

Либерализация авиасообщения в Европе и Юго-Восточной Азии, и ее влияние на развитие бюджетных авиакомпаний

В.В. Кульков,

аспирант департамента мировой экономики, Национальный исследовательский университет Высшая школа экономики (101000, Россия, г. Москва, ул. Мясницкая, 20; e-mail: vladislav.kulikov@gmail.com)

Аннотация. Статья посвящена современным тенденциям в развитии гражданской авиации в Европе и Юго-Восточной Азии. Автор отмечает укрепление позиций бюджетных авиакомпаний в этих регионах мира и причину этого видит в постепенной либерализации авиасообщения. Бюджетные авиакомпании занимают сильные позиции на субрегиональных рынках, постепенно вытесняя традиционные авиакомпании с ближне- и среднемагистральных направлений. Автор обращает внимание на необходимости развития отечественных бюджетных авиакомпаний для развития конкуренции на рынке авиаперевозок и считает важным создание режима «открытого неба» в странах ЕАЭС.

Abstract. The article focuses on modern trends in civil aviation development in Europe and Southeast Asia. The author states that low-cost carriers are taking ground in these regions and points out liberalization of air traffic as its main reason. Low-cost airlines strengthen their positions in subregional markets and gradually force traditional airlines out of short- and medium-haul destinations. The author underlines importance of domestic low-cost carriers development for competition in the domestic air traffic market and considers importance of «open sky» establishment.

Ключевые слова: гражданская авиация, бюджетные авиакомпании, транспорт, международная экономическая интеграция.

Keywords: civil aviation, low-cost carriers, transport, international economic integration.

В XX веке появился новый вид транспортного средства, который смог во многом изменить наш мир – это самолет. Если сначала услугами пассажирских авиалиний могли пользоваться только очень состоятельные люди, со временем этот вид транспорта стал более доступным для менее обеспеченных слоев населения во многом благодаря бюджетным авиакомпаниям, получившим импульс к развитию именно в рамках процесса либерализации авиасообщения во всем мире. Глобализация мировой экономики тесно связана с развитием пассажирских авиаперевозок. За их счет стало проще и быстрее попасть из одной части планеты в другую, что позволило увеличить деловую активность между странами. Сегодня гражданские авиаперевозки важная часть мировой экономики: 58 миллионов человек трудоустроено в этой сфере, при этом отрасль создает около 3,4% мирового ВВП, и если бы отрасль была страной, то она бы занимала 21 место в списке самых больших экономик мира. [1]

Эволюция международного воздушного права и ее влияние на отрасль пассажирских авиаперевозок.

Развитие гражданской авиации тесно связано с развитием международного воздушного права, так как авиакомпании зачастую осуществляют международные рейсы, которые подлежат правовому регулированию на основе двусторонних или многосторонних соглашений между государствами.

Появление первых самолетов создало новую отрасль права – воздушное право. До начала XX века никто серьезно не задавался вопросом о том, кому принадлежит небо над государством. Первые подвижки в этом направлении сделали французы. Видный французский юрист П. Фошель считал, что человек не может распоряжаться воздухом, и его права ограничены высотой самых высоких зданий [2]. В пример приводилась Эйфелева башня (330 метров) – все

воздушное пространство ниже башни принадлежит государству, а все выше уже никому. Таким образом, Фошель ввел термин **«свободы воздуха»**, которому суждено играть очень большую роль в современном развитии воздушного права.

Однако о «свободе воздуха» во времена Фошеля пришлось достаточно быстро забыть – начались мировые войны, в которых самолеты оказались новым видом смертоносного оружия, и возникла необходимость суверенизации воздушного пространства каждым государством. Так, первое соглашение о воздушном сообщении было подписано между Францией и Германией 23 июня 1913 года [3]. Поводом для подписания этого соглашения стали частые нарушения военных пилотов Германии воздушного пространства Франции. В рамках данного соглашения оговаривалось взаимное уважение воздушного пространства государств, а воздушные границы дозволено было пересекать военным и гражданским самолетам только по взаимному согласию сторон.

По окончании обеих мировых войн сформировалась система международного воздушного права, основанная на «Варшавской» (1929) и «Чикагской» (1944) конвенциях, которая закрепила **«суверенизацию воздуха»** за каждым государством. Эти конвенции играют основополагающую роль в современной системе международного воздушного права и регулируют правовую и техническую стороны международного воздушного сообщения.

