

Оглавление

Резюме	2
Особенности формирования российского рынка авиаперевозок	4
Конкурентоспособность российских авиакомпаний на мировом рынке	12
Альтернативные сценарии развития рынка до 2010 года	21

Аналитическая записка подготовлено в рамках проекта «Конкурентоспособность и перспективы развития российских авиаперевозчиков», осуществляемого рейтинговым агентством «Эксперт РА» и журналом «Эксперт» в июле-августе 2003 года.

Исследование проводилось в два этапа. На первом этапе была проанализирована статистическая информация о состоянии и перспективах развития российского сектора авиаперевозок. На втором этапе были проведены углубленные интервью с представителями власти, руководителями авиакомпаний, независимыми экспертами.

Рейтинговое агентство «Эксперт РА» благодарит за помощь в реализации проекта:

Даниэля Г.Х.Буркарда — Регионального Коммерческого Директора British Airways по Восточной Европе,

Пола Даффи — регионального редактора ATW media group,

Дмитрия Владимировича Каменщика — председателя Совета директоров Группы «ИСТ ЛАЙН»,

Александра Алексеевича Канищева — директора Департамента управления сетью маршрутов ОАО «Аэрофлот»,

Александра Евгеньевича Лебедева — президента АКБ «Национальный резервный банк»,

Бориса Борисовича Рыбака — первого заместителя генерального директора ОАО «Национальный проект «334»,

Виталия Александровича Соломатина — начальника Отдела статистики и экономических исследований Транспортной клиринговой палаты,

компаний Air France, Boeing, «Сибирь», «Трансаэро», IATA.

В материалах использовалась информация Министерства транспорта РФ, Госкомстата РФ, Транспортной клиринговой палаты, IATA, ICAO и рейтингового агентства «Эксперт РА».

Результаты исследования представляют точку зрения рейтингового агентства «Эксперт РА» и не всегда в точности совпадают с мнением лиц, задействованных в интервью.

Резюме

Согласно сложившемуся стереотипу, авиаперевозки воспринимаются как обслуживающий бизнес со всеми вытекающими отсюда последствиями. И самое неприятное заблуждение, которое из этого следует, — авиаперевозки должны и будут развиваться в соответствии с развитием экономики, ростом ВВП.

Предположим, что реализуется оптимистичный сценарий развития России и ВВП удваивается к 2010 г. Тогда авиаперевозки должны расти с темпом 5%-7% в год (примерно такие ориентиры и заложены в правительственных программах). Однако на практике это означает стагнацию отрасли и связанных с ней секторов экономики. Достаточно сказать, что наши авиаперевозчики, еще двенадцать лет назад бывшие признанными лидерами в мировых перевозках, ныне не попадают даже в международные рейтинги (исключение «Аэрофлот», присутствующий в списке пятидесяти лидирующих компаний). То есть о полноценной конкуренции пока говорить не приходится. Другой пример — даже в застойные 80-е годы минувшего века авиаперевозки развивались теми же темпами (5%-6% в год), однако в отличие от нынешнего времени тогда парк самолетов обновлялся более чем наполовину каждую пятилетку.

Если же говорить об авиастроении, то оно при такой постановке вопроса вообще не имеет перспектив. Даже при удвоении бизнеса авиаперевозок он не в состоянии будет предъявить спрос на самолеты, позволяющий организовать рентабельное их производство. **Без успешных авиаперевозчиков авиастроение перспектив не имеет.**

Вывод — необходим поиск путей ускоренного развития авиаперевозок. Как показывает наше исследование, такие пути есть как для внутренних перевозок, так и для международных. Если говорить о внутренних, то есть реальная возможность стимулирования спроса на авиаперевозки. Если обратиться к международному опыту или даже опыту бывшего СССР, то доля авиаперевозок в общем объеме пассажиропотока имеет отчетливую тенденцию роста. За счет чего? Во-первых, большой комфорт (скорость, сервис и т.п.). Во-вторых, доступность авиатранспорта. Но сейчас из-за общей деградации авиатранспортной сети добраться из одного российского города в другой возможно лишь с пересадкой в Москве. Зачастую это не просто неудобно, но и просто выглядит дико. За счет развития региональных транспортных узлов, совершенствования системы стыковок рейсов (создания так называемых хабов) эту проблему можно решить. И тогда будет предъявлен отсутствующий ныне спрос на междугородные полеты. Как показывает практика, создание хаба может привести к многократному росту пассажиропотоков в течение нескольких лет.

Что касается международных перевозок, то Россия обладает значимым конкурентным преимуществом — выгодным географическим положением. На нашу страну приходится около 30% евразийского континента.

А евразийский рынок авиауслуг имеет блестящие перспективы. Даже несмотря на все последствия атипичной пневмонии, его потенциальная емкость к 2006 году оценивается IATA (Международной ассоциации воздушного транспорта) в 38 млн пассажиров и 3,6 млн тонн. Впрочем, и сегодня пассажиро— и товарообмен между Европой и Азией осуществляется достаточно активно. В среднем за последние два года по евроазиатскому маршруту перевозилось около 16 % (2,8 млн тонн) всех международных авиагрузов и более 5 % (почти 30 млн человек) пассажиров. Для сравнения объем международных авиаперевозок российских компаний по итогам 2002 года был в 7,5 раз меньше, а пассажиров — меньше в 2,5 раза.

Конечно, супершанс конца 80-х — начала 90-х мы упустили. Тогда международные авиаперевозчики готовы были на создание перевалочного пункта в Москве, и «Аэрофлот» мог получить изрядную долю евразийских перевозок. Еще едва ли не до конца 90-х крупнейшие авиапроизводители в своих маркетинговых исследованиях в сети пассажиропотоков указывали гипотетический аэропорт в России. Этот аэропорт так и не появился.

Впрочем, и теперь далеко не все потеряно. В этом сходятся все проинтервьюированные в процессе исследования специалисты. Более того, сейчас на редкость благоприятный момент благодаря кризису, переживаемому большинством международных авиаперевозчиков.

Однако есть ряд проблем, без которых невозможно добиться необходимого уровня конкурентоспособности. Три главные — это:

- Устаревший парк самолетов. Велик износ, большая часть парка экономически неэффективна. И даже наиболее современные образцы нашей техники не отвечают требованиям ИКАО, вводимым в 2006 году.
- Отсутствие хабов (и даже просто современных аэропортов) вдоль основных трансевразийских маршрутов.
- Имидж российских авиаперевозчиков и страны в целом в глазах иностранцев.

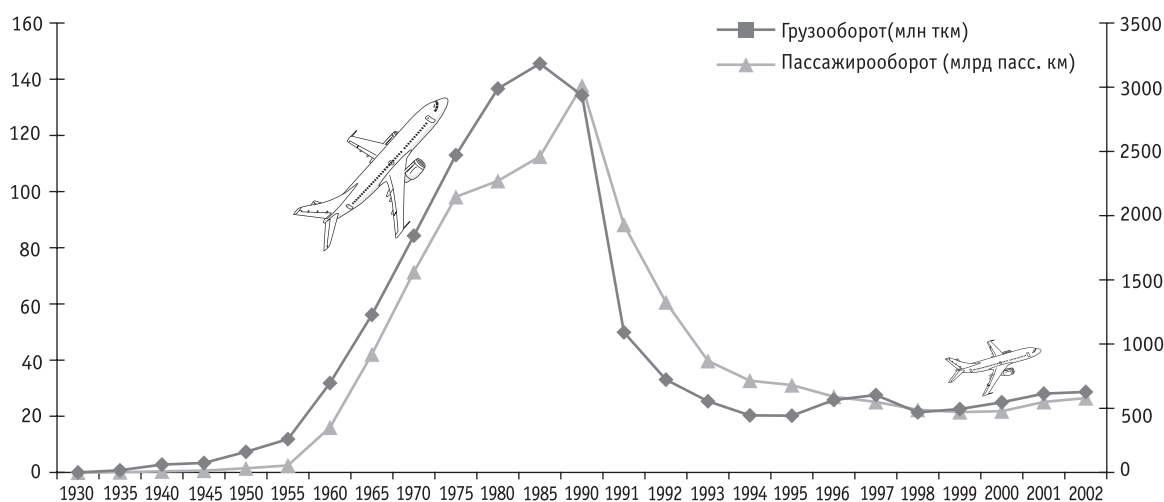
Особенности формирования российского рынка авиаперевозок

Становление и формирование современного рынка авиаперевозок началось в России в 1991 году. На фоне общего дерегулирования экономики, приватизации и либерализации цен, в секторе авиаперевозок за несколько лет произошел переход от плановой системы хозяйственных отношений к рыночной.

Переход этот осуществлялся в сложных условиях (неблагоприятная макроэкономическая конъюнктура, ошибки быстрого реформирования) и, в конечном счете, негативно сказался на развитии сферы авиауслуг. С 1990 по 2000 гг. произошел резкий спад показателей деятельности воздушного транспорта (Рис. 1), аналогов которому не было в мировой истории гражданской авиации.

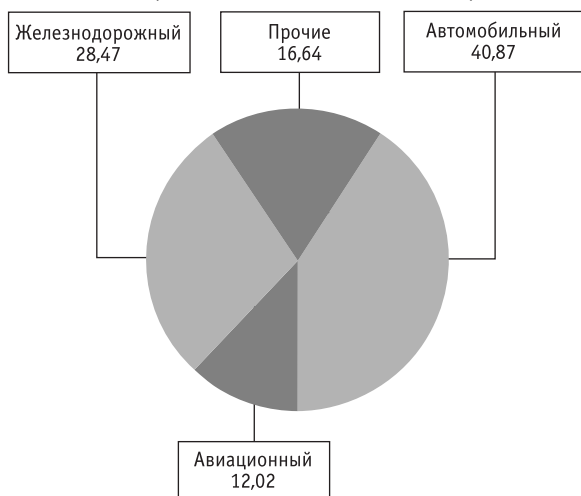
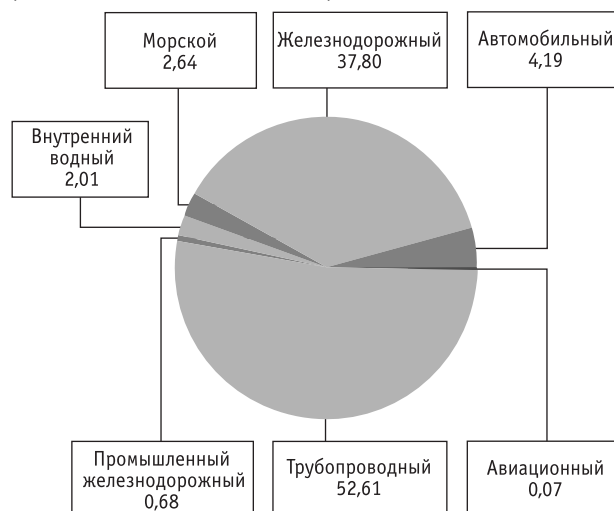
Рисунок 1.

Динамика пассажирооборота и грузооборота (1930-2002 гг.)



Постепенно с 2000 года рынок авиаперевозок начал восстанавливать утраченные позиции. На сегодняшний день на его долю приходится более 12% пассажирооборота и менее 1% грузооборота общих перевозок по России (Рис. 2). По сравнению с другими секторами он развивается динамично. С 1999 по 2002 гг. пассажирооборот вырос на 25%, грузооборот — на 18%. При этом по уровню эффективности авиапредприятия достигли показателей, которые не отмечались в предыдущие семь лет. По итогам 2002 года коэффициент занятости пассажирских кресел (рассчитанный по всем видам перевозок) увеличился на 2,3% (до 68,7%), а показатель коммерческой загрузки на 1,6% (до 59,9%).

