5 plus grandes compagnies aériennes²³, et ce, de manière différenciée selon les sous-périodes précédemment mentionnées.

Notre premier constat grâce aux éléments analysés est que le marché aérien russe était et tend à être plus concentré du fait de la captation par un nombre limité d'acteurs de parts importantes du marché. Dans la partie suivante, nous rentrerons plus dans le détail sur les bénéficiaires de cette concentration et analyserons l'impact qu'a pu avoir la crise de la COVID-19.

Le poids d'Aeroflot et les conséquences de la crise de la COVID-19 sur la concentration du marché

La domination croissante d'Aeroflot

Des 5 acteurs qui dominent le marché aérien russe, un seul sort du lot par son poids et sa dynamique ces dernières années. Cet acteur est Aeroflot, la compagnie aérienne porte-drapeau de la Fédération de Russie qui est détenue majoritairement par l'Etat. Dans cette sous-partie, nous étudierons la dynamique d'Aeroflot et expliquerons pourquoi elle explique en partie la plus grande concentration du marché aérien russe.

Pour commencer, il faut rappeler la situation d'Aeroflot au début de la précédente décennie. En 2010, Aeroflot est la plus grande compagnie aérienne de Russie avec des parts de marché de près de 25 % en passagers transportés et de 27 % en passagers-kilomètres payants²⁴. Si ces parts sont importantes, elles ne concernent que les compagnies russes, indiquant qu'elles seraient plus faibles si toutes les compagnies opérantes sur le marché (y compris les étrangères) étaient considérées. En 2010, les principaux concurrents d'Aeroflot²⁵ sont Transaero (2ème du marché) avec 11,7 %, S7 Airlines (3ème du marché) avec 10,4 % et Utair Group (4ème du marché) avec 7,8 %. Déjà, on remarque qu'il existe un écart en termes de parts de marché

²² Annual Reports. <https://ir.aeroflot.ru/en/reporting/annual-reports/>

²³ Les compagnies qui ont de faible part de marché sont intégrées dans le calcul comme la variable : autre.

²⁴ Annual Report 2010. <https://ir.aeroflot.ru/en/reporting/annual-reports/>

²⁵ En passagers transportés.

entre la compagnie porte-drapeau et ses principaux concurrents, mais cet écart va se creuser davantage les années suivantes et particulièrement à partir de 2012. Cette année constitue une première rupture dans la répartition du marché, la part en passagers transportés d’Aeroflot va augmenter fortement pour passer de 26 % en 2011 à 37 % en 2012²⁶. Cette hausse est due selon le rapport annuel de la compagnie pour l’année 2012 “à la consolidation en novembre 2011 des actifs des compagnies aériennes de la société d’État Rostec”²⁷. En clair, toutes les compagnies détenues par l’Etat russe au travers la société Rostec sont unifiées sous la bannière d’Aeroflot. Cela est fait, afin d’augmenter la viabilité financière et la compétitivité d’Aeroflot sur le marché²⁸. Néanmoins, il est important de noter que l’augmentation du poids d’Aeroflot n’a pas d’incidence à court terme sur les parts de marché des concurrents. Ainsi, Transaero maintient la deuxième place du marché avec 14 %, S7 Airlines est troisième avec 11 %, Utair Group quatrième avec 11 % également, et Ural Airlines cinquième avec 5 %²⁹. Ces parts sont relativement stables durant quelques années, caractérisant un marché toujours moyennement concentré^{30,31}.

De 2014 à 2016, plusieurs événements surviennent qui vont renforcer davantage le poids d’Aeroflot sur le marché. Le diagramme en anneau suivant³² illustre les parts de marché des acteurs en passagers transportés durant cette période. Contrairement aux parts précédemment cités, celles-ci concernent la totalité des parts de marché y compris celles des compagnies étrangères, ce qui nous permet d’avoir une vision plus complète du poids de chaque acteur.

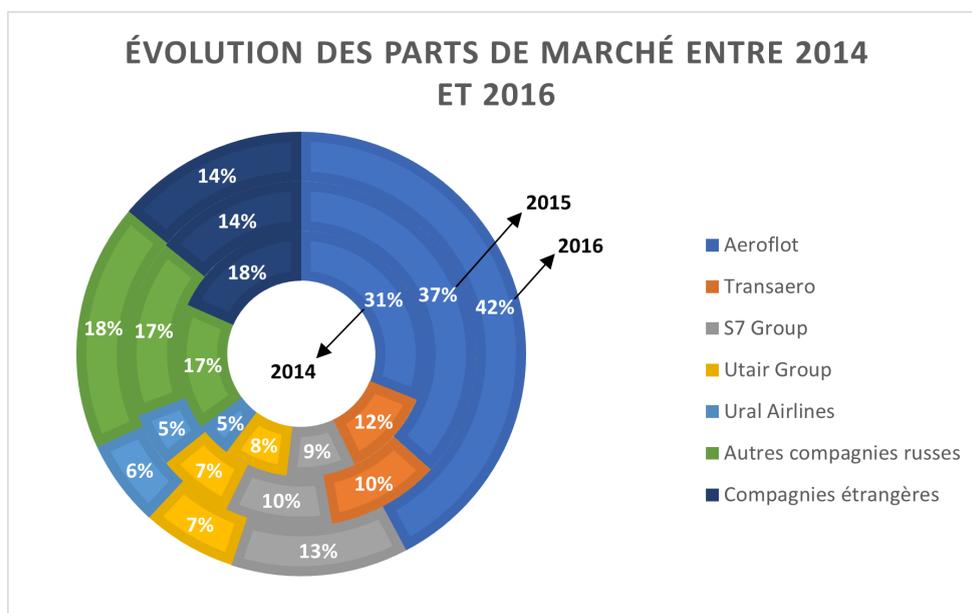


Diagramme 1 : Evolution des parts de marché des acteurs aériens entre 2014 et 2016.