В «Чикагской конвенции» приводится типовой пример Соглашения о воздушном сообщении (СВС), который регламентирует международное авиасообщение между 2 государствами. Это типовое соглашение легло в основу тысяч СВС, заключенных между странами по всему миру. В СВС и приложении к нему принято указывать маршруты, на которых возможно осуществление авиаперевозок (так называемые **«парты городов»**), частота рейсов авиакомпаний,

провозная емкость между «парами городов», количество авиакомпаний с каждой стороны, которые могут быть допущены до этих маршрутов и сами авиакомпании, которые называются **«назначенными авиаперевозчиками»**.

Эти двусторонние соглашения помогли наладить авиасообщения между государствами, но также способствовали появлению олигополий на международных направлениях. Сложилась система, при которой между 2 государствами осуществляли пассажирские авиаперевозки «назначенные авиакомпании», которых обычно было 2 или 4, при этом правила конкуренции, объем предложения и иногда даже тарифы были согласованы заранее в СВС между игроками на рынке. Таким образом, рынки авиаперевозок между государствами, можно было охарактеризовать, как рынки **«кооперативных олигополий»**. Кроме этого эти авиакомпании во многих случаях являлись национальными перевозчиками и принадлежали государству. Сложившийся рынок олигополий, состоящих из национальных авиакомпаний, значительно затруднил допуск на многие маршруты частных авиакомпаний во второй половине XX века. Но справедливости ради необходимо отметить, что сформировавшийся олигополичный характер рынка международных авиаперевозок был обусловлен не только СВС, но и спецификой отрасли, которая была и остается очень капиталоемкой с высоким порогом входа, который требует огромных инвестиций со стороны частного бизнеса.

Еще одним важным последствием развития системы СВС стало появление в гражданской авиации такого явления, как **«код-шеринг»**. Под «код-шерингом» подразумевается совместное коммерческое использование авиационных рейсов 2 и более авиакомпаниями. [3] Национальные авиакомпании одного государства не всегда могли предоставить своим пассажирам наиболее оптимальную для последних маршрутную сеть, но объединившись со своими партнерами по СВС, они могли значительно ее расширить. К примеру, в начале 90-ых годов между парами городов Москва-Лондон осуществляли авиаперевозки 2 назначенных авиакомпании - Аэрофлот и British Airways. Поданному британской короны нужно было попасть из Лондона в Челябинск, но British Airways не осуществлял рейсы по маршруту «Лондон-Челябинск», так как он не был прописан в соглашении СВС и скорее всего не являлся бы рентабельным для британской авиакомпании. Но благодаря «код-шерингу» возникла возможность купить билет по маршруту «Лондон-Челябинск» в British Airways, и услуги по перевозке пассажира осуществляли бы 2 компании – на маршруте «Лондон-Москва» перевозку осуществлял бы British Airways, а на маршруте «Москва-Челябинск» Аэрофлот. Прибыль, полученную с этого рейса, авиакомпании делили между собой. На основе таких «код-шеринговых» соглашений стали формироваться авиационные альянсы, которые объединяют крупнейшие авиакомпании мира (Oneworld, Star Alliance, SkyTeam и др.) и позволяют значительно расширить маршрутную сеть, доступную для их пассажиров.

СВС между 2 странами изначально создавались под деятельность 1-2 авиакомпаний с каждой стороны, но в последней четверти XX

века стало очевидно необходимость упрощения авиасообщения между государствами, а так же сделать СВС более гибким инструментом международного воздушного права. Авиакомпаниям было очень тесно в рамках типичных соглашений о воздушном сообщении. Для этого стали вводиться в СВС коммерческие «свободы воздуха» [4]. Сегодня насчитывается 9 «свобод воздуха», которые позволяют упростить допуск авиакомпаний на иностранные рынки. Так, 8 и 9 свободы открывают полностью внутренний рынок авиаперевозок для иностранных авиакомпаний (см. Таблицу 1).

Кроме расширения СВС за счет включения в них некоторых коммерческих «свобод воздуха», в мировой гражданской авиации стали формироваться режимы «открытого неба». Под режимом «открытого неба» принято понимать двустороннее или многостороннее соглашение о воздушном сообщении, которое включает в себя с 1 по 8 (и в некоторых случаях по 9) «свободу воздуха».