Рисунок 2.

Структура пассажирооборота по видам транспорта (январь-декабрь 2002 г.), %

Структура грузооборота по видам транспорта (январь-декабрь 2002 г.), %


Финансовые результаты отрасли в 2002 году были положительными. Второй год подряд гражданская авиация закончила с прибылью. По предварительным оценкам Министерства транспорта РФ, доходы авиаперевозчиков в 2002 году составили около 146 млрд рублей, что на 43% больше показателя 2001 года. Суммарная прибыль за тот же период выросла до 9,5 млрд рублей (6,5% доходов).

**Директор Департамента управления сетью маршрутов
ОАО «Аэрофлот» Александр Канищев**

Рост количества перевезенных пассажиров не является показателем выхода отрасли из кризиса. Отрасль должна сама себя возобновлять, а сейчас этого не происходит. Я думаю, что комплексная программа с реальными деньгами, с реальными ответственными еще в состоянии вытянуть авиаперевозки, соответственно, следом за ней аэропорты, всю инфраструктуру, включая инфраструктуру управления воздушным движением.

Впрочем, полученная прибыль приходится в основном на лидирующие компании отрасли. 9,2 млрд рублей обеспечено за счет деятельности «Аэрофлота», Госкорпорации по ОВД, предприятия «Пулково» и аэропорта «Шереметьево». Остальные 300 млн распределены между 233 авиакомпаниями, 450 аэропортами, авиаремонтными заводами и ТЗК. Очевидно, что большинство компаний отрасли, по-прежнему, оказалось убыточным, либо вообще не осуществляет профессиональную деятельность в секторе авиаперевозок.

По данным Транспортной клиринговой палаты, в 2002 году свои производственные показатели предоставили чуть более 70 из 235 официально зарегистрированных авиакомпаний. При этом на их долю приходится почти 90% всего пассажирооборота и 80% перевезенных почты и грузов.

Сейчас крупный бизнес работает гораздо активнее, чем небольшие региональные перевозчики. Доля лидирующих на рынке авиакомпаний увеличивается с каждым годом, и в 2002 году 10 крупнейших компаний контролировали около 70% рынка по пассажирообороту (Таблица 1).

Таблица 1.

10 крупнейших российских авиакомпаний по пассажирообороту

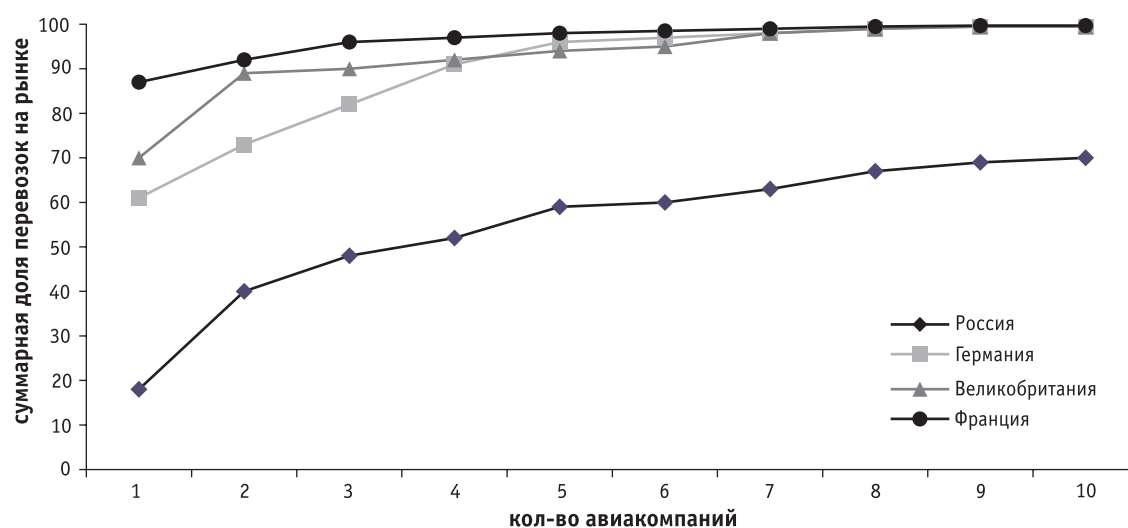
Авиапредприятие	Пассажирооборот (тыс. пасс.км)		Перевезено пассажиров (чел.)	
	12 мес. 2001	12 мес. 2002	12 мес. 2001	12 мес. 2002
1 Аэрофлот-Российские авиалинии	18943400,0	17645200,0	5830664,0	5489282,0
2 Сибирь	4352048,0	7479362,0	1405360,0	2604439,0
3 Пулково	3389388,1	3870375,2	1877683,0	2069502,0
4 Красноярские авиалинии	3418944,1	3847222,9	1027228,0	1233127,0
5 Домодедовские авиалинии	3169665,0	3377736,0	606022,0	641848,0
6 ЮТэйр	1681007,0	2100536,9	1011538,0	1238516,0
7 Дальавиа	1768126,9	1977945,3	486584,0	540669,0
8 Уральские авиалинии	1356387,4	1728621,7	579974,0	702280,0
9 Кавминводываиа	1020565,4	1265835,5	491700,0	577768,0
10 Когалымавиа	995919,1	948029,5	483893,0	454217,0

10 крупнейших российских авиакомпаний по грузообороту

Авиапредприятие	Тоннокилометраж (тыс. ткм)		Перевезено грузов и почты (т)	
	12 мес. 2001	12 мес. 2002	12 мес. 2001	12 мес. 2002
1 Аэрофлот-Российские авиалинии	2258890,1	2151171,9	101635,0	109527,3
2 Сибирь	428518,8	728954,5	11220,0	17945,0
3 Красноярские авиалинии	385769,8	413264,1	19690,5	18351,4
4 Домодедовские авиалинии	372885,8	406805,7	14673,8	17616,6
5 Волга-Днепр	157651,1	400883,6	25871,0	54969,1
6 Пулково	323241,5	366750,4	7138,2	7268,7
7 Ист Лайн	107950,3	238059,2	12804,5	31362,7
8 Дальавиа	187413,4	208477,9	7223,5	7691,3
9 ЮТэйр	163686,4	204408,4	6453,9	8177,2
10 Уральские авиалинии	140250,1	177615,7	5749,0	6628,6

Согласно практике мировых рынков авиaperезовок, такой показатель концентрации свидетельствует о высокой конкуренции в отрасли. Аналогичные данные по национальным отраслям европейских стран гораздо выше. На долю крупнейших участников рынка Франции, Германии приходится около 80%-90% всего рынка (Рис. 3).

Рисунок 3.

Концентрация перевозок на национальных рынках отдельных европейских стран, %


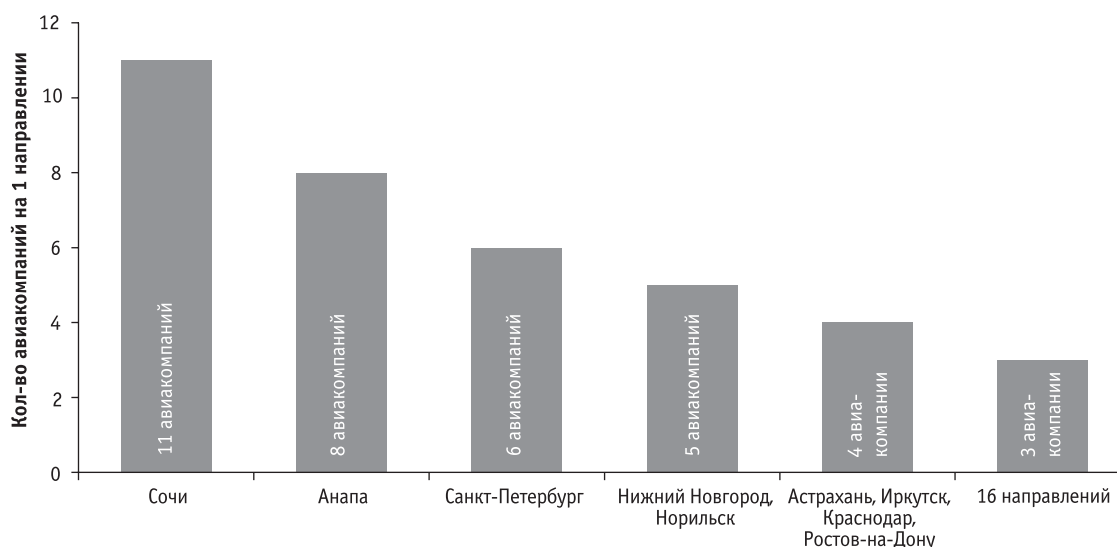
* для расчета бралась доля компаний в пассажирообороте отдельной страны

Следовательно, российский рынок, должен быть высококонкурентным. Однако в реальности степень конкурентности зависит от региона и маршрутов авиакомпаний.

На внутренних рентабельных линиях наблюдается высокая загруженность маршрутов, на них работают по 8–10 авиаперевозчиков с различной частотой полетов. Например, на линии с максимальной предельной провозной емкостью Москва–Сочи действуют 11 авиакомпаний, Москва–Санкт-Петербург — 6 авиакомпаний (Рис. 4). В то же время на других направлениях, где авиаперевозки убыточны из-за отсутствия платежеспособного спроса, реальной конкуренции нет, и деятельность осуществляют в лучшем случае один-два региональных авиаперевозчика.

Рисунок 4.

Наиболее загруженные московские авианаправления по данным за 2002 год



На международных маршрутах вообще оперируют только 35 российских авиакомпаний (Таблица 2). Причем деятельность их ограничена рамками межправительственных соглашений, и так называемым «неформальным квотированием», то есть предварительной договоренностью между органами государственной власти и самими авиакомпаниями о праве осуществлять перевозки на международных линиях.

Более регламентированная система квотирования действует и на внутрироссийских авиалиниях. Еще недавно были квотированы 26 внутренних линий, но в конце июля Лицензионная комиссия Государственной службы гражданской авиации России приняла решение о сокращении количества линий с 26 до 15.

Таблица 2.