²⁶ Cette hausse est aussi observable pour la part de marché en passagers-kilomètres payants pour passer de 28 % en 2011 à 38 % en 2012.

²⁷ Annual Report 2012. <https://ir.aeroflot.ru/en/reporting/annual-reports/>

²⁸ <https://web.archive.org/web/20110606045815/http://en.rian.ru/business/20100202/157751083.html>

²⁹ En passagers transportés.

³⁰ Voir Annexe 3.

³¹ Voir Annexe 4.

³² Dont les données sont issues des rapports annuels d’Aeroflot de 2014, 2015 et 2016.

Premièrement, nous remarquons en accord avec ce qui a été dit précédemment qu'Aeroflot possède bien une part de marché plus faible quand on considère les compagnies étrangères. La part de marché d'Aeroflot en passagers transportés était de 31 % en 2014 (premier anneau - au centre), alors que sans les compagnies étrangères, elle était de 37 %. Par ailleurs, si les compagnies étrangères réduisent les parts de marché des compagnies russes, elles ne représentent que 18 % du marché en 2014, ce qui indique que leur poids est assez limité et que le marché aérien russe est de nature fermé³³.

Deuxièmement, en considérant la sous-période 2014 - 2015, nous remarquons notamment une augmentation de la part d'Aeroflot qui passe de 31 % à 37 %, une diminution légère des parts de Transaero et de Utair Group et une diminution plus marquée de celle des compagnies étrangères qui passe de 18 % à 14 %.

L'augmentation de la part d'Aeroflot s'explique en partie par ce dernier facteur, car les compagnies étrangères ont réduit le nombre de leurs vols vers des destinations russes ou ont suspendu leurs vols sur certaines liaisons, en conséquence des sanctions économiques et financières qui ont été mises en place à l'encontre la Russie³⁴ dans le contexte de l'annexion de la Crimée³⁵. Un autre facteur qui a permis la hausse de la part d'Aeroflot, c'est le lancement en 2014 de la filiale low-cost de la compagnie nommée Pobeda, qui a affiché des résultats lui permettant en 2015 de représenter 8 % de l'ensemble des passagers transportés par le groupe Aeroflot. Ce dynamisme accroît un peu plus la concentration du marché et renforce le poids d'Aeroflot dans le marché aérien russe.

Troisièmement, et c'est peut-être l'un des éléments les plus visibles du diagramme, nous remarquons la disparition de Transaero qui ne figure plus dans les parts de marché de l'année 2016. Cette disparition est d'autant plus importante, que Transaero était le second acteur du marché et la plus grande compagnie aérienne privée opérant en Russie. Sa disparition a été provoquée en partie par une décision des autorités de régulation³⁶, mais surtout par l'endettement excessif de la compagnie. En effet, selon un article de la Tribune³⁷, Transaero a été lourdement impacté par les sanctions financières imposées aux emprunteurs russes et par la dévaluation du rouble³⁸. Ces faits ont durement frappé l'industrie touristique alors que le modèle d'affaires de Transaero reposait largement sur les lignes internationales (à hauteur de 70 % de son chiffre d'affaires). Le principal bénéficiaire de cette disparition est Aeroflot qui a récupéré une grande partie des lignes internationales de Transaero et qui a vu sa part de marché croître de 5 points pour atteindre 42 % en 2016.

³³ CAPA - Centre for Aviation. (2014).

<https://centreforaviation.com/analysis/reports/aeroflot-swot-analysis-russias-national-champion-is-well-positioned-to-confront-new-challenges-160933>

³⁴ Principalement par l'Union Européenne et les Etats-Unis.

³⁵ Annual Report 2015. <https://ir.aeroflot.ru/en/reporting/annual-reports/>

³⁶ Voir la troisième partie.

³⁷ La Tribune. (2015). "Moscou coupe les ailes de Transaero au profit d'Aeroflot : Airbus et Boeing grands perdants".

<https://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/aeronautique-defense/moscou-consolide-le-transport-aerien-autour-d-aeroflot-520816.html>

³⁸ Qui a eu lieu au même moment à cause de l'effet conjugué des sanctions et de la chute des prix du pétrole qui est une source importante de revenus pour l'économie russe.

Cette situation qui n'a que peu profité aux autres acteurs fait que Aeroflot est considéré comme étant en situation de "quasi-monopole"³⁹, ce qui explique sûrement pourquoi l'IHH caractérise le marché aérien russe comme étant hautement concentré depuis 2016.