Таблица 1

Коммерческие «свободы воздуха»

	Описание «свободы воздуха»
1	Право пересекать воздушное пространство иностранного государства без посадки
2	Право на дозаправку и техническое обслуживание на территории иностранного государства на пути из одного государства
3	Право на полет из своей страны в иностранное государство
4	Право на пролет из иностранного государства в свою страну
5	Право на пересечение воздушного пространства 2 иностранных государств в случае, если пункт отправления и пункт назначения находятся в своей стране
6	Право на полет из одного иностранного государства в другое с остановкой в своей стране
7	Право на полет между двумя иностранными государствами без посадки в своей стране
8	Право на полет из одного аэропорта в другой в иностранном государстве с завершением полета в своем государстве
9	Право на полет между аэропортами в иностранном государстве без продолжения полета в свою страну

Особенно интересны многосторонние соглашения об «открытом небе», которые формируются в крупных субрегионах вроде Европы, Латинской Америки, Юго-Восточной Азии. В рамках таких соглашений создается единое правовое поле и единый рынок пассажирских авиаперевозок в определенном регионе мира, что позволяет значительно повысить конкуренцию между авиакомпаниями, так как в рамках соглашения об «открытом небе» на маршрутах «пары городов» теперь может действовать значительно большее количество авиакомпаний, что в свою очередь ведет к снижению цен на авиабилеты, от чего выигрывает конечный потребитель.

Процесс, характеризующийся внедрением «свобод воздуха» в современные СВС, появлением режимов «открытого неба», снятием ограничений на количество «назначенных авиаперевозчиков» на определенных маршрутах получил название **либерализации международного авиасообщения**. Можно сказать, что идеи П. Фошеля получили второе дыхание в конце XX - начале XXI века, когда страны Европы решили создать единое авиационное пространство, о котором мы расскажем ниже.

Либерализация открыла новые возможности для авиакомпаний, так как снимались огра-

ничения, касающиеся маршрутов и провозной емкости, а создание единого рынка пассажирских авиаперевозок в субрегионах в рамках реализации режима «открытого неба» позволило занимать новые ниши на рынке, которые раньше

не было возможности развивать. Либерализация дала импульс к развитию бюджетных авиакомпаний, которые стали занимать ведущие позиции на рынке внутренних и международных авиаперевозок.



Рис. 1. Этапы либерализации авиасообщения в разных регионах мира. Источник: Семенов А.А. [5].

Концепция бюджетных авиакомпаний («*low-cost carriers*») основывается на минимизации издержек, основные элементы которой:

- операционный лизинг самолетов одной модели с высоким уровнем топливной эффективности;
- воздушный парк должен быть новым для снижения издержек на техническое обслуживание;
- посадка в аэропортах, имеющих второстепенное значение, что позволяет экономить на аэропортовых сборах;
- использование одноклассовой компоновки салона самолета;
- предпочтительно только on-line продажи билетов;
- отсутствие обслуживания на борту за базовую цену (еда, выбор места, провоз багажа и пр. взимаются за дополнительную плату);
- полет на коротких и средних маршрутах для достижения высокого показателя оборачиваемости самолета за сутки.

Достаточно наглядно воздействие бюджетных авиакомпаний на рынок авиаперевозок Европы описал Markus Franke в своей работе «Competition between network carriers and low-cost carriers—retreat battle or breakthrough to a new level of efficiency?» (2004) [6]

Маркус Франке выделил 3 этапа развития рынка пассажирских авиаперевозок: 90-ые года XX столетия (бюджетных авиакомпаний нет), 2000-ые (бум бюджетных авиакомпаний) и ближайшее будущее (рынок стабилизировался). Бум

бюджетных авиакомпаний привел к увеличению спроса на пассажирские авиаперевозки, особенно в низком ценовом сегменте, при этом традиционные авиакомпании потеряли часть клиентов, решивших поменять их на более дешевых авиаперевозчиков. Традиционные авиакомпании оказались не готовы к появлению новых игроков, в частности из-за неспособности конкурировать с ними в части издержек – на адаптацию ушло много времени. При этом имея незначительные издержки, бюджетные авиакомпании смогли снять сливки в виде большой части прибыли, которую недополучили традиционные авиакомпании. В перспективе традиционные авиакомпании должны были суметь снизить свои издержки, чтобы иметь возможность конкурировать по цене с лоукостами. Современные тенденции в развитии традиционных авиакомпаний подтверждают прогноз Маркуса Франка - начинают часто встречаться гибридные авиакомпании, перенимающие элементы бизнес-моделей традиционных и бюджетных авиакомпаний.

