

управляющей компании вряд ли может ей соответствовать в силу противоречий двойного подчинения структурных единиц.

Формирование организационной структуры железнодорожного транспорта в организационной форме холдинга весьма непоследовательно и далеко не закончено. Искусственная ломка сложившихся связей не поддается адекватной замене. Прослеживаются несколько негативных тенденций отторжения бизнесов: приватизация прибыльных ДЗО (продажа ПГК и значительной доли ТрансКонтейнера), потеря контроля над многими видами деятельности и др.

Построение важнейшей отрасли, каким является железнодорожный транспорт, не может строиться по искусственным зарубежным лекалам, адаптация к которым не проходит проверку практикой.

О СТИМУЛИРОВАНИИ РАЗВИТИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК И АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИИ

Костромина Е.В.

*Национальный исследовательский университет "ВЫСШАЯ ШКОЛА ЭКОНОМИКИ", Москва
kostromina_e@mail.ru*

Авиаперевозки, авиационная промышленность, воздушный транспорт.

1. Российский рынок авиаперевозок растёт темпами, опережающими среднемировой уровень

Наиболее распространенная в мировом воздушном транспорте модель BOEING предполагает прогнозирование пассажирооборота в зависимости от темпов роста ВВП. Учитывая позитивный прогноз стабильного роста экономики РФ в ближайшие годы, есть все предпосылки сохранения восходящего тренда прироста объёмов авиаперевозок и отмеченной тенденции опережения темпов развития рынка РФ в сравнении со среднеотраслевыми.

Таблица 1. Среднегодовые темпы прироста пассажирооборота в России и мире в 2011-2030г¹²

	2011-2020гг	2021-2030	Средние за 20 лет
Россия	6,2%	4,9%	5,6%
Мир	5,4%	4,3%	4,8%

2. Привлекательность российского рынка авиаперевозок обуславливает обострение конкурентной борьбы между российскими и иностранными авиакомпаниями

Высокий потенциальный объём и значительные темпы ежегодного прироста перевозок привлекают авиакомпании мира на российский рынок.

В последние годы доля российских авиакомпаний на рынке перевозок в/из России неуклонно сокращается: если в 2007г доля составляла 67,9%, в 2008г – 66,6%, в 2009г – 65%, то в 2011г - только 55%.

Нельзя забывать, что в настоящее время действующий порядок допуска иностранных авиакомпаний на российский рынок на основе двусторонних соглашений защищает позиции отечественных перевозчиков. При вступлении России в ВТО и реализации политики «открытого неба» позиция авиакомпаний РФ может стать более уязвимой и привести к банкротству наиболее неэффективных из них.

¹² Airbus, www.ato.ru, 11.10.2011

3. Национальные интересы РФ налагают жёсткие требования на авиакомпании РФ по поддержанию конкурентоспособности и способности противостоять иностранным авиакомпаниям в борьбе за рынок

Рынок авиаперевозок РФ имеет ряд характерных особенностей. Так, если в Европе происходит консолидация крупнейших игроков, то в РФ 5 крупнейших авиакомпаний не склонны к объединению. Во многих регионах мира и в Европе в том числе сложилась мультихабовая структура авиаперевозок, а в РФ порядка 70% пассажиропотоков сконцентрированы в направлениях на Москву. Американский и европейский рынки отличаются обостренной конкурентной борьбой “full-service” и “low-cost” перевозчиков, которая практически отсутствует в РФ из-за медленного развития сегмента рынка низкобюджетных авиакомпаний.

Есть и некоторые общие черты. В мире и в России сложилась устойчивая прибыльность дальне магистральных перевозок, определяющая быстрое их развитие. Отмечается низкая рентабельность авиаперевозок внутри Европы, аналог которых в РФ – перевозки на местных и региональных маршрутах – убыточны.

Важнейшими задачами развития воздушного транспорта РФ на современном этапе являются:

- сбалансированное развитие аэропортовой сети;
- развитие инфраструктуры аэронавигации;
- повышение качества предоставляемых услуг;
- развитие парка ВС;
- расширение сфер рационального использования авиации;
- совершенствование обучения авиационного персонала и информационно-аналитического обеспечения воздушного транспорта;
- совершенствование систем государственного регулирования;
- развитие экспорта авиатранспортных услуг;
- повышение безопасности полётов;
- совершенствование системы госрегулирования в области авиационной экологии и др.

Зрелость рынка и возрастающая конкуренция побуждают к образованию сильных авиатранспортных объединений. Для сохранения и расширения доли рынка авиакомпании России стремятся точно позиционировать на целевом рынке свой продукт, не уступающий лучшим мировым стандартам по безопасности и регулярности полётов, качеству эксплуатируемых воздушных судов (ВС), предлагаемому сервису, уровню цен и соотношению цена-качество и пр.