35 крупнейших авиакомпаний по пассажирообороту на международных воздушных линиях за 2002 год, тыс. пасс. км

Аэрофлот-Российские авиалинии	13826295,3
Сибирь	3091578,0
Пулково	2297799,6
Воронежское акционерное самолетостроительное общество	н.д.
Красноярские авиалинии	1099008,8
Эй-Джей-Ти Эйр Интернэшнл	н.д.
Уральские авиалинии	945094,5
Трансаэро	918654,0
Авиакомпания ИСТ ЛАЙН	711680,2
Авиакомпания Домодедовские авиалинии	694446,0
Континентальные авиалинии	685285,0
Кавминводьявиа	661187,6
Тулпар	443489,1
Авиаэкспресскруиз	396453,6

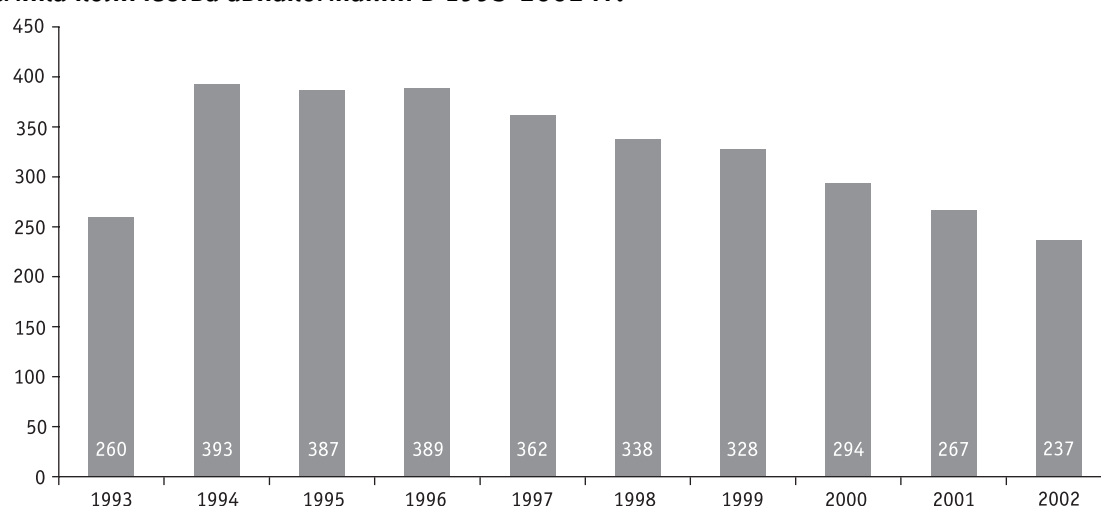
Россия (ГТК «Россия»)	378554,0
Авиакомпания «Энкор»	282078,3
Авиационная компания «Атлант-Союз»	224324,5
Дальавиа	213456,7
Аэрофлот-Дон	201250,4
Авиакомпания «Евразия»	193285,7
Когалымавиа	191698,5
Авиакомпания «Татарстан»	н.д.
Ирс Аэро	н.д.
Авиалинии 400	н.д.
Башкирские авиалинии	145503,4
Владивосток Авиа	137756,5
Самара	134321,1
Оренбургские авиалинии	122055,7
Авиакомпания «Омскавиа»	119315,0
Ульяновское Высшее авиационное училище ГА	119125,1
Авиационные линии Кубани	117102,4
Авиапредприятие «Шазпромавиа»	116958,7
Авиакомпания «ЮТэйр»	95643,4
Авиакомпания «Черноморавиа»	78034,7
Авиаэнерго	н.д.

В ближайшей перспективе российские авиаавласти не собираются полностью отказываться от регулирования рынка авиаперевозок, и допуск любой авиакомпании на линии будет осуществляться только по решению лицензионной комиссии. А значит, барьеры входа на рынок, как внутренние, так и внешние остаются, и степень конкурентности направлений также будет различаться.

Впрочем, упорядочивание работы российских авиаперевозчиков на сегодняшний день осуществляется несколько иными способами. Сейчас органами государственной власти проводятся работы по оптимизации структуры отрасли и консолидации бизнеса путем лицензирования и сертифицирования деятельности авиаперевозчиков.

Рисунок 5.

Динамика количества авиакомпаний в 1993-2002 гг.



В ряде случаев компании уходят с рынка, когда государство из-за несоответствия сертификационным требованиям аннулирует их сертификаты. Так было с 36 компаниями в 2001 году, с 42 компаниями в 2002 году (Рис. 5). В ближайшее время процесс ужесточения правил сертификации и лицензирования продолжится. На государственном уровне будут поощряться процессы слияния и укрупнения. Правда, до сих пор не разработаны действенные механизмы,

стимулирующие слияние авиакомпаний на добровольной основе, создание альянсов. Да и сам уход с рынка не всегда осуществляется естественным рыночным путем. Тем не менее, согласно плану Минтранса России к 2010 году общее количество перевозчиков в России будет на уровне 100-150 авиакомпаний.

В целом сокращение абсолютного числа перевозчиков должно оказать позитивное влияние на рост конкурентоспособности отечественных компаний, и, как результат, способствовать активизации совокупного потребительского спроса.

Первый заместитель генерального директора ОАО «Национальный проект «334» Борис Рыбак

Изменения на российском рынке в последнее время носят позитивный характер. Завершается формирование новых рыночных имущественных отношений, очень интенсивно идет процесс консолидации авиакомпаний, укрупнение, вымывание маленьких, и завершается раздел рынка. Это должно привести к тому, что в воздушном транспорте укрепится рыночная система, точно соответствующая экономической ситуации, в которой находится наша страна на сегодняшний день.

Сейчас спрос на перевозки российских авиакомпаний не велик. За прошлый год только 26,5 млн пассажиров воспользовались их услугами, при этом перевезено было 627 тыс. тонн почты и грузов. Для России с официальной численностью населения более 140 млн человек и общей площадью территории 17075,4 тыс. кв. км это крайне мало. Аналогичные показатели по развитым странам с сопоставимой территорией в 10 раз превышают российские. Следовательно, потенциальный спрос на авиaperевозки в стране существует. Но в полной мере он задействован быть не может в силу текущей макроэкономической конъюнктуры, в том числе невысокого уровня жизни большинства населения, и низкой деловой активности в регионах.

Что касается реального спроса, то он развивается достаточно динамично, и на протяжении последних лет наблюдается изменение структуры спроса на авиaperевозки со значительным смещением в сторону внешнего рынка.

Спрос на внутренние авиaperевозки

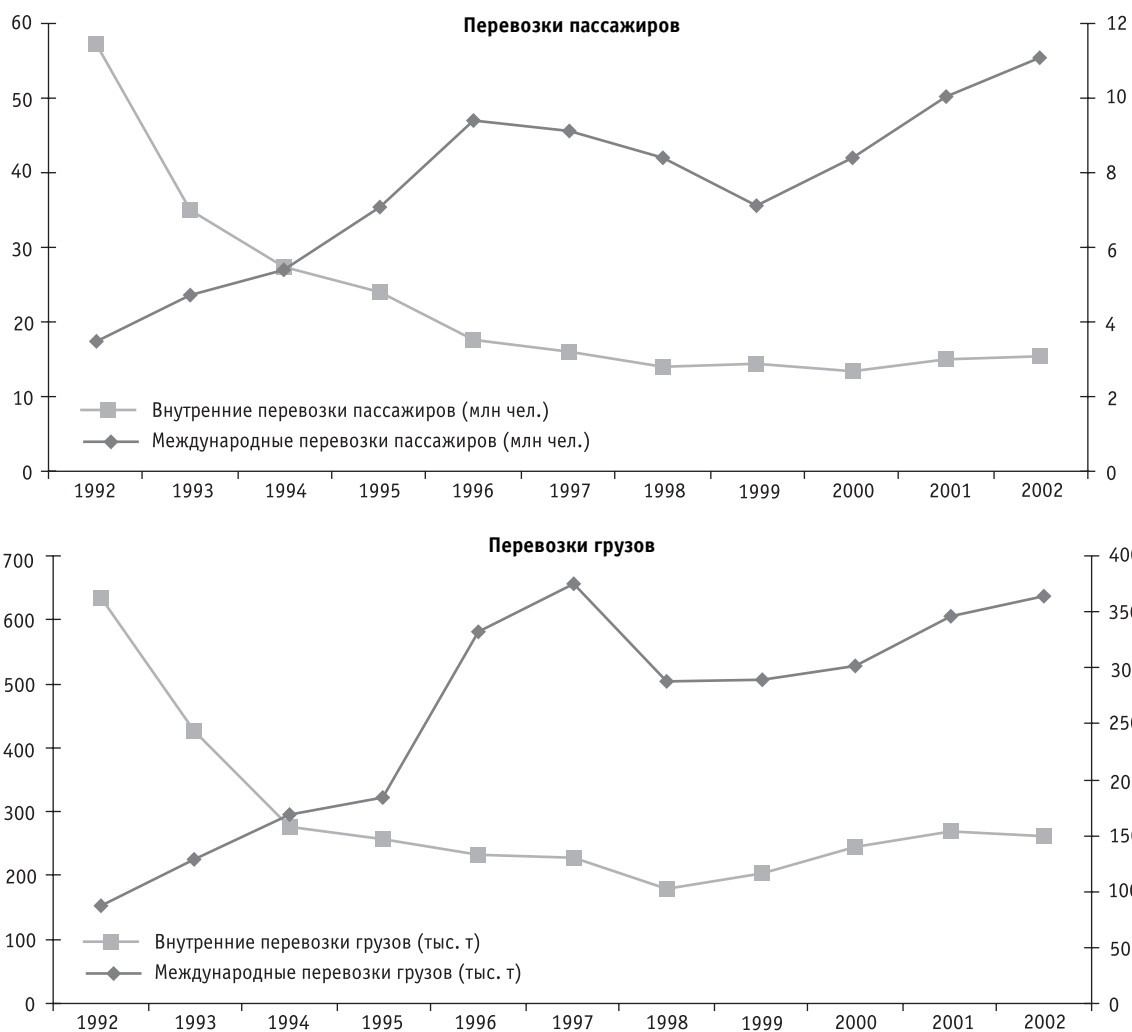
Спрос на внутренние авиaperевозки резко сократился с начала 90-х годов из-за стремительного роста тарифов на авиауслуги. За первые 2 года реформ воздушным транспортом стало пользоваться гораздо меньшее количество населения (произошло падение в 2 раза) и снизился грузооборот (почти в 4 раза).

С ростом деловой активности после кризиса августа 1998 года общий объем внутрироссийских показателей стал постепенно увеличиваться. По итогам прошлого года количество перевезенных пассажиров и грузов составило 15,44 млн человек и 262,67 тыс. тонн соответственно (Рис. 6). Наибольшим спросом пользовались линии с максимальной предельной провозной емкостью, такие как Москва-Новосибирск, Краснодар-Москва, Екатеринбург-Москва и др.

На сегодняшний день внутренний рынок — это в основном рынок деловых пассажирских перевозок. Из-за низкой конкурентоспособности российского туризма и невысоких цен на железнодорожные билеты, население предпочитает не пользоваться услугами воздушного транспорта в личных целях.

В то же время командировки оплачиваются организациями, а не самими гражданами, поэтому цена при выборе транспорта перестает быть фактором, определяющим спрос. На первое место выходят частота перевозок и удобство маршрутов.

Если оценивать потенциальную емкость рынка внутренних авиaperевозок, то она будет напрямую зависеть от динамики тарифов и темпов развития российской экономики. В среднесрочной перспективе вполне возможно привлечение «среднего класса» на этот рынок. По оценкам журнала «Эксперт», сейчас он составляет примерно 25% населения России (около 36 млн). Насколько его спрос может быть активен, зависит от цен, качества сервиса, частоты полетов и безопасности российских авиакомпаний.

Рисунок 6.
Динамика пассажиро и грузоперевозок на внутренних и международных воздушных линиях (1992-2002 гг.)


Спрос на внешние авиаперевозки

Спрос на внешние авиаперевозки не переставал увеличиваться, несмотря на российский кризис 1990-2000 гг. Его рост начался с незначительных показателей (пассажирооборот в 1992 году был 14 млрд пасс. км, грузооборот — около 500 млн ткм), и в результате за десять лет составил 317% численности пассажиров и 420% перевозок грузов и почты. Такое взрывное увеличение показателей перевозок на международных линиях объясняется тремя причинами: с начала 90-х годов с падением «железного занавеса» увеличились объемы поставок импортных товаров, и начался ажиотажный спрос на туристические поездки за рубеж.