En 2019, juste avant la crise de la COVID-19, Aeroflot continue de capter un peu plus de 40 % des parts de marché (41,3 %) ⁴⁰ grâce à sa position dominante, mais également au dynamisme de Pobeda qui représentait la même année déjà 17 % ⁴¹ de l'ensemble des passagers transportés par le groupe aérien, traduisant le succès du low-cost en Russie.

Les effets de la COVID-19

Du fait des fermetures de frontières et autres restrictions mises en place pour maîtriser la pandémie de la COVID-19, le transport aérien a été le secteur d'activité le plus touché par la crise sanitaire ⁴². Selon l'Association internationale du transport aérien (Iata), la pandémie a entraîné un affaissement du trafic mondial de passagers (en PKP) de 66 % en 2020 par rapport à son niveau de 2019 ⁴³. Il s'agit du plus gros choc que le secteur aérien ait jamais connu, avec des pertes estimées en 2020 à plus de 328 milliards de dollars pour les compagnies aériennes ⁴⁴. Le marché aérien russe a connu une évolution similaire avec une baisse du trafic de 45 % en passagers transportés et de 52 % en passagers-kilomètres payants pour la même année ⁴⁵. Il est à ce jour (en avril 2021) toujours difficile de déterminer les pertes financières du marché, étant donné que les acteurs n'ont pas encore partagé leurs résultats. Néanmoins, avec les données fournies par le ministère des Transports ⁴⁶, nous pouvons dresser un constat sur les acteurs qui ont été les plus impactés par la crise de la COVID-19 en termes de trafic et expliquer comment le niveau de concentration a évolué en 2020.

Les acteurs du marché ont été impactés de manière différente par la crise de la COVID-19, Aeroflot en tant que première compagnie du marché a connu en 2020 une baisse de son trafic de 50 % en passagers transportés et de 58 % en passagers-kilomètres payants. Ces chiffres sont d'autant plus forts que S7 Airlines, deuxième compagnie du marché, n'a connu pour la même année qu'une baisse relativement limitée de son trafic avec une diminution de 12 % en passagers transportés et de 11 % en passagers-kilomètres payants. Pobeda, la filiale low-cost d'Aeroflot fait également figure de "chanceux" avec une diminution de son trafic de

³⁹ La Tribune. (2015). "Moscou coupe les ailes de Transaero au profit d'Aeroflot : Airbus et Boeing grands perdants".

⁴⁰ Voir Annexe 5.

⁴¹ Annual Report 2019. <https://ir.aeroflot.ru/en/reporting/annual-reports/>

⁴² Le Monde diplomatique. (Juillet 2020). « Aviation civile, la tempête du siècle ». <https://www.monde-diplomatique.fr/2020/07/DESCAMPS/61986>

⁴³ 20minutes. "Coronavirus : Le trafic aérien a chuté de 66 % en 2020 dans le monde, un chiffre sans précédent". <https://www.20minutes.fr/economie/2968767-20210203-transports-traffic-aerien-chute-66-2020-monde-chiffre-precedent>

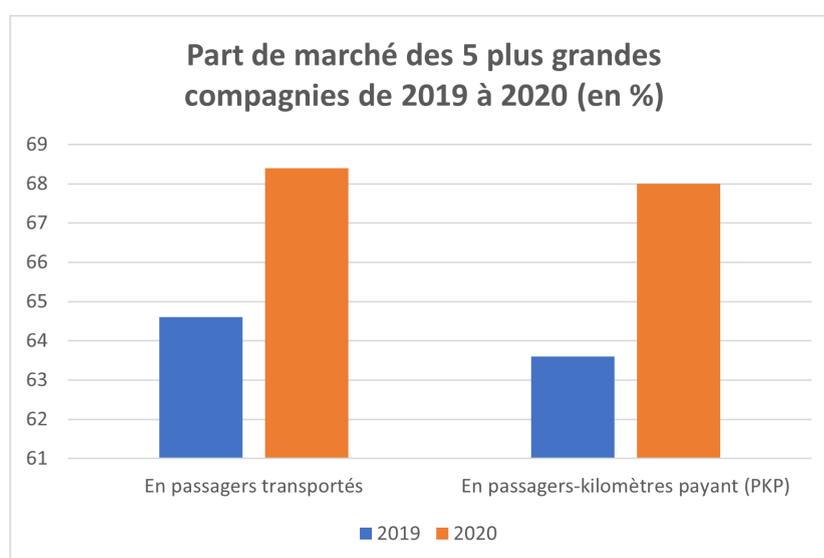
⁴⁴ Ouest France. (Novembre 2020). "Le chiffre d'affaires des compagnies aériennes sera en chute de plus de 60 % en 2020".

⁴⁵ Ministère des Transports de la Fédération de Russie. "Transport de passagers". <https://favt.gov.ru/dejatelnost-vozdushnye-perevozki-perevozki-passazhirov/>

⁴⁶ Ministère des Transports de la Fédération de Russie. "Transport de passagers". <https://favt.gov.ru/dejatelnost-vozdushnye-perevozki-perevozki-passazhirov/>

“seulement” 11 % en passagers transportés et de 16 % en passagers-kilomètres payants. Selon des données de Iata⁴⁷, le marché intérieur russe a mieux résisté à la crise sanitaire que le marché extérieur bloqué par la fermeture des frontières, ce qui expliquerait la contraction plus importante du trafic d’Aeroflot qui opère beaucoup plus à l’international que son concurrent S7 Airlines ou que sa jeune filiale Pobeda.

