

Воздушный транспорт в объеме перевозок магистральными видами транспорта занимает более трети всего пассажирооборота и существенную часть грузоперевозок. К кризисным явлениям в гражданской авиации относятся: прогрессирующий физический и моральный износ парка воздушных судов; низкий уровень инвестиций в гражданское авиастроение и авиацию при высокой капиталоемкости и длительных сроках окупаемости; недостаточное использование результатов инновационной деятельности ввиду резкого сокращения финансирования разработки и закупки новой техники, отраслевой науки за счет средств федерального бюджета и внебюджетных источников.

В 2000 г. антимонопольные органы возбудили 36 дел по признакам ограничения конкуренции в сфере воздушного транспорта и деятельности аэропортов. Наибольшее количество дел связано с нарушением ст.ст.5, 17 Закона "О конкуренции". Специфической проблемой рынка воздушных перевозок является наличие псевдоконкуренции, не дающей эффективного результата. Ее существование обусловлено наличием многих мелких перевозчиков, не способных конкурировать из-за малого объема перевозок (убыточность). Рациональная экономическая концентрация в отрасли является настоящей потребностью. При этом нельзя допустить раздела рынка между авиаперевозчиками по территориальному (маршрутному) или иным признакам.

Процессы активной концентрации рынка пассажирских перевозок крупнейшими авиаперевозчиками начались в 1998-1999 г. Почти 90% общего объема данного вида услуг обеспечивают 30 авиакомпаний. При этом на пять из них ("Аэрофлот", "Трансаэро", "Пулково", "Красноярские авиалинии" и "Сибирь") приходится более половины пассажирских перевозок в стране.

Комплексным планом по развитию авиационной деятельности в области гражданской авиации, утвержденным Председателем Правительства Российской Федерации (№ МК-П17-08328 от 12.05.01), предусмотрено совершенствование конкурентных отношений в данном секторе экономики. Важными направлениями улучшения состояния рынка авиаперевозок являются выделение аэропортов из состава авиапредприятий и правовое обеспечение развития неавиационной деятельности.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 11.10.01 №1353-р принято решение о создании ФГУП "Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)" на базе не подлежащего приватизации федерального имущества гражданских аэропортов Быково, Внуково, Шереметьево и о реорганизации ГУП "Администрация аэропорта Домодедово" путем присоединения к ФГУП "Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)".

Продолжается реформирование гражданского сектора единой системы организации воздушного движения (ЕС ОВД) и оптимизация количества дочерних предприятий ФГУП "Госкорпорация по ОВД".

В условиях рыночных преобразований в гражданской авиации изменилась структура собственности предприятий воздушного транспорта. На смену действовавшим ранее авиапредприятиям, объединявшим в своей структуре авиакомпанию и аэропорт, пришло значительное число хозяйствующих субъектов различных организационно-правовых форм и форм собственности. Большинство объединенных предприятий разделились на авиаперевозочные компании и аэропорты. Часть продолжает функционировать, сохраняя прежнюю структуру. Постепенно формируются конкурентные секторы услуг по наземному обслуживанию воздушных судов в аэропортах (топливозаправка, обслуживание пассажиров, производство бортового питания и др.), а также услуг по авиаперевозкам.

Авиаперевозчики конкурируют на конкретных маршрутах. Кроме того, на определенных направлениях при сопоставимых параметрах перевозки (время нахождения в пути, величина тарифа, качество предлагаемых услуг пр.) имеет место конкуренция с предприятиями железнодорожного транспорта.

Состав продавцов и покупателей. На рынке авиаперевозок имеется около 300 авиапредприятий, из которых около 180 осуществляют собственно перевозочную деятельность, а остальные выполняют авиационные работы для нужд различных отраслей народного хозяйства. С 1991 г. наблюдается снижение объемов перевозок, которое носит устойчивый характер и происходит в основном за счет сокращения объема пассажирских авиаперевозок на внутренних авиалиниях. Основная причина этого - падение спроса на услуги авиаперевозчиков в результате роста авиатарифов, связанного преимущественно с ростом цен на потребляемые предприятиями гражданской авиации материально-техническими ресурсы, прежде всего авиатопливо. На международных авиалиниях в настоящее время объемы пассажирских перевозок при определенном их снижении в 1999 г. имеют тенденцию к незначительному, но стабильному росту. За 1998-2000г.г. отмечаются положительные тенденции в развитии грузовых авиаперевозок. Существуют достаточно высокие барьеры для входа на рынок авиаперевозок. Экономические барьеры: высокая капиталоемкость отрасли, низкая платежеспособность потребителей пассажирских авиауслуг. При этом доминирующим элементом в структуре расходов авиакомпании и, следовательно, в структуре тарифа (в среднем до 40% при мировом уровне - 9-12%) является стоимость авиатоплива.