Причем повышенный спрос россиян на зарубежные поездки был не совсем «естественным» и во многом инициировался политикой авиакомпаний. Ведь несколько лет назад российские авиаперевозчики стали совместно с туристическими операторами формировать и предлагать своим клиентам специальные пакеты услуг, в которых стоимость рейса туда и обратно в Турцию, Египет, Кипр предлагалась по демпинговым ценам. Путешествие самолетом за рубеж практически стало дешевле отдыха в России, и большинство туристов использовали выгодную возможность провести отпуск за границей.

Важно, что сами компании от этого совсем не пострадали. Рентабельность международных авиаперевозок до сих пор гораздо выше внутренних, при этом показатели эффективности по статистике международных авиаперевозок, больше, чем по статистике внутренних рейсов (Таблица 3).

Таблица 3.

Сравнение отдельных коэффициентов международных и внутренних перевозок за 2002 год

Коэффициент	Международные перевозки	Внутренние перевозки
Коэффициент занятости пассажирских кресел, %	70,7	66,9
Коэффициент коммерческой загрузки, %	58,7	61,5
Средняя скорость воздушных судов, км/час	739	614
Средняя протяженность полета одного пассажира, км	2908	2104
Среднее количество пассажиров, перевезенных на 1 возд. судне, чел.	97	70

На сегодняшний день внешний рынок имеет гораздо больший потенциал для дальнейшего роста, нежели внутренний. Прежде всего, речь идет о географическом положении России, позволяющем осуществлять перевозки между Европой и Азией — двумя крупнейшими экономическими регионами.

Одновременно рост деловой активности в самой России, ее дальнейшая интеграция в международную систему деловых, политических, социальных отношений повлекут за собой дополнительный пассажиропоток и иностранных, и российских граждан.

И, наконец, дополнительный спрос на внешнем рынке появится при расширении деятельности российских авиаперевозчиков за рубежом и их сотрудничестве с мировыми авиакомпаниями. Уже сейчас в России широко распространена практика интерлайнных соглашений, соглашений о код-шеринге, которые заключаются международными компаниями с российскими перевозчиками, конкурентоспособными на мировом рынке.

Конкурентоспособность российских авиакомпаний на мировом рынке

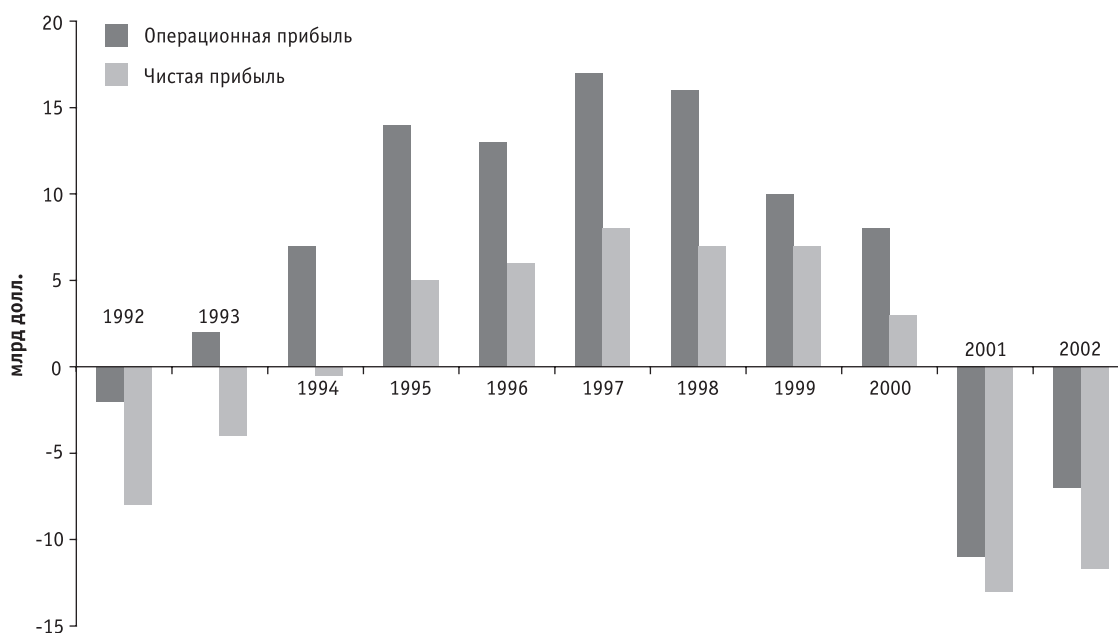
11 сентября 2001 года стало для мирового рынка авиаперевозок началом продолжительного кризиса. Количество перевозок из Европы в Америку сократилось на 40%, в Среднюю Азию — на 25%, Дальний Восток (Япония) — 10%. Международные авиакомпании несли значительные убытки, и многие оказались на грани банкротства.

В 2002 — начале 2003 года ситуация не изменилась. По оценке IATA, совокупные убытки 280 компаний, осуществляющих регулярные международные воздушные перевозки, составили за прошлый год около 11,7 млрд долларов (Рис. 7). С начала этого года о своем банкротстве заявил крупнейший канадский перевозчик Air Canada. Одновременно компания American Airlines объявила о сокращении зарплат сотрудников с целью избежания банкротства.

Во многом падению финансовых показателей крупного авиационного бизнеса способствовала широкомасштабная экспансия «низкозатратных» low cost компаний (Southwest Airlines, JetBlue в США, и Ryanair, EasyJet в Европе), которые на фоне общих потерь демонстрировали устойчивый рост пассажирооборота и доходов за счет неправдоподобно низких тарифов.

Рисунок 7.

Динамика операционной и чистой прибыли ведущих мировых авиакомпаний в 1992-2002 гг.



Российский рынок авиаперевозок не ощутил на себе последствия мирового кризиса (Рис. 8). Это произошло из-за его изолированности от мировой транспортной системы. До сих пор его доля в общем объеме международных авиаперевозок крайне невелика и достигает 2,5% всего мирового рынка (Рис. 9).

Рисунок 8.

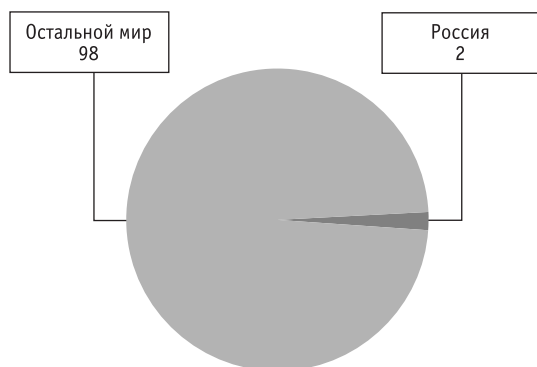
Развитие российского рынка авиаперевозок пока не зависит от мировой конъюнктуры



Кроме того, российские авиакомпании уже до этого имели антикризисную закалку. После событий 11 сентября они смогли выбрать эффективную тарифную политику, сократить частоту рейсов и отменить рейсы по отдельным маршрутам. В результате, снижение объемов авиаперевозок такого крупнейшего участника рынка, как «Аэрофлот», составило после 11 сентября всего около 3%.

Рисунок 9.

Структура рынка международных пассажирских авиаперевозок, %



В целом, можно сказать, что ведущие российские компании по отдельным показателям не уступают своим мировым коллегам. Рентабельность того же «Аэрофлота» по итогам 2002 года составила 8%, что на порядок превышает среднеотраслевой результат по миру 3,26%.

В июне 2003 года авиакомпания «Сибирь» стала первым российским перевозчиком — обладателем престижной международной премии «FLIGHT INTERNATIONAL AEROSPACE AWARDS» в номинации «Корпоративная стратегия». В этой номинации российская компания обошла таких зарубежных финалистов — как General Electric Aircraft Engines и Virgin Blue Airways.

В этом же году «Трансаэро» стала одним из лидеров опроса общественного мнения в Израиле, который проводился по заказу Всеизраильского объединения туроператоров. По такому показателю как эффективность обслуживания и вежливость персонала «Трансаэро» опередила Lufthansa (ФРГ), Swiss (Швейцария), Austrian Airlines (Австрия), British Airways (Великобритания), Air France (Франция) и др. компании.

Однако, несмотря на все успехи отечественных авиаперевозчиков, на сегодняшний день — это компании среднего бизнеса по мировым стандартам. Объемы их деятельности отличаются от ведущих международных перевозчиков не в разы, а в десятки раз. Как пример можно привести сравнительные данные по числу перевезенных пассажиров. Самые крупные мировые компании перевозят ежегодно по 80-90 млн человек (Delta Air Lines, American Airlines, United Airlines), в то время как российские авиаперевозчики в лучшем случае 5,5 млн пассажиров

(ОАО «Аэрофлот-Российские авиалинии»), 2,6 млн — авиакомпания «Сибирь», 2 млн — авиакомпания «Пулково». Единственной российской компанией, которая неизменно попадает по абсолютным показателям деятельности воздушного транспорта в мировые рейтинги является — ОАО «Аэрофлот». Она входит в число 50 крупнейших авиакомпаний в списках IATA по показателям общего числа перевезенных пассажиров, пассажирообороту, грузообороту. В 2002 году в мировые рейтинги попала и авиакомпания «Сибирь» по показателю объемов перевозок на внутренних воздушных линиях.

Высокую эффективность демонстрируют в основном ведущие отечественные перевозчики. В то же время показатели совокупной деятельности всего сектора остаются незначительными. Для большинства российских компаний этот рынок недоступен. Мало того, что их деятельность осуществляется в рамках межправительственных соглашений, так и по своей конкурентоспособности они сейчас не соответствуют мировому уровню.

Поэтому повышение конкурентоспособности — это необходимое условие для успешной интеграции России в мировую индустрию авиаперевозок. А значит, для будущего развития и для поддержания высоких темпов роста российским компаниям необходимо соблюдать качество авиаперевозок на том же уровне, что и качество услуг их мировых конкурентов при сохранении среднерыночных тарифов.

Для того, чтобы определить, насколько это возможно, и что необходимо сделать российским компаниям для повышения уровня конкурентоспособности, в рамках исследования были выделены основные характеристики конкурентоспособности авиакомпаний и проведен сравнительный анализ качества услуг российских и мировых фирм (Таблица 4).

Таблица 4.

Конкурентоспособность российских авиакомпаний на мировом рынке

Параметры	Российские авиакомпании	Иностранные авиакомпании
Состояние авиапарка	-	+
Маршрутная сеть	+	+
Частота рейсов	-	+
Безопасность полетов	+	+
Качество сервиса	+	+
Тарифы и ценовые характеристики	+	-
Имидж компании и ее маркетинговая политика	-	+
Наземная инфраструктура	-	+

Состояние авиапарка

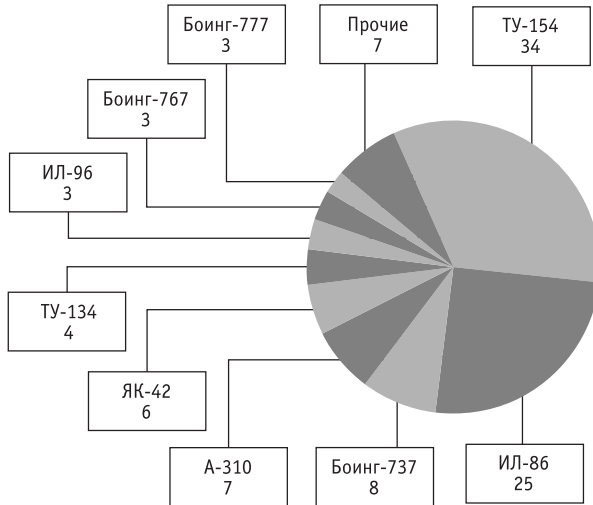
Авиапарк российских перевозчиков находится в критическом состоянии, и эта одна из главных причин их низкой конкурентоспособности. На текущий момент подавляющее большинство авиаперевозок осуществляется на советской технике (Рис. 10) с высоким уровнем и морального, и технического износа. По оценкам Росавиакосмоса, существующий авиапарк сможет действовать от силы еще 5-7 лет. 50% самолетов российских авиакомпаний выработают свой ресурс к 2010 году, 83% — к 2015.

