

## **АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ АВИАПЕРЕВОЗОК РОССИИ**

**Черепнина Н.А.**

**Научный руководитель – ст. преподаватель Зелькина А.В.**

**Сибирский федеральный университет, г. Красноярск**

Рынок авиационных пассажирских перевозок служит своеобразным индикатором развитости экономики страны: по уровню предложения услуг в этой отрасли можно судить о развитости инфраструктуры всей экономики, научно-техническом потенциале отрасли, рыночной власти оперирующих в отрасли компаний; по уровню спроса на авиаперевозки - о благосостоянии населения, степени его мобильности.

С точки зрения экономической политики наличие корреляции между степенью развитости авиации и сектора авиаперевозок в стране говорит об эффективности экономической, промышленной, социальной и институциональной политики государства.

Все эти аспекты, безусловно, предопределяют особый интерес к анализу рынка авиационных пассажирских перевозок.

Один из важных, с позиции экономиста, вопросов о рынке авиаперевозок – возможность развития конкуренции и масштабы необходимого государственного регулирования отрасли.

Исследования показали, что на российском рынке авиаперевозок присутствует смешанный характер пассажирских авиаперевозок, темпы роста пассажирских авиаперевозок опережают темпы роста грузовых.

Структура рынка авиационных пассажирских перевозок России характеризуется следующими особенностями. Практически все игроки рынка авиационных пассажирских перевозок «вышли» из «Аэрофлота - Советских авиалиний», единственной авиакомпании страны во времена СССР. После распада единственного государственного авиаперевозчика образовалось 393 авиакомпании, формирование которых происходило, как правило, по территориальному признаку: на базе бывших территориальных управлений гражданской авиации либо на базе объединенных авиационных отрядов, что предопределило и их позиции в структуре рынка авиаперевозок. Создавались маршрутные сети, аэропорты базирования, авиапарк.

Рынок авиаперевозок России чрезвычайно динамичен. Начиная с 2000 года после более, чем десятилетнего спада объемов пассажирских перевозок наступил период роста, в среднем на 9–10% в год (при ежегодном росте ВВП России в среднем на 5–6%). За последние 5 лет объем перевозок вырос на 60%, при этом количество перевозчиков постоянно сокращалось. Это свидетельствует, с одной стороны, о расширении границ рынка, а с другой, об укреплении рыночных позиций отдельных авиаперевозчиков.

Рынок пассажирских авиаперевозок, как результат условий конкуренции, характеризуется довольно высоким уровнем концентрации. Так, при общем количестве функционирующих авиакомпаний 90% всех перевозок выполняют всего 25 авиакомпаний, и из них ведущие 5 авиакомпаний делают около 60% работ.

В ряде регионов России распространена единая структура собственности «аэропорт-авиакомпания» либо аффилированность данных структур. Это дает нам право рассматривать характеристики естественной монополии, в качестве которой выступает ядро данной структуры – аэропорт.

Вертикальное объединение/разделение естественной монополии и потенциально конкурентных компонентов оказывает противоречивое воздействие на благосостояние компаний. Поэтому кто-то выступает за такое объединение/разделение, а другие - против. Аргументы «за»:

1) возрастет прозрачность деятельности аэропорта и авиакомпании, что является крайне желательным условием для привлечения инвестиций;

2) исчезнет противоречие целей аэропортов и авиаперевозчиков, когда затраты авиакомпании сокращаются за счет прибыли аэропорта. При раздельном существовании руководство компаний будет вынуждено искать другие возможности для сокращения издержек и другие доходы. То есть разделение создаст лучшие условия для конкуренции.

Противники разделения приводят следующие доводы:

1) единство компаний позволяет добиться рентабельности. Однако, когда рентабельность достигается за счет перераспределения финансовых потоков, теряется контроль над эффективностью каждого вида деятельности, который сам по себе должен обладать достаточной рентабельностью;

2) возможность устанавливать цены ниже, чем у конкурентов. На многих направлениях авиакомпаний, у которых есть «свой» аэропорт, держат цены ниже, чем у конкурентов, за счет низкой себестоимости оказываемых аэропортом услуг. Но необходимо учесть, что аэропорт субсидирует авиаперевозочный бизнес и не получает средств для развития и покрытия своих затрат. То есть то, что является преимуществом для перевозчика, может оказаться тормозящим фактором для развития аэропорта;

3) возможность быстро разрешать спорные моменты между участниками авиаперевозок. Но наличие четких регламентов взаимодействия аэропорта с перевозчиками позволит сделать это наиболее эффективным способом.

Процесс демонополизации рынка авиационных пассажирских перевозок (разделение авиапредприятий и выделение аэропортов как самостоятельных предприятий) начался в первой половине 1990-х годов, но лишь в последние годы наблюдается увеличение темпов его проведения. За последние годы прошло разделение ОАО «Быково-Авиа», ОАО «Братское авиапредприятие», ОАО «Челябинское авиапредприятие», ФГУП «Пермские авиалинии», ФГУП «Авиапредприятие Пулково», ФГУП «Комиавиатранс», ФГУП «Калининградавиа», и других.