Таким образом, экономическая политика многих государств в области регулирования международного авиасообщения прошла от идей «свободы воздуха» к его суверенизации и обратно. Либерализация авиасообщения смогла снять много ограничений на деятельность авиакомпаний в разных странах мира и открыла дверь для бюджетных авиакомпаний, бизнес-модель которых опирается на частые рейсы между «парами городов», на которых нет никаких

ограничений ни по провозной емкости, ни по ценообразованию.

Либерализация авиасообщения в Европе и Юго-Восточной Азии: как бюджетные авиакомпании завоевали небо.

Европейский рынок авиаперевозок очень удобен для бюджетных авиакомпаний:

- национальные государства небольшие по площади, при этом внутренний рынок авиаперевозок внутри стран развит незначительно из-за существования сильной конкуренции с железнодорожным транспортом, в отличие от авиаперевозок между странами Европы;

- внутри Европы после распада Варшавского блока повысилась мобильность населения между странами, обусловленная процессами европейской интеграции;

- общий рынок авиаперевозок Европы очень емкий;

- в субрегионе имеется большое количество второстепенных аэропортов у крупных городов, что позволяет выбирать из-них наиболее оптимальные с точки зрения издержек для авиакомпаний.

Для появления бюджетных авиакомпаний нужна была либерализация авиасообщения в регионе, которая началась в 1988 году и закончилась в 2006. Основной период либерализации проходил с 1988 по 1997 года и подразумевал создание режима «открытого неба» на объединенном рынке авиаперевозок среди членов ЕС. Для осуществления безболезненного перехода к единому рынку, дерегулирование рынка проходило поэтапно и содержало 3 пакета мер - Air Liberalisation Packages. [7] (см. Таблицу 2).