Первый заместитель генерального директора ОАО «Национальный проект «334» Борис Рыбак

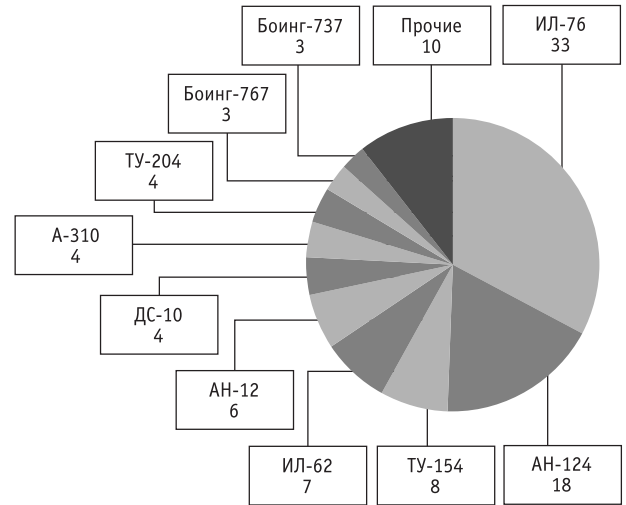
У большинства российских авиакомпаний есть принципиальный барьер, препятствующий тому, чтобы стать по-настоящему конкурентными, — это техника. Потому что на рынке действуют дискриминационные пошлины, ограничивающие деятельность трех, пожалуй, самых амбициозных компаний: «Сибирь», «Пулково», Эй-Джэй-Ти Эйр Интернэшнл, которые повторяют путь развития «Аэрофлота». В компаниях очень грамотный менеджмент, построены новые офисы во всех европейских столицах, хороший уровень продаж, но техника их, конечно, сдерживает и будет сдерживать, особенно после 2006 года, когда в очередной раз введут ограничительные меры..

Рисунок 10.

Структура международных перевозок пассажиров по типам судов, %



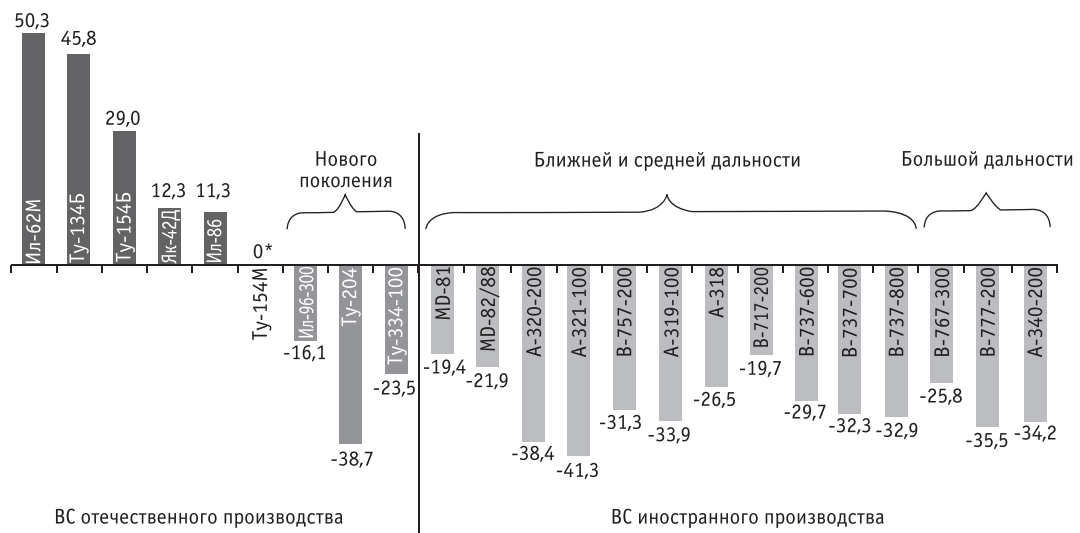
Структура международных перевозок пассажиров по типам судов, %



Эксплуатируемые на сегодняшний день самолеты были разработаны в 60-70-х годах XX века и относятся к прошлому, а то и позапрошлому поколению авиатехники. Самый распространенный наш пассажирский самолет ТУ-154 — это аналог «Боинга»-727, которых в мире осталось очень мало, всего около 4%. Чтобы понять, насколько велико отставание технического состояния эксплуатируемого парка авиакомпаний РФ, стоит сравнить показатели топливной эффективности (Рис. 11).

Рисунок 11.

Уровень расходов авиатоплива (г/пкм в сопоставимых условиях)



* Базовый уровень самый экономичный ВС старого поколения

Дополнительные расчеты показывают, что совокупный эффект от экономии авиатоплива при замене старого парка техники на новые машины огромный, и равняется примерно 10% от суммарных расходов отрасли. То есть уже сейчас российские компании несут дополнительные издержки и платят ежегодно за перерасход топлива примерно 300 млн долларов в год.

Одновременно возникают и административные издержки. Компании, осуществляющие международные перевозки на советских самолетах, имеют крупные проблемы с зарубежными государствами. С 1 апреля 2002 года страны ЕС ввели запрет на полеты над территорией Европы для самолетов, не прошедших сертификацию по уровню шума в соответствии с гл.3, при-

ложения ИКАО. При этом ЕС объявило о запрете на полеты дооборудованных самолетов, которые с помощью дополнительных установок могли бы соответствовать нормам по шуму, а также ввело ряд качественно новых требований «по степени двухконтурности двигателя».

Как результат, подавляющему большинству российских самолетов были запрещены перевозки в Европу, и сейчас право на полеты имеют только ИЛ-96-300, ИЛ-96Т, ТУ-204, ТУ-214 и новый ТУ-334, а также ТУ-154М и ИЛ-62М при условии их доработки. С учетом запланированного на 2006 год ужесточения требований, под ограничения попадают все отечественные самолеты последнего поколения, включая ТУ-334.

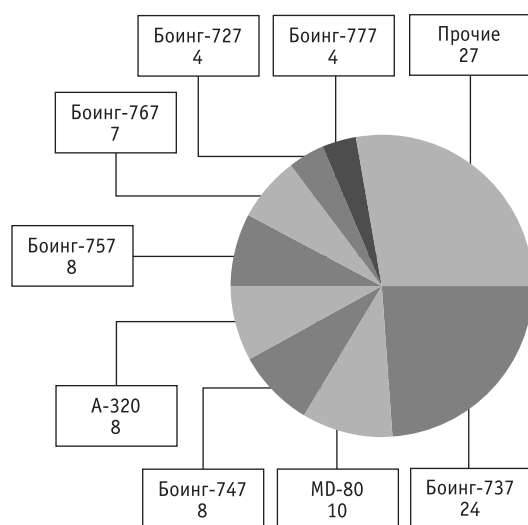
Генеральный директор авиакомпании «Трансаэро» Ольга Плешакова

Авиатехника может быть и отечественной, и зарубежной. Например, в Европе эффективно используются и Боинги и Эрбасы. Компании должны исходить из своих экономических и коммерческих возможностей. Без развитой и масштабной, доступной системы лизинга провести модернизацию авиапарка в условиях России будет вряд ли возможно.

В этой ситуации авиакомпаниям ничего не остается, как обновлять собственный авиапарк в ускоренном режиме. Однако сейчас решение проблемы модернизации парка воздушного транспорта во многом зависит от государства. До сих пор единственным действием исполнительной власти в данном направлении было введение пошлин на ввоз или лизинг зарубежных самолетов. Причем сам размер пошлин (20%) вместе с НДС (22%), оказывается просто губительным для большинства компаний и фактически составляет половину стоимости самолета.

Рисунок 12.

Структура мирового авиапарка на начало 2002 г.



Двумя исключениями из всего списка авиаперевозчиков стали «Трансаэро» и «Аэрофлот». «Трансаэро», как первая в России частная организация, подписала с Boeing контракт на лизинг еще до введения пошлин, а «Аэрофлот» оказался ограниченным в количестве техники и может содержать беспошлинно только 27 машин иностранного производства.

У остальных российских компаний есть единственный и малоперспективный, в конечном счете, путь решения этой проблемы — приобретение отечественных самолетов нового поколения в условиях неразвитой системы лизинга. Но это вряд ли в ближайшие пять-семь лет будет способствовать усилению их позиций на мировом рынке. Ведь там уже всю эксплуатируются самолеты нового поколения, которые зарубежные авиаперевозчики покупают и используют беспошлинно (Рис. 12).

Маршрутная сеть

По эффективности маршрутной сети крупнейшие российские авиаперевозчики не уступают своим западным коллегам. В советское время внутренняя маршрутная сеть создавалась в расчете на поток пассажиров в 200 млн (перевозилось около 140 млн), было построено огромное количество узловых аэропортов, постепенно создавалась система внутренних стыковок.

На сегодняшний день сеть ведущих авиакомпаний также разветвлена. Авиакомпания «Сибирь» имеет наибольшую внутреннюю маршрутную сеть и осуществляет перевозки по международным маршрутам. «Пулково» осуществляет свою деятельность по 27 международным направлениям, летает в 13 городов стран СНГ и 30 городов России. Крупнейшей международной

сеть, сопоставимой по количеству маршрутов с ведущими компаниями мира, обладает на сегодняшний день «Аэрофлот-Российские авиалинии».

Изначально маршрутная сеть этой компании создавалась в политических целях. «Аэрофлот» работал на мировом рынке как единственная советская авиакомпания, и поэтому открытие или закрытие нового направления определялось не на основании принципов экономической оптимальности, а по критерию политической целесообразности. В 1995 году, после распада СССР, в качественно новых экономических и политических условиях, компания стала оптимизировать собственную сеть международных маршрутов, сотрудничать с международными авиаперевозчиками и кардинальным образом изменила стратегию на мировом рынке авиаперевозок.