4. Дальнейшая консолидация авиакомпаний РФ предопределена экономическими законами и необходимостью успешной конкуренции на мировом рынке авиаперевозок

Количество и размер авиакомпаний в условиях рынка определяются не авиационными властями государства, а законами экономики, так как с ростом масштабов производства и количества ВС снижается себестоимость авиаперевозок. Наиболее экономически выгодное количество ВС определяется путём оптимизации по критериям максимума фондоотдачи и минимума себестоимости авиаперевозок.

Консолидация авиакомпаний РФ и возрастание их рыночной силы есть объективный процесс, способствующий укреплению их позиций в конкуренции с ведущими авиакомпаниями мира.

5. Безопасность полётов есть функция качества производственных процессов авиакомпаний, контроль которого в РФ требует улучшения

В последние несколько месяцев широко обсуждаются предложения Минтранса РФ по повышению безопасности полётов, которые заключается во введении при лицензировании авиакомпаний обязательного условия иметь в эксплуатации не менее 10ВС в 2012г и не менее 20ВС в 2013г определенной вместимости, в их "побальной" оценке и пр.

Противники этой идеи оценивают инициативу Минтранса как средство искусственного сокращения количества авиакомпаний и передела рынка в пользу крупнейших перевозчиков. Очевидной становится несостоятельность этого утверждения, если обратиться к статистическим данным: сегодня 35 авиакомпаний России обслуживают 97% рынка. На мелких игроков приходится только 3%, вследствие чего закрытие этих авиакомпаний не вызовет сколько угодно заметных изменений на рынке.

Однако категорирование авиакомпаний по количеству эксплуатируемых воздушных судов не выдерживает никакой критики по другой причине: анализ статистики мирового и российского

воздушного транспорта показал отсутствие корреляции между количеством ВС и уровнем безопасности полётов авиакомпаний.

Для управления безопасностью полётов нужен другой подход.

В мире гарантом высокого качества производственных процессов авиакомпаний-членов IATA является сертификационный аудит IOSA, аналога которого в России нет. В РФ принята система оценки уровня безопасности полётов, то есть контролируется только следствие, а не причины.

Представляется полезным для авиакомпаний РФ ввести процедуры постоянного мониторинга авиационными властями РФ качества произведенного продукта авиаперевозчиками, утвердить состав измеряемых показателей и на регулярной основе контролировать их соответствие нормативным значениям. Предлагается осуществлять мониторинг и контроль качества транспортного обслуживания авиакомпаниями РФ на основе интегрального показателя качества их продукта.

6. Для решения социальных задач России требуется развернутая программа субсидирования местных и региональных авиаперевозок

В России есть регионы, где местные воздушные перевозки являются единственным средством сообщения с остальной территорией страны. Для обеспечения территориальной целостности государства и решения ряда социальных задач необходимо сохранить и развить региональные и местные авиаперевозки, для чего представляется возможным:

- сохранить полное дотирование авиакомпаниям расходов по социально значимым рейсам;
- ввести дотирование российским авиакомпаниям нерегулируемых тарифов на аэронавигационное и аэропортовое обслуживание для региональных рейсов на ВС малой ёмкости (до 55 кресел);
- установить нулевой уровень НДС для региональных рейсов на ВС малой емкости и пр.

7. Авиакомпаниям РФ для успешной конкуренции требуются современные ВС, соответствующие лучшим мировым практикам

В связи с отсутствием адекватного спросу предложения новых ВС со стороны отечественного авиапрома в авиакомпаниях РФ непрерывно возрастает доля самолётов иностранного производства (ИВС), которая сейчас достигает 3\4 всего воздушного флота: 1994г =2% ИВС, 2006=16%, 2011=74%.

Среди эксплуатируемых российскими авиакомпаниями ВС отечественного производства (ОВС) доля самолётов старого поколения в 2011г составила 60%.

По оценке AIRBUS спрос авиакомпаний России к 2030г относительно 2010г на самолёты вместимостью более 100 кресел возрастёт до 1006 самолётов.

В условиях жёсткой конкуренции на рынке авиакомпании РФ должны иметь возможность свободного выбора ВС среди лучших образцов отечественного и иностранного производства.

8. Нужна господдержка авиапрома РФ

По словам премьер-министра России В.В.Путина, «гражданскому авиастроению в СССР не уделялось должного внимания, наши гражданские самолёты – это то, что первоначально было переделано из военных самолётов. Они являются, к сожалению, неконкурентоспособными. Государство будет поддерживать отечественный авиапром несмотря на его временную неэффективность». (Интерфакс, www.smi2.ru).

В настоящее время разрабатывается и реализуется программа государственной поддержки авиационной промышленности России, направленная, в том числе, на развитие международной кооперации, модернизацию станко-инструментальной базы, развитие импорта высокотехнологичного оборудования и освобождение его от таможенных пошлин и налога на имущество на 5 лет и пр.

В условиях отсутствия предложения со стороны отечественного авиапрома и обострения конкуренции на мировом рынке российские авиакомпании нуждаются в мерах государственной поддержки для приобретения в эксплуатацию наиболее современных воздушных судов иностранного производства.