Outre les impacts sur les grands acteurs du marché en termes de trafic, la crise de la COVID-19 a également eu des conséquences sur le niveau de concentration du marché. En effet, de 2019 à 2020, la part de marché des 15 plus grandes compagnies en passagers-kilomètres payants a augmenté pour passer de 93,9 % à 95,1 % alors que celle en passagers transportés est passée de 92,6 % à 93,5 %⁴⁸. Cette concentration accrue se retrouve particulièrement auprès des 5 plus grandes compagnies comme le montre le graphique suivant⁴⁹.



Graphique 4 : Part de marché des 5 plus grandes compagnies aériennes de 2019 à 2020.

On remarque que les parts de marché en passagers transportés et en passagers-kilomètres payants ont augmenté durant la crise de la COVID-19 pour atteindre des niveaux qui n'avaient jamais été atteints même au plus fort de la concentration du marché au moment de la disparition de Transaero. La fragilité du marché aérien qui subit toujours les conséquences de la crise sanitaire pourrait encore accroître cette concentration si certains acteurs étaient amenés à disparaître. De l’autre côté, des compagnies plus résilientes et susceptibles d’être soutenues par l’Etat pourraient en profiter pour renforcer leur positionnement sur le marché. Dans la partie suivante, nous étudierons le rôle des autorités de régulation et verrons comment elles favorisent le niveau de concentration élevé du marché aérien russe.

⁴⁷<https://www.air-cosmos.com/article/iata-le-transport-arien-mondial-devrait-perdre-1185-md-en-2020-23902>

⁴⁸ Ministère des Transports de la Fédération de Russie. “Transport de passagers”. <https://favt.gov.ru/dejatelnost-vozdushnye-perevozki-perevozki-passazhirov/>

⁴⁹ Ministère des Transports de la Fédération de Russie. “Transport de passagers”. <https://favt.gov.ru/dejatelnost-vozdushnye-perevozki-perevozki-passazhirov/>

Le rôle des autorités de régulation dans le niveau de concentration élevé du marché

Les octrois et révocations de certificats d'exploitation

Les autorités de régulation qui concernent dans cette étude l'Agence fédérale de transport aérien, le ministère des Transports de la Fédération de Russie et l'Etat russe ont eu un rôle déterminant pour expliquer la concentration du secteur aérien. Un des aspects de ce rôle a porté sur le contrôle des entrées et sorties sur le marché par l'octroi et la révocation des certificats d'exploitation. De fait, chaque compagnie pour opérer sur le marché doit être en possession de ce certificat (qu'on nomme en France "le certificat de transporteur aérien") qui est délivré par l'Agence fédérale de transport aérien⁵⁰.

Nous avons vu grâce au graphique 2 que le nombre de compagnies avait baissé entre 1994 et 2019 et que cette baisse était allée de pair avec une plus grande concentration du marché. Cette diminution est liée à la révocation d'un grand nombre de certificats d'exploitation par l'Agence fédérale de transport aérien à partir du milieu des années 90, et ce, pour des raisons de sécurité⁵¹. En effet, au moment de l'émergence des babyflots, la plupart d'entre elles ne respectaient pas les normes de sécurité internationale définies par l'Iata. Cette situation a même conduit l'organisation internationale à désigner le voyage en train comme le moyen de transport le plus sûr en Russie dans les années 90⁵². En conséquence de cela, l'aviation civile russe a souffert d'une réputation exécrationnelle qui empêchait le développement de son marché et plus particulièrement de son segment international⁵³. Pour parer à ces limites, l'Agence fédérale de transport aérien s'est mise à retirer les certificats d'exploitation des compagnies ne respectant pas les nouvelles normes de sécurité et de réglementation. Le graphique suivant⁵⁴ permet de représenter le nombre de certificats octroyés et révoqués de 1994 à 2016.