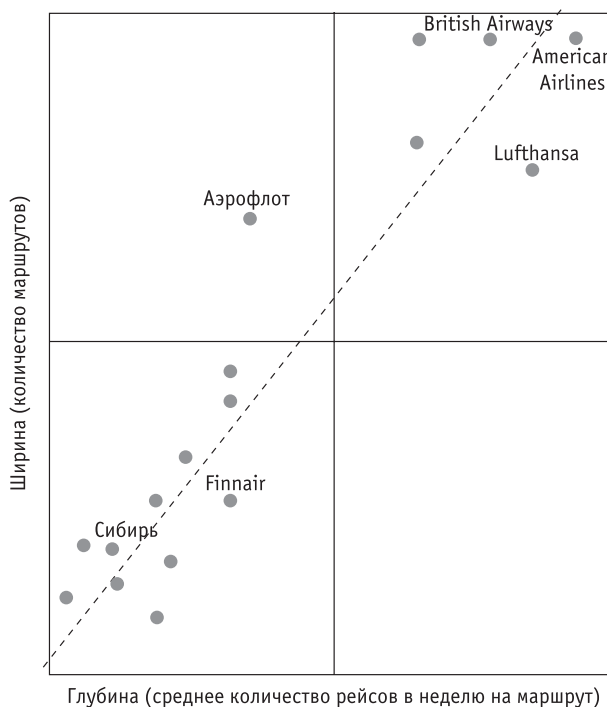
Сейчас структура сети строится таким образом, чтобы соблюдался эффективный баланс между количеством маршрутов и средним количеством рейсов в неделю. По этим показателям «Аэрофлот» пока отстает от мировых авиаперевозчиков, однако по сравнению с другими российскими компаниями обладает наибольшей эффективностью.

Частота авиарейсов

Соотношение частоты рейсов и количества маршрутов российских и зарубежных авиакомпаний представлено на Рисунке 13. По количеству рейсов в неделю наши компании уступают западным. Конечно, показатели сильно варьируются в зависимости от конкретного маршрута, но, очевидно, что средняя частота перевозок незначительна. Во многом это объясняется спецификой внутреннего спроса в России, где пассажиры отдают предпочтение цене, а не конкретному времени рейса. Однако компании, осуществляющие рейсы 1 раз в неделю по международным направлениям уже сейчас теряют потоки бизнес-пассажиров. А это одна из самых выгодных групп потребителей. Во-первых, поток бизнес-пассажиров существует круглогодично и не подвержен влиянию сезонных факторов, а, во-вторых, на деловых авиаперевозках можно всегда получать дополнительные доходы.

Рисунок 13.

Структура сети ведущих российских и международных компаний



Региональный Коммерческий Директор British Airways по Восточной Европе Даниэль Г.Х.Буркард

Для иностранцев частота рейсов — очень важный показатель, в то время как для россиян — это фактор второстепенный. Я однажды очень удивился, когда подошел к расписанию и увидел, что внутренние рейсы по России осуществляются 3 раза в неделю, а не 1 раз в день или 3 раза в день, как это принято у нас. Но, если мы говорим о растущей российской экономике, то показатель частоты перевозок постепенно будет играть все более важную роль.

Безопасность полетов

Согласно источникам ГСГА, летать воздушным транспортом в России становится с каждым годом все безопасней. В 2002 году с гражданскими судами произошло 21 авиационное происшествие, в том числе 7 катастроф, в которых погиб 131 человек. Это гораздо меньше аналогичных показателей 2001 года, общее число происшествий сократилось на 22,2%, а число катастроф на 30%. Количество погибших уменьшилось по сравнению с 2001 годом более чем в 1,7 раза. В принципе, достигнутый уровень безопасности полетов соответствует уровню развитых стран — членов ИКАО. Сейчас отечественная система УВД (управления воздушным движением) надежна, да и отечественные самолеты относительно безопасны.

Однако со временем ситуация неизбежно будет ухудшаться. Высокий износ авиапарка и системы управления воздушным движением требуют крупномасштабных инвестиционных вложений. Пока их не предвидится. Будет ли для этого сформирован инвестиционный консорциум, или расходы лягут на плечи государства — не известно. Но то, что общий контроль над обеспечением безопасности полетов должны взять на себя именно органы государственной власти, — не вызывает никаких сомнений.

Региональный Коммерческий Директор British Airways по Восточной Европе Даниэль Г.Х.Буркард

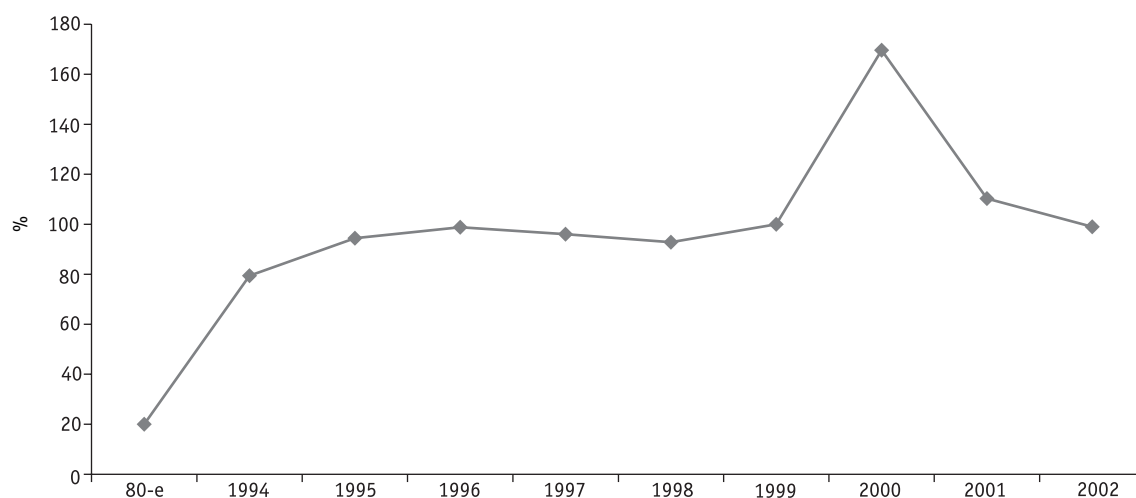
Российские компании должны очень многое сделать для того, чтобы стать конкурентоспособными. В первую очередь, им нужно качественно изменить имидж авиатехники. Я не встречал ни одного иностранца, который хотел бы летать на ИЛ, ТУ. Иностранцы боятся российской техники, несмотря на то, что у нее очень низкий уровень аварийности. При этом многие россияне любят зарубежную технику.

Тарифы и ценовые характеристики

Тарифная политика российских компаний отличается особой гибкостью. Десять лет подряд российская отрасль авиаперевозок работала с потерями. Авиаперевозчики осуществляли нерентабельные рейсы с низким пассажиропотоком. При этом свободные цены на авиатопливо способствовали еще большей убыточности авиаперевозок. Средние цены на внутреннем рынке продолжали колебаться (Рис. 14), при этом цены на международные рейсы относительно тарифов мировых авиакомпаний оставались и остаются достаточно низкими.

Рисунок 14.

Динамика среднегодового пассажирского тарифа на внутренних авиалиниях (% к среднемесячной заработной плате)



В случае прихода на российский рынок дисконтных компаний, российские перевозчики, скорее всего, будут готовы перевозить пассажиры — и грузопотоки по демпинговым ценам. Именно этим фактом объясняется перегруженность маршрутов чартерными рейсами, появление на внутреннем российском рынке дисконтных рейсов (Москва — Нижний Новгород авиакомпании «Сибирь») и социально ориентированных маршрутов.

Первым социально ориентированным маршрутом стал рейс Москва–Калининград, который осуществляют сейчас сразу несколько компаний («Аэрофлот», ГТК «Россия», «Калининград-авиа»). Из-за введения с 1 июля новых правил транзита через территорию Литвы, ездить наземным транспортом в Калининград стало достаточно сложно. Поэтому и государство, и сами авиакомпании предложили пассажирам более низкие тарифы. И на данный момент стоимость авиаперелета между Москвой и Калининградом сравнима со стоимостью проезда железнодорожным транспортом. При этом минимальная стоимость перелета по данному маршруту в обе стороны, туда и обратно, составляет 990 рублей (около 29 евро), что вполне сопоставимо с тарифами мировых дисконтных перевозчиков.

Компания Boeing

Очевидное преимущество российских авиакомпаний в низких тарифах на перевозку пассажиров и грузов. Вместе с тем, отсутствие современной техники у большинства российских авиакомпаний является серьезным препятствием в конкурентной борьбе с западными перевозчиками. Ведущие пять российских авиакомпаний имеют, на наш взгляд, потенциальную возможность стать конкурентоспособными на мировом рынке, но при определенных условиях. А именно:

- располагать современной авиационной техникой,
- иметь современный уровень сервиса,
- обладать современными технологиями, включая информационные,
- осуществлять управление на базе современных методов менеджмента.

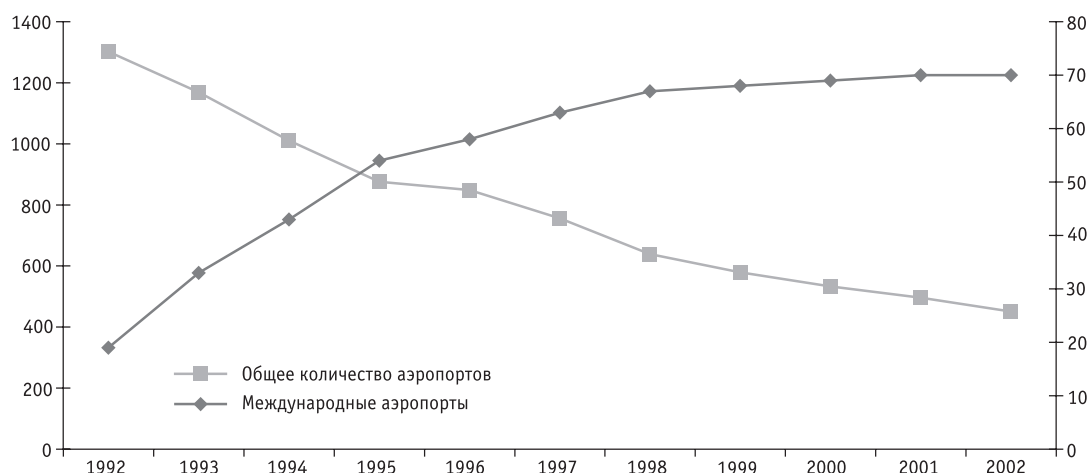
Имидж компании и ее маркетинговая политика

Репутация СССР как страны с «закрытой» экономикой и низкая инвестиционная привлекательность России оказывают негативное влияние на продвижение услуг российских авиакомпаний на международных маршрутах. Пока ими пользуются в основном россияне, иностранцы же с большой степенью опасения покупают авиабилеты российских перевозчиков. Эта проблема может в среднесрочной перспективе коснуться и развития транзитного евроазиатского рынка авиаперевозок. Иностранным клиентам морально гораздо проще лететь в Бангкок через Франкфурт, чем через Москву.

Ситуацию может исправить грамотная имиджевая политика авиакомпаний. Многие из них уже сейчас открывают филиалы в европейских и азиатских странах, правильно позиционируют на рынке свои услуги, заключают соглашения о сотрудничестве с ведущими мировыми авиаперевозчиками.

Наземная инфраструктура

Наземная инфраструктура — это еще одно слабое место российских авиакомпаний. С начала 90-х годов число аэропортов стало стремительно сокращаться (Рис. 15), и на сегодняшний день в России действует 451 аэропорт, 70 из которых международные. Техническое состояние наземной инфраструктуры неудовлетворительно; часть аэропортов хоть и имеет статус международных, но на практике ему не соответствует, потому что не может обслуживать не только зарубежную, но и тяжелую отечественную технику.

Рисунок 15.**Динамика количества российских аэропортов (1992-2002 гг.)**

При этом пассажиро— и грузопотоки между аэропортами распределяются неравномерно. Около 70% рынка авиаперевозок связано с Московским авиаузлом (МАУ), в котором работают 3 крупных аэропортовых комплекса в условиях жесткой конкуренции по привлечению компаний на обслуживание.