Лицензирование и сертификация являются главными инструментами государственного регулирования деятельности авиакомпаний и реализации курса на сокращение численности действующих авиаперевозчиков на основе их слияния (присоединения), создания альянсов, концентрации объемов перевозок. В этих условиях роль федеральных органов исполнительной власти и органов власти субъектов Российской Федерации приобретает особое значение: усиливается возможность административного воздействия на хозяйствующие субъекты; В настоящее время условия лицензирования и сертификации авиационной деятельности в значительной мере ужесточены. Сама процедура лицензирования авиаперевозочной деятельности, предусматривающая выдачу лицензии не на вид деятельности, как это установлено законодательством, а на маршрут, является барьером входа на данный рынок. Так, авиакомпания "Пулково" имеет 82 лицензии на осуществление регулярных внутренних перевозок, Челябинское авиапредприятие - более 20. Квотирование объемов авиаперевозок, осуществляемое Минтрансом России путем лицензирования маршрутов, квалифицированное МАП России как нарушение антимонопольного законодательства, ущемляет интересы хозяйствующих субъектов, ограничивает конкуренцию на рынке авиаперевозок и в ряде случаев приводит к разделу рынка. Тенденция концентрация рынка. Рост числа авиакомпаний не означает развития эффективной конкуренции между ними, так как действуют они на разных рынках (маршрутах), и уровень концентрации авиаперевозчиков на воздушных линиях различен.

Наименьшая концентрация рынка авиаперевозок имеется на линиях, соединяющих Москву с административными центрами субъектов Российской Федерации и промышленно развитых регионов - таких, как г.г. Санкт-Петербург, Самара, Екатеринбург, Новосибирск, Хабаровск и другие. На таких маршрутах работают не менее двух авиаперевозчиков. Однако в объеме эксплуатируемых воздушных линий указанные направления составляют не более трети.

Одна из главных причин отсутствия конкуренции на других направлениях (маршрутах) - убыточность авиаперевозок ввиду неплатежеспособности населения, основного покупателя данного вида услуг. Таким образом, рынок авиаперевозок является высококонцентрированным.

Отсутствие маршрутной конкуренции обеспечивает авиакомпаниям возможность удерживать высокие цены и, наоборот, в условиях конкуренции (как правило, с зарубежными авиакомпаниями, на международных авиарейсах) компании вынуждены снижать тарифы, вводить системы льгот и скидок.

Новым явлением для российской гражданской авиации является формирование альянсов отечественных авиаперевозчиков, а также попытки участия российских авиакомпаний в международных альянсах. Следуя мировой практике формирования альянсов, реализующихся через договоры о взаимном (многостороннем) сотрудничестве, осуществлении рейсов под совместными кодами, разработку и участие в программах по стимулированию часто летающих пассажиров, использованию парка воздушных судов и др., российские авиаперевозчики разрабатывают свои проекты создания альянсов. Так, разрабатывается проект альянса с участием авиакомпаний "Челябинское авиапредприятие", "Красноярские авиалинии", "Внуковские авиалинии". Компания "Аэрофлот - Российские международные авиалинии" работает над проектом своего участия в международном альянсе с авиакомпаниями Delta Airlines и Air France.

Цель подобных альянсов заключается в освоении новых рынков, минимизации издержек, а также стремлении перевозчиков обеспечить свою конкурентоспособность на рынке. Вместе с тем деятельность любого альянса, объединения хозяйствующих субъектов на рынке не лишена проблем. К ним относятся: обеспечение равного доступа авиаперевозчиков, не входящих в альянс, к сети маршрутов, недопущение согласования тарифной политики, раздела рынка перевозок. Таким образом, деятельность альянсов должна находиться под контролем антимонопольных органов. И хотя в России ни один альянс официально не создан, в условиях глобализации экономики данная тенденция является весьма перспективной.