⁵⁰ <https://favt.gov.ru/dejatelnost-gosudarstvennyye-uslugi/>

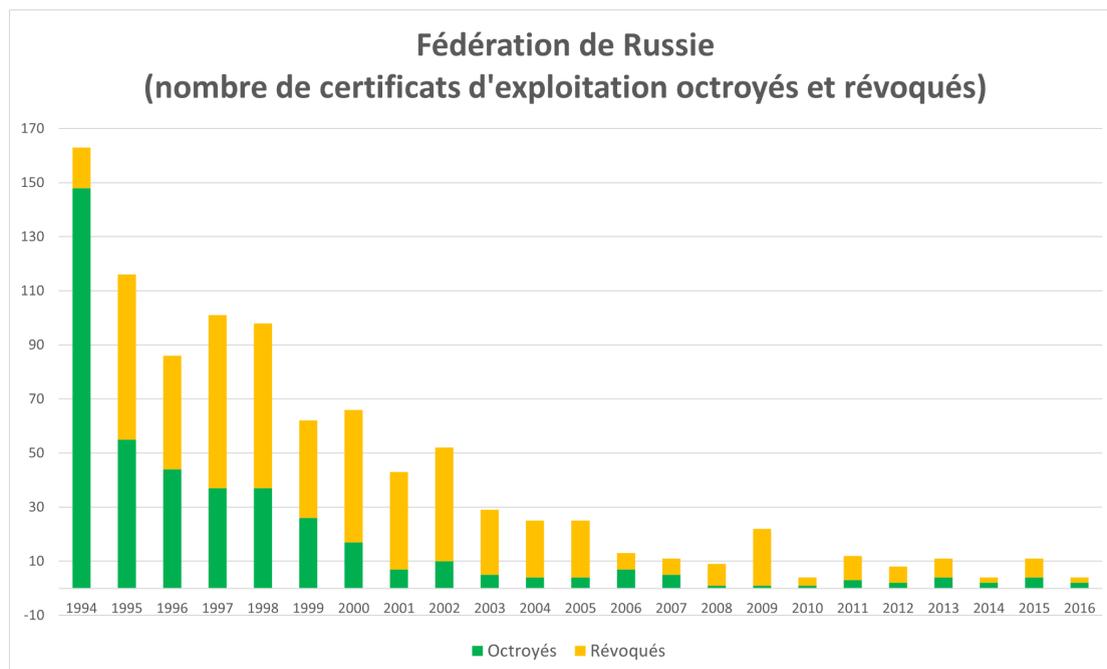
⁵¹ <https://archive.seattletimes.com/archive/?date=19980116&slug=2729072>

⁵² Brzezinski., M. (2002). "Casino Moscow: A Tale of Greed and Adventure on Capitalism's Wildest Frontier". Chap 1.

⁵³ 20minutes. "Russie: Aeroflot présente sa compagnie low-cost". (2013).

<https://www.20minutes.fr/economie/1234709-20131010-20131010-russie-aeroflot-presente-compagnie-low-cost>

⁵⁴ Dont les données sont issues de l'article de Lukyanov (2018) et qui reprennent celles du ministère des Transports de la Fédération de Russie.



Graphique 5 : Nombre de certificats d'exploitation octroyés et révoqués de 1994 à 2016.

Il illustre un grand nombre de révocations de certificats dans la deuxième moitié des années 90 et au début des années 2000, indiquant que les sorties du marché ont été très importantes. De plus, on remarque que les certificats octroyés se sont fait de plus en plus rares dès le milieu des années 90 permettant la diminution du nombre d'acteurs, mais également de renforcer la concentration du marché. En effet, selon l'étude de Lukyanov (2018)⁵⁵, ce sont particulièrement les barrières à l'entrée pesant sur le marché aérien russe qui ont créé les conditions de sa concentration élevée. L'impossibilité pour un nouvel acteur d'entrer facilement sur le marché empêche l'existence d'un marché contestable au sens de Baumol (1982)⁵⁶ où les acteurs en présence se font concurrence du fait de la menace de l'arrivée de nouveaux acteurs. Le fait que de 2008 à 2016 (période où la concentration s'accroît) il n'y a eu que 20 certificats octroyés contre 65 certificats révoqués indique qu'il est plus facile de sortir du marché que d'y entrer. De plus, d'après le même article si l'obtention de ce certificat permet d'être présent sur le marché, il ne permet pas forcément de venir concurrencer les acteurs déjà en place étant donné que certaines barrières administratives tels que des coûts de transactions élevés concernant notamment l'utilisation de certains équipements aéronautiques existent⁵⁷. Ces éléments montrent que les autorités de régulation ne favorisent pas la concurrence sur le marché, ce qui affaiblit celle qui existe entre les compagnies opérantes et laisse la main libre aux grands acteurs pour renforcer leurs parts et donc d'accroître la concentration du marché.

⁵⁵ Lukyanov, A. S., et Ruzhanskaya, L. (2018). « Restraints on competition in the Russian air passenger market ». *St Petersburg University Journal of Economic Studies*. Vol. 34, issue 1, pp. 134-148.

⁵⁶ Baumol, W. J. (1982) "Contestable Markets: An Uprising in the Theory of Industry Structure". *The American Economic Review*. Vol. 72, no. 1, pp. 1-15.

⁵⁷ En termes de maintenance ou de traitement et de l'analyse de données de vols.

La volonté de créer un champion national

L'autre aspect du rôle des autorités de régulation a porté sur la volonté de créer un champion national au travers Aeroflot⁵⁸. Cette volonté n'est pas rare en Russie, les autorités de régulation et particulièrement l'Etat russe ont souvent privilégié la formation de géants de dimension internationale au détriment de la compétition domestique, on peut citer les cas de Gazprom, Rosneft ou Rusal⁵⁹. Cela a conduit dans le cas d'Aeroflot à renforcer sa position sur le marché aérien russe pour que la compagnie devienne prépondérante. Dans cette sous-partie, nous revenons sur la matérialisation de cette volonté en commençant par la décision de consolider les actifs d'Etat en 2011.