Согласно российскому законодательству, конкуренции фактически быть не должно, ведь аэропорты относятся к субъектам естественных монополий (их деятельность регулируется в рамках федерального закона «О естественных монополиях»). На практике все происходит по-другому. В Москве аэропорты вступают в конкурентную борьбу за клиентов. С одной стороны, авиаперевозчики имеют возможность свободного выбора, а с другой стороны, отдельным компаниям предоставляются льготы и преференции, что само по себе противоречит законам рынка.

На региональном уровне также сохраняются свои особенности. Там статус естественных монополий остается не только за аэропортом, но и за авиаперевозчиком. Ведь в процессе приватизации часть аэропортов вошла в состав авиакомпаний, и сейчас они вместе работают в регионах. Как результат, другие авиаперевозчики оказываются вытесненными с рынков или вынуждены осуществлять свою деятельность на заведомо невыгодных для них условиях. Согласно официальной статистике, на начало 2003 года таких аэропортов — авиакомпаний было 19.

По мере развития сектора авиаперевозок потребность в высококачественной наземной инфраструктуре будет возрастать. Более того, потоки грузов и пассажиров будут увеличиваться, и возникнет острая необходимость создания международного транспортного узла (на Западе такие узлы называют хабами).

Альтернативные сценарии развития рынка до 2010 года

Сложившаяся на сегодняшний день структура мирового рынка авиаперевозок не отвечает экономическим интересам России. С учетом углубления интеграционных процессов и международного разделения труда через пять — семь лет мы можем окончательно утратить свои позиции в сфере авиауслуг. И тогда потенциал нашего рынка (более 140 млн человек) будет с успехом использован мировыми авиакомпаниями.

Единственным способом избежать экспансии международных авиаперевозчиков и усилить свои позиции на рынке является качественное повышение конкурентоспособности. Как этого можно добиться в среднесрочной перспективе?

Очевидно, что сами компании способны лишь частично повлиять на ситуацию. Состав авиапарка фактически определяется государством. Количество международных маршрутов и частота рейсов регламентированы с помощью межправительственных соглашений. Страновой имидж напрямую влияет на репутацию авиаперевозчиков за рубежом, а качество наземной инфраструктуры не соответствует международным стандартам. Без участия государства в такой ситуации не обойтись.

В развитых странах государство часто оказывает поддержку авиаперевозчикам, и не только в косвенной, но и в прямой форме. Даже конгресс такой страны, как США, после 11 сентября 2001 года выделил американским авиакомпаниям 15 млрд долларов на покрытие убытков от террористических актов. В сентябре прошлого года Бразилия утвердила комплексный пакет оказания помощи бразильским перевозчикам, который включает освобождение от налогов на 320 млн долларов. А Европейская комиссия в июне прошлого года одобрила план правительства Италии об увеличении капитала авиакомпании «Алиталия» на 1,29 млрд, которое частично будет финансироваться частным сектором.

Региональный редактор ATW media group Пол Даффи

Я согласен, что большинство компаний отрасли авиаперевозок очень хотят получить государственную поддержку от Правительства РФ. Но в настоящее время в российской экономике так много секторов, нуждающихся в данной поддержке, что любая компания, которая ждет такой поддержки, скорее умрет до того, как успеет получить деньги.

США дали понять, что те компании, которые получают государственную поддержку от своих правительств являются нерыночными, и сейчас летать таким компаниям в США очень сложно. Однако после событий 11 сентября американское правительство выдало огромные суммы денег своим перевозчикам, для того, чтобы решить проблему терроризма на авиа-рейсах и поддержать страхование при авиаперевозках.

В России же правительство после 11 сентября обещало оказать поддержку авиакомпаниям, которые занимаются международными перевозками, но фактически не было выдано ни рубля. Таким образом, российские компании имеют обещанную поддержку от правительства, но не реальные деньги, а американские компании, которым правительство заведомо ничего не обещало, получают компенсации.

Впрочем, опрос, проведенный рейтинговым агентством «Эксперт РА» среди российских авиаперевозчиков в рамках данного проекта, свидетельствует о том, что отечественные компании и не рассчитывают на какую-либо прямую поддержку. Им необходимо, чтобы эффективно работали механизмы государственного регулирования рыночной экономики в соответствии с национальными интересами России.

В случае их слаженной работы положение отрасли может существенно улучшиться уже в ближайшей перспективе. На сегодняшний день существуют два наиболее реальных сценария развития сектора авиаперевозок:

Сценарий 1.

Развитие отрасли в соответствии с планами правительства до 2010 года

Оно будет осуществляться в рамках утвержденных Президентом РФ «Основ политики РФ в области авиационной деятельности на период до 2010 года», Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России» (подпрограммы «Гражданская авиация» и «Единая система организации воздушного движения») и Концепции развития гражданской авиационной деятельности РФ.

Согласно этим документам, развитие сектора авиаперевозок до 2010 года будет поэтапным. Объемы перевозок возрастут до 39 млн пассажиров, грузовые авиаперевозки увеличатся до 1031 тыс. т (Таблица 5).

Таблица 5.

Сравнение текущих показателей объемов перевозок и прогнозируемых перевозок пассажиров и грузов на перспективу до 2010 году (согласно Федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России»)

	2002	Прогноз 2010 год
Объем пассажиров, млн чел.	26,5	39
Пассажирооборот, млрд	64,7	86,9
Объем перевозок, млн т	627	1031
Грузооборот, млрд т-км	2661	4,7

В гражданскую авиацию планируется поставить 923 воздушных судна отечественного производства нового поколения и провести модернизацию 470 машин в соответствии с требованиями ИКАО. При этом финансирование подпрограмм «Гражданская авиация» и «Единая система организации воздушного движения» будет осуществляться из внебюджетных источников за счет собственных средств предприятий транспорта и за счет привлеченных ресурсов.

В 2002 году по подпрограмме «Гражданская авиация» уже было выполнено мероприятий на сумму около 12,8 млрд руб., или 93,5% от запланированного показателя. Это были в основном работы по реконструкции взлетно-посадочных полос. Ни одного самолета нового поколения отечественные авиаперевозчики не получили, а такие крупномасштабные проекты как «Шереметьево-3» до сих пор стоят на месте. Дальнейшее распределение средств в рамках данной программы на 2003 год, судя по размерам финансирования (в среднем 10-15 млн рублей на проект), вряд ли будет способствовать качественной модернизации сектора авиаперевозок. Следовательно, это будет рост в соответствии с ВВП (в рамках этой программы ВВП прогнозируется в 2003 году в размере 3%, 2004 — 4%, в последующие годы — 5%) и фактическая стагнация сектора авиаперевозок.

Есть и другой вариант развития, в соответствии с которым перспективы российского рынка кажутся более радужными.

Сценарий 2.

Использование евразийского рынка авиаперевозок и создание хабовой системы на территории России

Евразийское направление перевозок стратегически выгодно для России по следующим причинам:

1. удобное географическое положение страны в Европе и Азии;
2. позитивные перспективы развития рынка авиаперевозок между этими двумя регионами;
3. значительный внутренний потенциал для развития российского сектора авиаперевозок.

Причина 1. Преимущество географического положения

На сегодняшний день 1/3 площади страны по географическим признакам относится к Европе, а 2/3 страны — к Азии. Общее число государств, с которыми граничит Российская Федерация, составляет 16 (и европейские, и азиатские государства), а реальная граница страны растянулась на 1605 км.

Генеральный директор авиакомпании «Трансаэро» Ольга Плевакова

Сила российских перевозчиков заключается в региональном преимуществе, большом потенциале пассажирского потока. Главное в том, как использовать эти преимущества. Например, Сингапур с населением в 2 млн перевозит 16 млн авиапассажиров. Очень активно работают по перевозкам между Европой и Азией Узбекистан и Туркмения. России нужно делать то же самое.

Сейчас перелеты через территорию России эффективны не только с экономической точки зрения (аэронавигационные сборы у нас гораздо ниже европейских), но и с географической тоже (общая протяженность полетов над территорией РФ из Европы в Азию меньше, чем другими маршрутами).

К тому же оптимальное географическое положение имеет и столица России — Москва. Она находится на пересечении двух транспортных осей Запад-Восток и Север-Юг, поэтому все основные потоки пассажиров и грузов могут проходить через нее как через крупнейший экономический и политический центр.

Учитывая особенности перелета из Европы в Азию, можно с уверенностью утверждать, что Москва (Рис. 16), имеет гораздо более выгодные условия для создания международных транс-

Рисунок 16.



портных узлов (хабов), нежели другие европейские города. Во-первых, она отличается гораздо большим потенциальным охватом маршрутов различных направлений. Во-вторых, сама по себе в состоянии сгенерировать мощный пассажиро— и грузопоток. Население города составляет более 9 млн человек, основные финансовые ресурсы страны также сконцентрированы в столице.

Причина 2. Перспективы рынка авиaperевозок между Европой и Азией

Евразийский рынок авиауслуг имеет хорошие перспективы. По прогнозам IATA (Международной ассоциации воздушного транспорта) его потенциальная емкость к 2006 году оценивается в 38 млн пассажиров и 3,6 млн тонн грузов и почты.

Позитивное влияние в ближайшем будущем на динамику грузопотоков между регионами будут оказывать следующие факторы: стабильное и устойчивое развитие экономики крупнейших стран Азии (Китая, Индии, стран Юго-Восточной Азии), усиление позиций хабов (транзитных узлов) в Гонк-Конге, в Дубае. Кроме того, прогнозы развития мировой экономики свидетельствуют о тенденции опережающего роста международной торговли по сравнению с ростом производства. А раз так, то товарооборот между двумя крупнейшими экономическими регионами (Западной Европой и Восточной Азией) будет неизбежно увеличиваться. Одновременно прогнозируется и рост пассажиропотоков. Огромная численность населения Азии, постепенный рост уровня жизни в Китае, странах Юго-Восточной Азии и активное развитие туризма за последнее десятилетие — все это приведет к увеличению общего числа пассажиров, по прогнозам ИАТО, к 2006 году на 10-11 млн человек.

Впрочем, негативными факторами, способными приостановить расширение и дальнейшее развитие рынка евразийских перевозок могут быть, как форс-мажорные обстоятельства (например, вирус атипичной пневмонии, который существенно повлиял на бизнес авиaperевозок, в том числе и в России), так и напряженная социально-политическая ситуация в регионе. Военные события в Ираке отрицательно сказались на деятельности международных авиaperевозчиков. Усиление конфронтации между США и Северной Кореей или Ираном также способно дестабилизировать ситуацию и снизить потоки пассажиров на евразийском направлении.

На текущий момент пассажиро— и товарообмен между Европой и Азией осуществляется достаточно активно. В среднем за последние два года по евроазиатскому маршруту перевозилось около 16% (2,8 млн тонн) всех международных авиагрузов и более 5% (почти 29 млн человек) пассажиров ежегодно. Для сравнения, объем международных авиaperевозок российских компаний по итогам 2002 года был в 7,5 раз меньше, а пассажиров — меньше в 2,5 раза. Это лишний раз доказывает тот факт, что российский рынок авиaperевозок сейчас действует неэффективно, и отечественные авиакомпании теряют пассажиро— и грузопотоки.