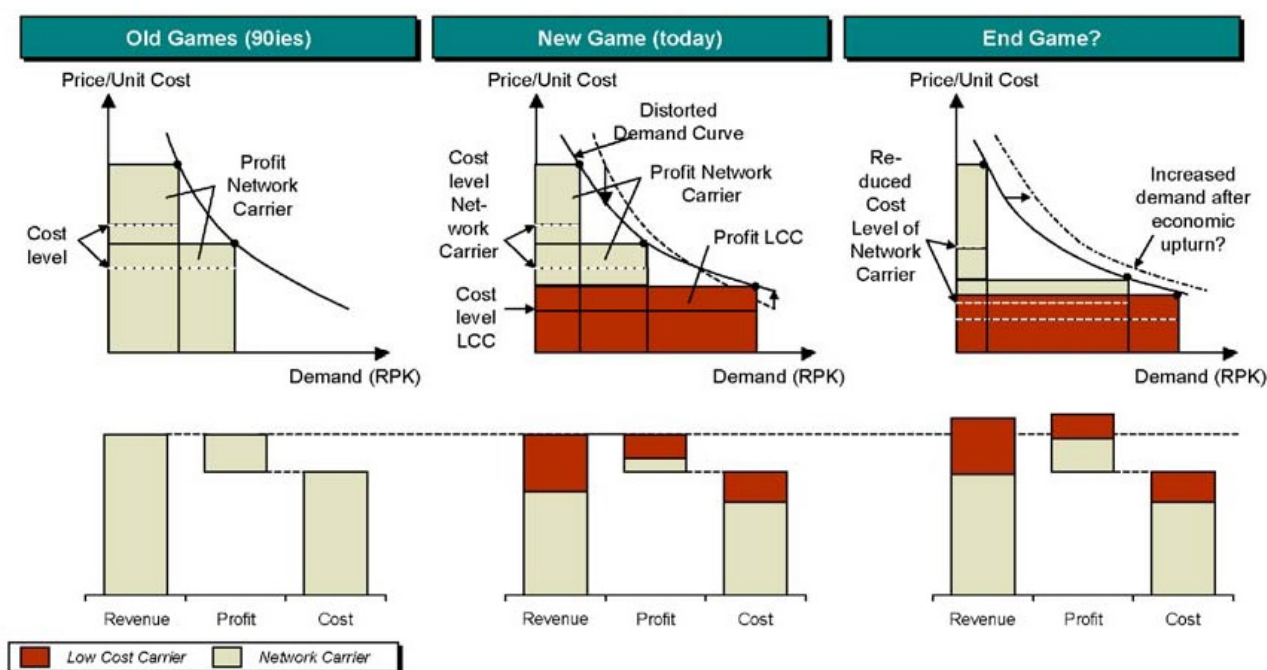


Рис. 2. Изменение рынка пассажирских авиаперевозок из-за появления бюджетных авиакомпаний. Источник: Markus Franke [6].

Первые два пакета сохраняли систему двусторонних соглашений об авиасообщении между государствами Европы, но при этом унифицировали все соглашения относительно провозной емкости, тарифообразованию и доступу к маршрутам для всех авиакомпаний ЕС.

К примеру, первый пакет устанавливал границы провозных емкостей авиакомпании 2 государств в отношении 45/55%, с дальнейшим послаблением до соотношения 40/60%. Если первый пакет подразумевал, что правительства самостоятельно утверждают тарифы на авиаперелеты, то во втором пакете иностранное государство могло наложить запрет на установленный тариф в другом государстве.

Принятие 3 пакета либерализационных мер в 1992 году подразумевало создание к 1997 году единого европейского рынка авиаперевозок, на который распространяются 8 и 9 «свободы воздуха» для всех авиакомпаний ЕС, а также снимались все ограничения по провозным емко-

стям, и утверждалось свободное тарифообразование для авиакомпаний.

Последним этапом либерализации авиационного пространства Европы стало создание «Единого европейского воздушного пространства» (European Common Aviation Area – ECAA), которое подразумевает возможность присоединение к этому многостороннему режиму «открытого неба» стран, не входящих в ЕС.

В начале 2000-ых годов были подведены первые итоги либерализации, которые указывали на значительный рост пассажиропотока и пассажирооборота в странах Европы. [8]

В 90-ые годы мало, кто предполагал, что бюджетные авиакомпании смогут стать серьезной силой на рынке авиаперевозок. Так, в 1996 году, за год до распространения режима «открытого неба» в ЕС, доля лоукостеров в провозной емкости авиакомпаний составляла всего 1,6%. Первые бюджетные авиакомпании в Европе появились в Великобритании и Ирландии, но до создания режима «открытого неба», они долго

оставались в тени. За первые семь лет после получения 8 и 9 «свобод воздуха» провозная емкость бюджетных авиакомпаний в Европе выросла до 20,2%. [8] А в период с 2005 по 2012

года бюджетные авиакомпании смогли нарастить свою долю в пассажиропотоке на внутренних европейских маршрутах 27,8% до 56%, а на международных с 7,5% до 22,4%. [9]

Таблица 2

Air Liberalisation Packages и области их регулирования

	1 пакет (1988)	2 пакет (1990)	3 пакет (1992)
Провозная емкость авиакомпаний между 2 странами	45/55%	40/60% с возможностью увеличения на 7,5% ежегодно доли одной страны	Отмена ограничений
Тарифообразование	Утверждаются каждой стороной	Утверждаются каждой стороной, если нет взаимных возражений	Свободное тарифообразование авиакомпаний
Доступ к маршрутам	3 и 4 свободы распространены на крупные узловые аэропорты ЕС	3 и 4 свободы распространены на все аэропорты ЕС, приняты обязательства по обслуживанию и защите новых региональных маршрутов	Полностью открытый доступ на международные и внутренние рейсы стран ЕС авиакомпаний ЕС – 8 и 9 свобода воздуха с апреля 1997 года

Таблица 3
Изменение пассажирооборота и пассажиропотока между странами ЕС в период 1990-2002 гг.