Il a été noté dans la sous-partie sur la domination croissante d'Aeroflot que la part de marché de la compagnie avait fait un bond de 11 points d'une année sur l'autre de 2011 à 2012. Cela tient à la consolidation et l'unification de toutes les compagnies détenues par l'Etat russe et gérées par la société d'Etat Rostec sous la bannière d'Aeroflot. L'objectif fut double : celui d'accroître la viabilité financière, mais aussi la compétitivité d'Aeroflot⁶⁰. Ainsi, une compagnie comme Rossiya qui avait 5,4 % des parts de marché en 2010⁶¹ est entré dans le giron d'Aeroflot ce qui a participé à l'augmentation des parts de marché du groupe.

Une autre décision forte a montré cette volonté, c'est celle de la révocation du certificat d'exploitation de Transaero fin 2015. En effet, il a été dit précédemment que la disparition de l'ancienne première compagnie privée de Russie avait été provoquée en partie par une décision des autorités de régulation suite à l'impossibilité par Transaero de payer sa dette. Dans les faits, cette disparition a été poussée par l'Etat russe qui a refusé que la compagnie se fasse racheter par la troisième compagnie de l'époque S7 Airlines⁶². Ce refus s'est exprimé par la précipitation qu'a eu l'Etat russe à révoquer le certificat de Transaero. Cette décision a été prise pour empêcher S7 Airlines d'augmenter ses parts de marché qui aurait pu atteindre 20 % avec ce rachat, ce qui aurait été suffisant pour concurrencer le leadership d'Aeroflot. Les autorités en révoquant le certificat de Transaero ont souligné leur volonté de privilégier leur champion national et ont acté la position de quasi-monopole dans laquelle se trouve Aeroflot.

Avant cette révocation, une autre décision a également grandement profité à Aeroflot, c'est celle de la modification de la législation pour permettre le développement du segment low-cost du marché. En effet, avant 2014, la législation ne permettait pas par exemple de vendre des billets non-remboursables, de facturer les repas servis à bord,

⁵⁸ CAPA - Centre for Aviation. (2014).

<https://centreforaviation.com/analysis/reports/aeroflot-swot-analysis-russias-national-champion-is-well-positioned-to-confront-new-challenges-160933>

⁵⁹ La Tribune. (2013).

<https://www.la Tribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/20130131trib000746096/aeroflot-reussit-un-peu-trop-aux-yeux-de-son-actionnaire-principal-l-etat-russe.html>

⁶⁰ <https://web.archive.org/web/20110606045815/http://en.rian.ru/business/20100202/157751083.html>

⁶¹ En passagers transportés. <https://ir.aeroflot.ru/en/reporting/annual-reports/>

⁶² La Tribune. (2015). "Moscou coupe les ailes de Transaero au profit d'Aeroflot : Airbus et Boeing grands perdants".

<https://www.la Tribune.fr/entreprises-finance/industrie/aeronautique-defense/moscou-consolide-le-transport-aerien-autour-d-aeroflot-520816.html>

ou de retirer de la valeur du billet les frais pour le transport des bagages, mais le ministère des Transports a fait adopter une ordonnance annulant ces prérogatives début 2014⁶³. Il faut dire que cette modification a été poussée par Aeroflot elle-même qui ambitionnait depuis de nombreuses années déjà de lancer une filiale low-cost. La menace d'un renoncement à ce projet fin 2013 a précipité cette modification⁶⁴ ce qui montre le poids et l'influence d'Aeroflot dans les décisions prises par les autorités de régulations, mais pose également le risque que les futures activités commerciales de la compagnie soient dirigées non pas tant par les forces du marché que par des raisons politiques, alors que le conseil d'administration de la compagnie est composé entièrement de fonctionnaires d'Etat⁶⁵.

Conclusion

On peut donc conclure en disant que cette étude en analysant de façon dynamique le niveau de concentration du marché aérien russe à déterminer que celui-ci tend à être plus concentré. Le premier constat qui rendait compte d'un niveau de concentration élevé du fait de la captation par un nombre limité d'acteurs de parts importantes du marché a été complété par une analyse plus précise du bénéficiaire de cette concentration qui est Aeroflot. Il a été démontré que la dynamique de cette compagnie soutenue par les autorités de régulation a expliqué sa prépondérance et la plus grande concentration du marché aérien russe ces dernières années. Aujourd'hui, on peut caractériser le marché aérien russe comme étant hautement concentré avec Aeroflot en situation de quasi-monopole. Les événements récents ont montré les premiers signes d'une concentration encore accrue du marché avec le risque que certains acteurs disparaissent du fait des conséquences liés à la crise sanitaire, alors que d'autres pourraient bénéficier du soutien de l'Etat. Tous ces éléments, établissant le retour du poids prépondérant d'Aeroflot, nous poussent à poser cette question : assiste-t-on à un mouvement à contresens de l'histoire ?