В последние годы на рынке авиаперевозок наблюдаются процессы концентрации, сокращается количество авиакомпаний (с 400 в 1994-1995г.г. до 300 в 2000 г.). Государственными мерами, направленными на реструктуризацию и реформирование гражданской авиации (постановление Правительства Российской Федерации от 24.06.98 № 642), также предусмотрено снижение числа авиакомпаний, в том числе за счет их объединения. Предполагается, что достигаемая таким образом рационализация структуры системы авиаперевозок позволит снизить высокий уровень эксплуатационных расходов в отрасли и уровень социальных издержек, повысить эффективность гражданской авиации. Однако указанные процессы идут медленно. Очередной этап демонполизации отрасли связан с завершением процесса разделения авиапредприятий и выделения аэропортов как самостоятельных предприятий. Активно начавшийся в первой половине 90-х годов процесс разделения в последние годы заметно сбавил темпы. В последние годы прошло разделение ОАО "Быково-Авиа" (1999 г.), ОАО "Братское авиапредприятие" (2000 г.), причем оба разделения совершались в определенной мере вынуждено - в ходе процедуры банкротства.

К причинам, тормозящим процесс выделения аэропортов, следует отнести перекрестное субсидирование, дающее возможность покрытия издержек летно-технического подразделения за счет рентабельной аэропортовой деятельности, отсутствие четко установленных Государственной программой сроков разделения

авиапредприятий и др.

Проведенное территориальными управлениями МАП России, а также Бюро экономического анализа интервьюирование руководителей авиакомпаний и аэропортов также показало, что хозяйствующие субъекты не спешат с разделением. Так, на авиапредприятии "Татнефтеавиасервис" считают, что для подобного разделения отсутствуют условия: слишком малы объемы выполняемых работ. В этих условиях разделение может привести лишь к увеличению стоимости авиауслуг для населения. По мнению компании "Красноярские авиалинии", выделение аэропортов неэффективно, и его результатом может быть ликвидация краевой авиации и обострение социальных проблем. Крупнейшее авиапредприятие "Пулково", разрабатывая план разделения, не устанавливает сроков разделения.

На рынках услуг по грузоперевозкам так же, как и на рынках услуг по пассажирским авиаперевозкам, наблюдается достаточно высокая концентрация. Так, при общем числе авиаперевозчиков, работающих на рынке грузовых перевозок, составляющих 71 компанию, около 80% грузооборота обеспечивают 20 авиакомпаний, при этом на долю 4 из них ("Аэрофлот - РМА", "Ист Лайн Эйр", "Атлант-Союз" и "Волга-Днепр") приходится свыше 50% грузооборота.

Статистика по аэропортам показывает, что основные пассажиро- и грузопотоки сосредоточены в 63 аэропортах федерального значения. На их долю приходится 80% пассажирских и более 70% грузовых внутренних авиаперевозок.

В целях снижения себестоимости авиаперевозок за счет снижения такой ее составляющей, как приобретение, хранение авиатоплива, заправка топливом воздушных судов государство должно содействовать оптимизации участия посредников в системе поставок топлива; совершенствовать регулирование естественно-монопольных сфер; содействовать проведению конкурсных торгов на поставку авиатоплива для обеспечения воздушных перевозок.

Необходимо создать условия, стимулирующие диверсификацию деятельности аэропортов и хозяйствующих субъектов, осуществляющих его эксплуатацию. Развитие неавиационной деятельности в аэропортах является одним из основных путей снижения стоимости аэропортовых сборов. До сих пор в структуре доходов аэропортов в России доминируют сборы с авиакомпаний.

Следует завершить процесс приватизации и акционирования авиапредприятий, предусмотрев при этом их разделение на авиакомпании и аэропорты в качестве самостоятельных юридических лиц, а в случаях приватизации авиапредприятий, проведенной без выделения аэропорта, следует использовать нормы антимонопольного законодательства, дающего право и возможность разделения предприятия в случае злоупотребления хозяйствующим субъектом доминирующим положением на рынке.

Необходимо ужесточить условия лицензирования деятельности на воздушном транспорте в целях обеспечения безопасности полетов, в том числе недопущения перегрузки воздушных судов.

В постановлении Правительства Российской Федерации от 15.10.01 №728 "О Федеральной целевой программе "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года" определены мероприятия по государственной поддержке разработки и производства гражданской авиационной техники нового поколения.

Меры, предусмотренные указанными программными документами, включают и совершенствование конкурентных отношений в отрасли.