Рост пассажирооборота, %			Рост пассажиропотока, %		
1990-1994	1994-1998	1998-2002	1990-1994	1994-1998	1998-2002
23,6	42	35,2	20,4	37,8	40,9

Сегодня бюджетные авиакомпании смогли вытеснить традиционные с внутренних рейсов

внутри Европы, при этом продолжая увеличивать свою долю рынка на международных маршрутах. Так, по итогам 2012 года из 15 крупнейших авиакомпаний Европы 6 являлись лоукостерами, на которых приходилось 42,2% всех перевезенных пассажиров из топ-15 (см. Таблицу 4). [9] При этом первая авиакомпания Европы по такому показателю как пассажиропоток – бюджетная авиакомпания Ryanair.

Таблица 4

15 крупнейших авиакомпаний Европы по количеству перевезенных пассажиров за 2013 год, млн. чел.

	Компания	Страна	Тип	2013	Занятость мест, %
1	Ryanair	Ирландия	бюджетная	79,3	82
2	Lufthansa	Германия	традиционная	74,7	78,1
3	easyJet	Великобритания	бюджетная	58,4	90,4
4	AirFrance	Франция	традиционная	50,6	81,5
5	British Airways	Великобритания	традиционная	37,6	79,9
6	Air Berlin	Германия	бюджетная	33,3	80,7
7	Turkish Airlines	Турция	традиционная	26,6	77,7
8	SAS Scandinavian	Швеция	традиционная	25,5	75,1
9	KLM	Нидерланды	традиционная	25,1	85,7
10	Alitalia	Италия	традиционная	24,3	74,6
11	Norwegian AS	Норвегия	бюджетная	17,7	78,5
12	SWISS IA	Швейцария	традиционная	15,8	82,9
13	Iberia	Испания	традиционная	14,8	81,5
14	Vueling Airlines	Испания	бюджетная	14,8	77,7
15	Wizz Air	Венгрия	бюджетная	12,4	85,7

Бизнес модель лоукостеров оказалась сильна за счет ее основании на минимизации издержек, а так же продемонстрировала свою устойчивость к кризисным явлениям в мировой экономике – из-за снижения доходов потребитель предпочитал переходить от традиционных авиакомпаний к бюджетным.

Сегодня на европейском рынке авиаперевозок бюджетные авиакомпании правят балом. Традиционные авиакомпании были вынуждены сконцентрироваться на дальнемагистральных направлениях (свыше 2500 км.), где лоукостеры сильно теряют в эффективности своей бизнес-модели.

В Юго-Восточной Азии процессы либерализации авиасообщения начались в 1990-ые года, как и в Европе. В период с 1994 по 2001 гг. Малайзия, Филиппины, Таиланд и Индонезия провели либерализацию внутренних авиаперевозок и подписали соглашения о введении режима «открытого неба» с США. Ориентируясь на опыт ЕС, страны ACEAH решили создать многосторонний режим «открытого неба» в собственном регионе. Так появилось Единый авиатранспортный рынок ACEAH (ASEAN Single Aviation Market – ASAM).

Создание ASAM проходит в 2 этапа, которые подразумевают постепенную либерализа-

цию авиасообщения между странами АСЕАН [10,11]:

- 2008 г. - «Многостороннее соглашение о либерализации авиасообщения» (MAAS);
- 2010 г. - «Многостороннее соглашение о полной либерализации пассажирского авиасообщения» (MAFLPAS).

Таблица 5
Основные положения MAAS и MAFLPAS

Соглашение	Протоколы	Состояние ратификации
MAAS	Протоколы 1-4. 3,4,5 свободы воздуха на территории всех субрегионов АСЕАН	Ратифицировано всеми государствами АСЕАН
	Протокол 5. 3 и 4 свобода воздуха между столицами АСЕАН	Не ратифицировано Индонезией и Филиппинами
	Протокол 6. 5 свобода воздуха между столицами АСЕАН	Не ратифицировано Индонезией и Филиппинами
MAFLPAS	Протокол 1. 3 и 4 свобода воздуха между любыми городами АСЕАН	Не ратифицировано Индонезией и Лаосом
	Протокол 2. 5 свобода воздуха между любыми городами АСЕАН	Не ратифицировано Индонезией и Лаосом

Среди важных отличий ASAM от ECAA заключается в нежелании внедрения 8 и 9 «свобод воздуха». Причина отсутствия внутреннего рынка для иностранных авиакомпаний внутри субрегиона заключена в особенности развития национальных авиационных кодексов этих стран. В

период либерализации авиасообщения в 1990-ые года в регионе возникло множество лоукостеров, при этом бюджетной авиакомпании из одной страны АСЕАН можно было найти партнера в другой стране и открыть совместную авиакомпанию под брэндом материнской авиакомпании. Таким образом, в этом регионе сформировались целые авиационные группы из бюджетных авиакомпаний. Здесь действуют 23 бюджетные авиакомпании, при этом 15 из них функционируют в рамках авиационных групп «AirAsia» (6), «Jetstar» (3), «Tigerair» (3) и «LionAir» (3). [12] Окончательное создание ASAM планируется к концу 2015 – началу 2016 года.