⁶³ Russia Beyond. (2014).

https://fr.rbth.com/economie/2014/03/14/le_marche_des_compagnies_low_cost_en_plein_developpement_en_russie_28269

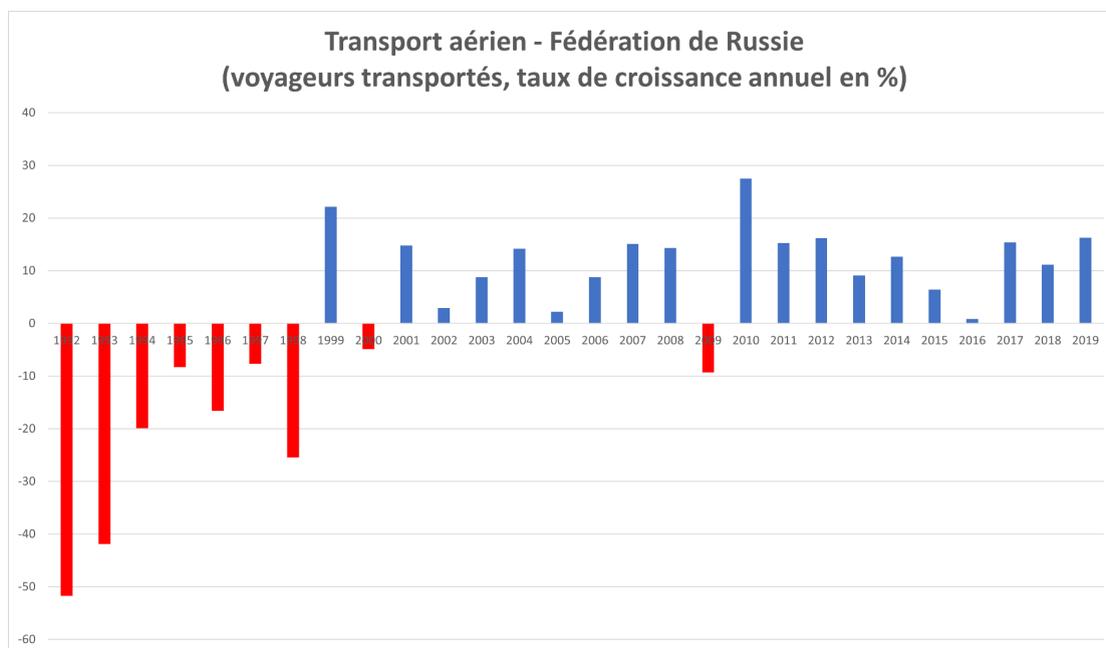
⁶⁴ 20minutes. "Russie: Aeroflot présente sa compagnie low-cost". (2013).

<https://www.20minutes.fr/economie/1234709-20131010-20131010-russie-aeroflot-presente-compagnie-low-cost>

⁶⁵ Russian Aviation Insider. (2019). "INSIGHT: Russian air transport industry – integration and differentiation". <http://www.rusaviainsider.com/insight-russian-air-transport-integration-differentiation/>

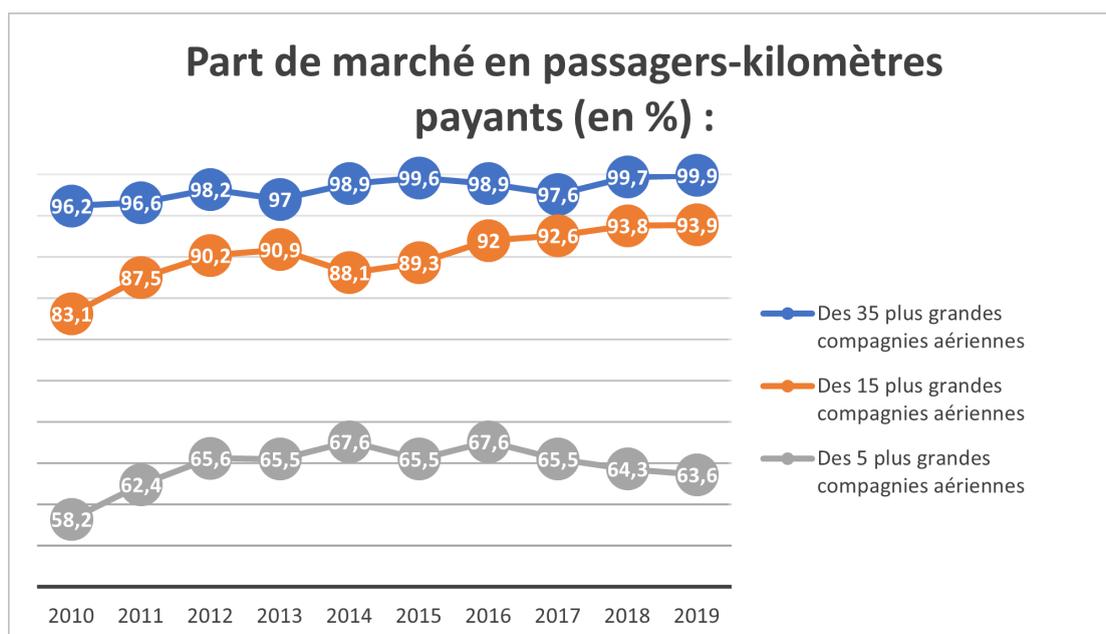
Annexes

Annexe 1 : Les taux de croissance annuels du nombre de voyageurs transportés.
Données de la Banque mondiale : Transport aérien, voyageurs transportés. Source : <https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/IS.AIR.PSGR>