Между тем реальная практика разрушения вертикально интегрированных цепочек «аэропорт-авиакомпания» и замена их на связку «авиакомпания-эффективный собственник» в условиях несостязательности рынка авиаперевозок России приводит к потере значительной доли маршрутной сети, как правило, региональных маршрутов, традиционно убыточных и ранее субсидируемых за счет прибыльных «московских» направлений и аэропортовой деятельности.

Спорным остается и вопрос о якобы снижении уровня пассажирских тарифов, когда, в результате разделения искусственной монополии «аэропорт-авиакомпания», появляются эффективные собственники. Один из главных аргументов разделения - плата потребителем монопольной цены при наличии связки «аэропорт-авиакомпания» - как негативный эффект теоретически существует.

Однако приход крупных эффективных авиакомпаний на образовавшееся «вакантное место» после разрушения вертикальной цепочки «аэропорт- авиакомпания», как правило, оказывает эффект вытеснения более мелких и менее конкурентоспособных перевозчиков, из-за чего происходит рост концентрации и возможен рост уровня пассажирского тарифа. О данном факте свидетельствует устойчивая динамика роста уровня пассажирского тарифа в России. Безусловно, уровень пассажирского тарифа, как зависимая переменная, определяется значительным числом параметров, таких как

цена на авиационное топливо, динамика инфляции, заработная плата работников авиакомпании, стоимость аэропортового обслуживания, лизинговых платежей и т.д. Но также в стоимость пассажирского тарифа закладываются и такие специфические параметры, как стоимость получения лицензии на право выполнения полетов, стоимость получения слотов в аэропорту вылета, так называемая монопольная надбавка, или надбавка за наличие у авиакомпании значительной рыночной власти, и другие. То есть разделение вертикальной цепочки «аэропорт-авиакомпания» не дает однозначного положительного эффекта в самом главном аргументе такого разделения – снижении монопольной власти авиакомпании. На смену неэффективной авиакомпании из вертикально интегрированной структуры «аэропорт-авиакомпания» приходит эффективная авиакомпания, обладающая значительной рыночной властью и как результат занимающая доминирующее положение, что, в свою очередь, отражается в «новом» монопольном тарифе. На этом фоне происходит резкое сокращение маршрутной сети, вынужденная безработица среди летного состава «выбывшей из отрасли авиакомпании».

Не менее серьезным аргументом, препятствующим эффективному разделению вертикально-интегрированных структур «аэропорт-авиакомпания» и собственно эффективному поведению субъектов отрасли, является низкая степень субституции аэропортов как для авиакомпаний, так и для пассажиров. За последние годы почти в 6 раз сократилась сеть аэродромов, обслуживающих местные воздушные линии, закрылся ряд аэродромов и авиационных линий в субъектах Федерации, которые обеспечивали авиационные связи с центром страны. Недостаточен технический и технологический уровень наземной аэродромной техники и оборудования. Только 59% аэродромов имеют взлетно-посадочные полосы с искусственным покрытием. Семьдесят процентов были построены более 20 лет назад и большинству из них требуется реконструкция. В Российской Федерации лишь 62 аэропорта имеют федеральное значение и образуют опорную сеть российской гражданской авиации.

В 2007 году Росавиация завершила подготовку ряда обоснованных предложений: «Основ политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2010 года», утвержденных Президентом РФ В.В. Путиным (от 3 февраля 2001 года № Пр-241), а также «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года», утвержденной приказом Минтранса России (от 12 мая 2005 года № 45). Несмотря на это, в части разделения объединенных авиационных предприятий на самостоятельные хозяйствующие субъекты - авиакомпании и аэропорты – вертикально-интегрированные структуры, в условиях высоких административных барьеров рынка авиаперевозок, могут давать положительные эффекты для общественного благосостояния на региональном уровне.

Отделение аэропортов от авиакомпаний, в конечном счете, способствовало развитию конкуренции и в снижение цен на билеты, появились новые авиакомпании, которые существенно сбили тарифы.

Подводя итог проделанному анализу, можно сделать следующий вывод. В ряде регионов имеет место единая структура собственности либо аффилированность «аэропорт-авиакомпания», что создает предпосылки к высокой концентрации и наличию искусственных монополий. Анализ показал, что между вертикально-интегрированными структурами подобного рода и общественным благосостоянием существует противоречивая зависимость. Во-первых, разрушение вертикальной цепочки зачастую приводит к закреплению на рынке нового «эффективного» монополиста, использующего в практике монопольное ценообразование. Во-вторых, дезинтеграция структуры «аэропорт-авиакомпания» приводит к существенному снижению пассажиропотока, трудовой мобильности, росту безработицы на рынке авиаперевозок, что можно оценивать как отрицательные эффекты для общественного благосостояния на уровне региона.