Одним из главных выгодополучателей от либерализации авиасообщения и появления бюджетных авиакомпаний всегда является пассажир. К примеру, исходя из CBC между Сингапуром и Малайзией, существовали ограничения на провозные емкости и количество «назначенных авиоперевозчиков» между «парами городов» Сингапур – Куала-Лумпур. В рамках реализации 5 протокола MAAS все эти ограничения были сняты в начале 2008 года. Итогом либерализации этого маршрута и допуска на него бюджетных авиакомпаний стал рост пассажиропотока на 46,25% за год и снижение средней цены авиабилета со 180 до 30 долл. США. [12]

Либерализация авиасообщения в регионе привела к экспансии бюджетных авиакомпаний и значительному росту их провозных емкостей. По итогам 2013 года на лоукостеры приходилось 40,2% всех провозных емкостей в Малайзии (см. рис.3).

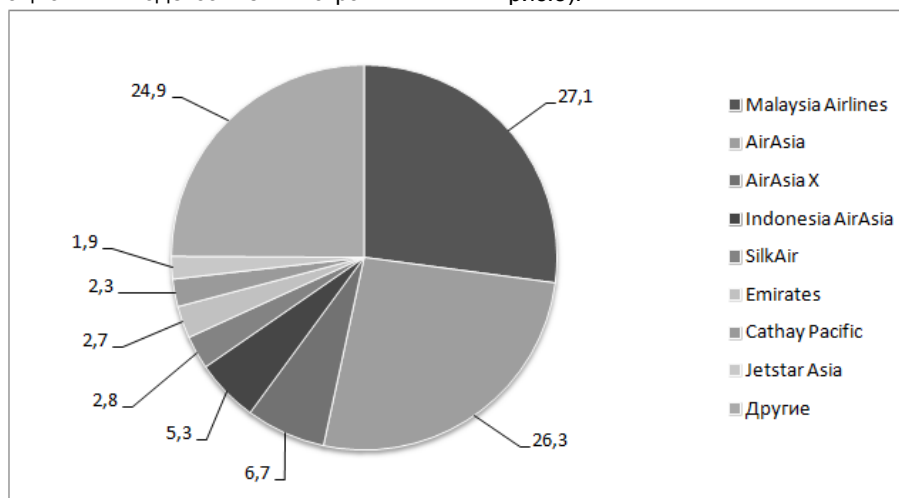


Рис. 3. Провозные емкости авиакомпаний на международных направлениях в Малайзии в 2013 году. Источник: Claire Teng, Michael Parr [13].

Схожая картина наблюдается и в других странах АСЕАН. К примеру, в Индонезии на бюджетные авиакомпании приходится 58,1% пассажирооборота на внутренних линиях и 30,4% провозных емкостей на международных направлениях. В Таиланде эти показатели равны 83,2% и 42,1% соответственно. [13]

Либерализация авиасообщения приводит к обострению конкуренции и появлению бюджетных авиакомпаний, которые вытесняют традиционные авиакомпании с рынка ближне- и среднемагистральных направлений. Это правило работает во многих регионах мира, в том числе в Европе и Юго-Восточной Азии.

Российские бюджетные авиакомпании.