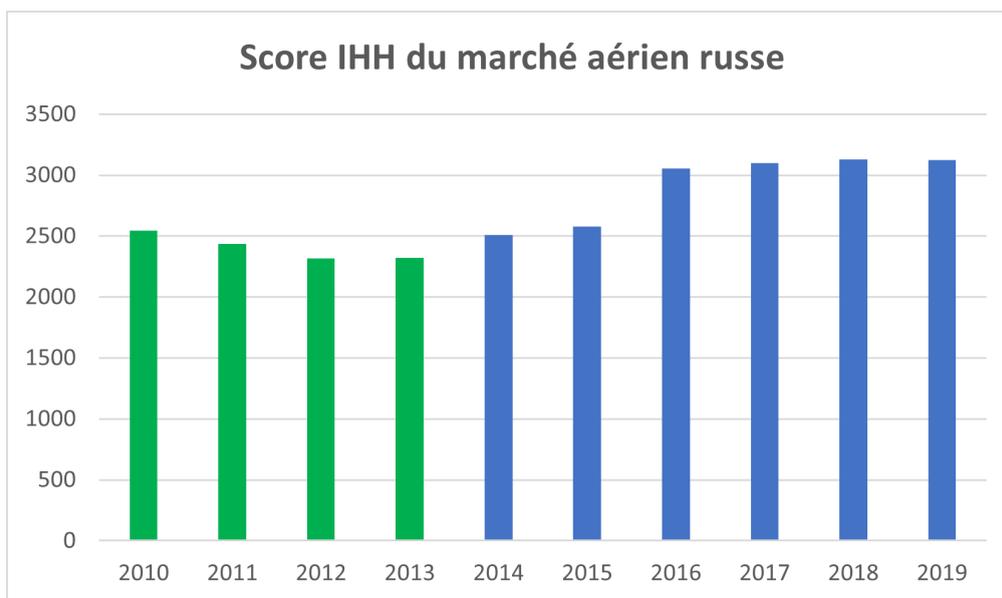


Annexe 2 : Les parts de marché en passagers-kilomètres payants des 35, 15 et 5 plus grandes compagnies aériennes de 2010 à 2019. Données du ministère des Transports de la Fédération de Russie. Source :

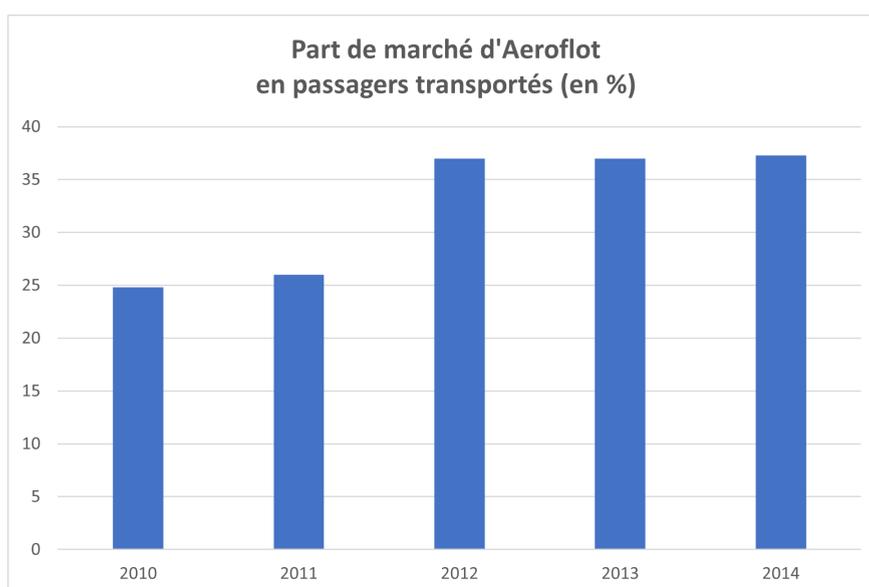
<https://faut.gov.ru/dejatelnost-vozdushnye-perevozki-perevozki-passazhirov/>



Annexe 3 : Score Indice de Herfindahl-Hirschmann (IHH) pour la période allant de 2010 à 2019. La segmentation en deux des valeurs est dû au fait que la première sous-période (en vert) tient compte des données sur les parts de marché en passagers transportés des compagnies exclusivement russes, alors que la seconde sous-période tient compte des données sur les parts de marché en passagers transportés de l'ensemble des compagnies qu'elles soient russes ou étrangères. Source : <https://ir.aeroflot.ru/en/reporting/annual-reports/>



Annexe 4 : Part de marché d'Aeroflot en passagers transportés de 2010 à 2014. Elle ne concerne que le marché aérien des compagnies russes. Source : <https://ir.aeroflot.ru/en/reporting/annual-reports/>



Annexe 5 : Parts de marché en passagers transportés de 2014 à 2019. Elles concernent l'ensemble des parts de marché, y compris celles des compagnies étrangères. Source : <https://ir.aeroflot.ru/en/reporting/annual-reports/>