Причина 3. Потенциал развития российского сектора авиaperевозок

Основой создания и последующего развития российского рынка авиaperевозок была советская гражданская авиация. По объему пассажиро— и грузообороту она могла конкурировать с любым национальным рынком европейских стран и составляла почти 2/3 американского рынка. В наследство от СССР российский рынок авиaperевозок получил около семи тысяч самолетов и вертолетов, развитую авиаинфраструктуру (общее количество аэропортов по всей стране в 1992 году было около 1300) и профессиональные кадры. Несмотря на то, что этот ресурсный потенциал за последние двенадцать лет использовался нерационально, до сих пор в секторе авиaperевозок остается квалифицированный кадровый состав (в том числе и летный), устаревший авиапарк в 1500 тысячи машин, система управления воздушным движением и инфраструктура.

На основании изложенного выше можно утверждать, что России необходимо расширять свое присутствие на евразийском рынке в среднесрочной перспективе. Отдельные транзитные перевозки по направлению Европа-Азия осуществляются российскими авиакомпаниями уже сегодня. В этом направлении работает «Аэрофлот», «Сибирь» и др. Однако для того, чтобы деятельность перевозчиков была эффективной, не хватает инфраструктуры.

Генеральный директор ОАО «Аэрофлот» Валерий Окулов

Как сетевой оператор мы сейчас ущербны. Ведь эффективного сетевого оператора без современной структуры быть не может. А мы вынуждены работать без нее и потому сейчас теряем потоки. Более 200 тыс. пассажиров из Армении летают в Европу и Америку не через Москву, а более 250 тыс. пассажиров из Санкт-Петербурга летают в Юго-Восточную Азию через Хельсинки.

В мире с этой целью создаются хабы — пересадочные узлы, обеспечивающие трансфер пассажиров, багажа и груза за наиболее оптимальное время по отношению к конкурентам. Среди ведущих мировых транспортных узлов можно назвать хабы в Лондоне, Франкфурте, Париже. В них регулярно осуществляются стыковки по евразийским маршрутам.

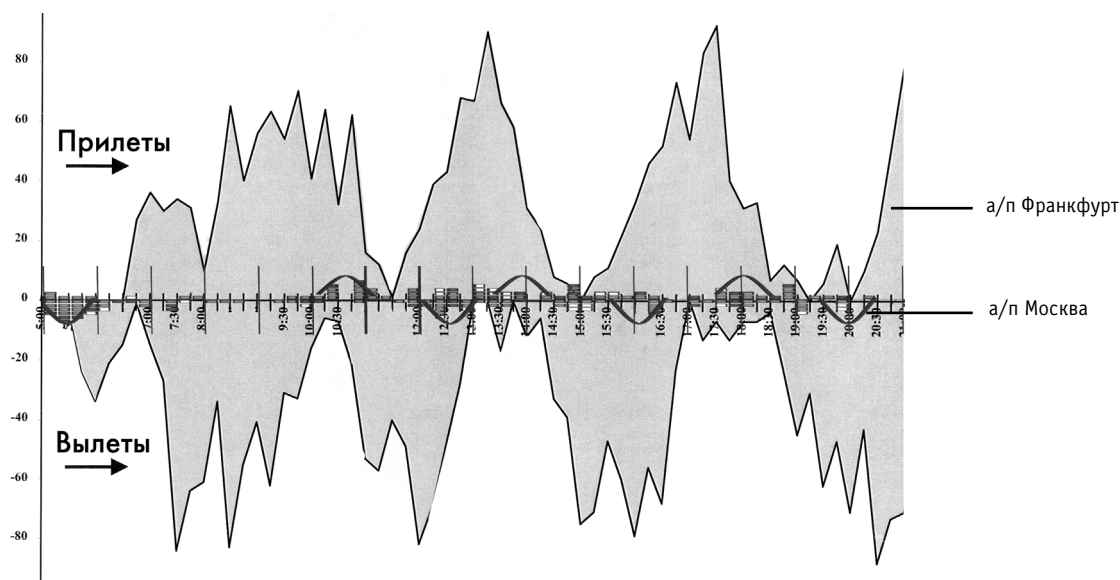
Время стыковок в этих узлах около 45 минут, количество стыковок значительно, на каждый прилетающий самолет имеется 60-80 отправлений. Крупные хабы действуют по системе волн, одной волне прибытия — соответствует одна волна вылета (Рис. 17). В конечном счете, пассажиропоток увеличивается со скоростью геометрической прогрессии.

Такая схема очень удобна и реальные проекты организации стыковочных маршрутов через Москву уже обсуждались на правительственном уровне.

В конце 80-х годов британская компания British Airways и советское правительство начали реализацию проекта «Россия», в соответствии с которым планировалось образовать в России новую международную авиакомпанию. Она собирала бы пассажиров в Европе, летела бы в Москву, а потом в Азию.

К сожалению, этот проект так и остался на бумаге. Четырнадцать лет прошло, и ситуация в секторе авиауслуг изменилась кардинально. Если раньше в Москве на роль международного хаба могло претендовать только Шереметьево, то сейчас за право быть таким узлом начинается серьезная конкуренция между аэропортами.

В столице за этот статус могут бороться 2 аэропорта — Шереметьево (в случае реализации проекта Шереметьево-3) и Домодедово. Также аэропорт в Новосибирске — Толмачево осуществляет перевозки Европа-Азия. Однако, по объему «волн» стыковок ни один из отечественных аэропортов пока не является полноценным международным хабом. Количество стыковок в российских транспортных узлах гораздо меньше. Им не хватает взлетно-посадочных полос, терминалов и пр., способных обслуживать миллионные потоки пассажиров и тысячи воздушных судов.

Рисунок 17.**Организация стыковок в а/п Москвы и Франкфурта**

Строительство инфраструктуры хаба — дорогостоящий проект. Сооружение нового терминала аэропорта Руасси-Шарль-де-Голль обошлось в 750 млн евро и сейчас он уже начал работать. Еще один пример — строительство терминала в Малайзии на сумму в 1,5 млрд долл.

Директор департамента управления сетью маршрутов ОАО «Аэрофлот» Александр Канищев

Нам, не «Аэрофлоту», а стране уже пять лет назад нужен был современный пересадочный узел с временем стыковки — 45 минут. Сейчас его сделал «Эйр Франс» в аэропорту Шарля Де Голя и приращивает объемы не менее чем 30% ежегодно. Это те пассажиропотоки, которые могли бы быть или должны были бы быть у нас. Это те деньги, которые мы отдали в другие хабы.

Все существующие на текущий момент российские проекты гораздо дешевле. Общая стоимость «Шереметьево-3» заложена в 350 млн долларов. Терминал будет иметь потенциальную пропускную способность в 8-10 млн пассажиров. Сейчас финансировать его намеревается Сбербанк РФ, ранее о своей заинтересованности в проекте объявили АКБ «Национальный резервный банк», Альфа-Банк, «Аэрофлот».

Первый заместитель генерального директора ОАО «Национальный проект «334»» Борис Рыбак

Для организации транзитного узла (хаба) нужен хороший аэропорт и хорошая базовая авиакомпания. Плюс надо решить организационные сложности. Самая простая из них — это виза. Ведь для того, чтобы прилететь в нашу страну или из нашей страны куда-нибудь улететь, нужно иметь визу. Мы прекрасно понимаем, что в том же Франкфурте, Хитроу большинство пассажиров не нуждается в визах, не надо никаких паспортов. Просто промаршировал себе, если ты из ЕЭС или из Америки.

На Западе проекты по сооружению хабов финансируют либо авиакомпании, либо региональные органы власти. При этом местные администрации очень сильно заинтересованы в развитии транспортных узлов. В отличие от бизнеса авиаперевозок, рентабельность которого традиционно низкая (3%-4%), хабы дают значительные доходы в бюджеты всех уровней за счет смежных отраслей, туризма.

Директор департамента управления сетью маршрутов ОАО «Аэрофлот» Александр Канищев

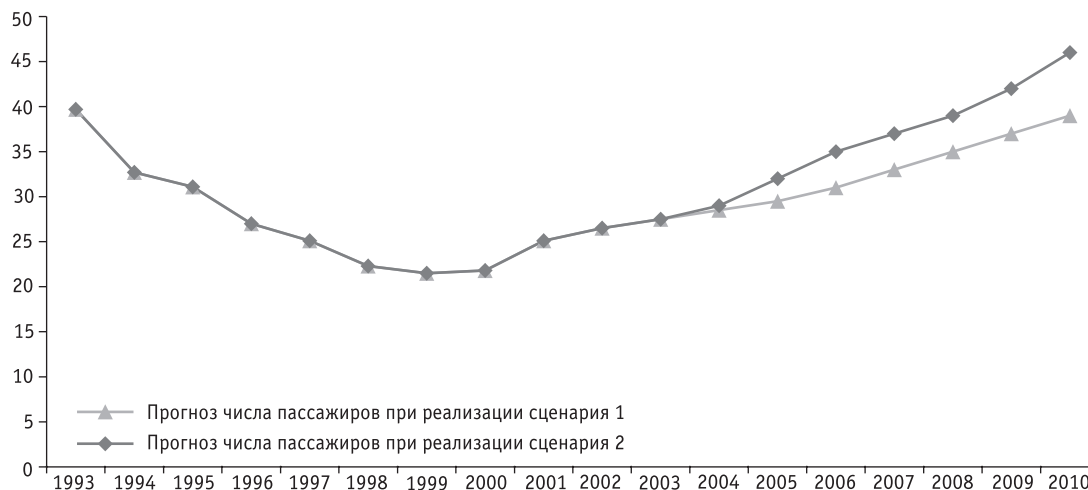
Для создания хабовой системы по всей стране требуется определенный государственный взгляд, государство должно регулировать этот процесс. Не административным путем, а путем создания преференций и путем консолидации отрасли, опять-таки не административной консолидации. И тогда, при наличии эффективной структуры перевозок в стране, при наличии ряда региональных хабов, при наличии магистрального хаба, при наличии одной-двух крупной компаний будет создана и будет работать хабовая система.

По самым приблизительным подсчетам отдача от такого проекта будет огромна (Рис. 18). Создание одного хаба, например, в Москве может дать прирост в 7-10 млн пассажиров в год, а с учетом сети региональных узлов — в 12 млн человек (то есть почти половина всех российских перевозок). Но и это не предел. Как пример, пропускная способность одного Франкфуртского аэропорта почти равняется годовому объему всех российских авиаперевозок. В 2002 году услугами аэропорта во Франкфурте воспользовалось 22,5 млн пассажиров (россияне перевезли 26,5 млн).

Если предположить, что прирост пассажиров составит хотя бы 5 млн, при этом каждый из них пообедает либо в аэропорту, либо в городе (на 10 долл.), то выручка только от обедов составит 50 млн долларов в год. Цепочку смежных доходов от туризма можно продолжить и дальше.

Рисунок 18.

Прогноз численности пассажиров на 2002-2010 гг.



Компания Boeing

Учитывая преимущества географического положения России, создание транзитных аэропортов перспективно, и более того, необходимо, но возможно только при поддержке государства, совершенствовании нормативной базы и создании благоприятного инвестиционного климата

Несмотря на очевидную эффективность строительства хаба, в России без масштабного финансирования этот проект может осуществляться десятилетиями, а то и 50, 70 лет. Собственными силами авиаперевозчики пока не в состоянии реализовать его, иностранные инвесторы финансово тоже не заинтересованы, при этом государство занимает явно пассивную позицию. Поэтому необходима концентрация ресурсов, возможно создание консорциума участников (как это происходит на примере Шереметьево-3), чтобы за 5-10 лет на базе одного из уже существующих аэропортов создать мощную хабовую инфраструктуру.