А как обстоят дела с развитием бюджетных авиакомпаний в России? В России было 4 бюджетных авиакомпании: «Sky Express», «Авианова», «Добролет» и «Победа». История «Sky Express» (2006-2011) и «Авиановы» (2009-2011) была недолгой – компании были первопроходцами на отечественном рынке и совершили несколько серьезных ошибок в своей бизнес-модели. Общим для них было использование возрастных самолетов, что приводило к частым поломкам и, как следствие, задержкам рейсов. При этом «Sky Express» имел в своем парке

2 типа воздушных судов, что не упрощало их обслуживание, будь парк авиакомпании однотипным. Обе компании не смогли пережить последствия кризиса 2008-2009 года и адаптировать свою бизнес-модель под российские условия. «Добролет», дочка «Аэрофлота», осуществляла операционную деятельность с июня по август 2014 года, после чего компания попала под санкции, вызванные присоединением Крыма к РФ. Санкции привели к проблемам с европейскими и американскими контрагентами и последующему отзыву лизинговыми компаниями воздушных судов компании. [14] Вместо «Добролета» «Аэрофлот» создал новую дочернюю бюджетную авиакомпанию – «Победу», которая осуществляет свою с 1 декабря 2014 года по настоящее время. За январь-август 2015 года «Победа» перевезла 1 820 966 пассажиров, занимая 8 место по показателю пассажирооборота среди российских авиакомпаний. [15] В отличие от «Sky Express» и «Авиановы», «Аэрофлот» обладает большими финансовыми возможностями и смог взять в лизинг новые самолеты. Сегодня флот «Победы» состоит из 11 Боингов 737-800, средний возраст которых составляет 1,4 года.

Нам представляется очевидным, что для развития отечественных бюджетных авиакомпаний необходимо проводить постепенную либерализацию международных авиаперевозок. Победа является сильным игроком на рынке, так как за его спиной стоит Аэрофлот, но для появления новых бюджетных авиакомпаний нужен конкурентный и интересный рынок. На постсоветском пространстве идут процессы экономической реинтеграции – создан Евразийский экономический союз, объединивший Армению, Белоруссию, Казахстан, Киргизию и Россию. В рамках этой интеграционной группы было бы неплохо задумать о реализации режима «открытого неба», на подобии ECAA и ASAM, тем более, что концепция Единого Евразийского неба существует, а опыт Европы и стран АСЕАН указывает на положительное влияние бюджетных авиакомпаний на отрасль пассажирских авиаперевозок.

Библиографический список:

1. Aviation benefits beyond borders// ATAG. - 2014, 72p.
2. Афанасьев В.Г. Аэрополитика и регулирование международного воздушного транспорта. Монография. Москва. НОЧУ СПО «Авиашкола Аэрофлота», 2014. — 414 с.
3. Бордунов В.Д. Международное воздушное право. Учебное пособие. — М. : НОУ ВКШ «Авиабизнес»; изд-во «Научная книга», 2006. — 464 с.
4. Свободы воздушного пространства [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.icao.int/Pages/freedomsAir.aspx> (дата обращения: 20.09.2015).
5. Семенов А.А. Территориальная структура низкобюджетных пассажирских авиаперевозок мира: дис. канд. эконом. наук. МГУ, М., 2014 — 207с.
6. Markus Franke. Competition between network carriers and low-cost carriers—retreat battle or breakthrough to a new level of efficiency?// Journal of Air Transport Management – 2004, No10, p. 15-21.
7. Žabokrtský, M. EU Air Transport Policy: Implications on Airlines and Airports, Současná Evropa, №1, 2011, pp.161-182.
8. The Economic Impact of Air Service Liberalization Inter// VISTAS - 2006, 139 p.
9. Annual Analyses of the EU Air Transport Market – Final Report - 2013, 327 p.
10. Alan Knee-Jin Tan. The ASEAN Single Aviation Market: Liberalizing the Airline Industry//Economic Research Institute for ASEAN and East Asia – 2014, No 4, p. 1-8.
11. Alan Khee-Jin Tan. The ASEAN multilateral agreement on air services: En route to open skies? // Journal of Air Transport Management – 2010, Vol 16, p. 289-294.
12. Shinya Hanaoka, Mikio Takebayashi, Tomoki Ishikura, Batari Saraswati. Low-cost carriers versus full service carriers in ASEAN: The impact of liberalization policy on competition// Journal of Air Transport Management – 2014, Vol 40, p. 96-105.
13. Claire Teng, Michael Parry. Asia's low-cost carriers// Standard Chartered Research – 2013, 131 p.
14. «Аэрофлот» ликвидирует компанию «Добролет» [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://kommersant.ru/doc/2772931> (дата обращения: 20.09.2015).
15. Росавиация: перевозки пассажиров [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.favt.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-perevozki-passazhirovi/> (дата обращения: 20.09.2015).