

РЕШЕНИЕ

о состоянии конкуренции на рынках авиаперевозок государств – участников СНГ

Совет глав правительств Содружества Независимых Государств РЕШИЛ:

1. Принять к сведению [доклад](#) «О состоянии конкуренции на рынках авиаперевозок государств – участников СНГ» (прилагается).

2. Правительствам государств – участников СНГ при реализации [Решения](#) Совета глав правительств СНГ от 22 ноября 2007 года об Основных направлениях развития гражданской авиации и мерах по повышению безопасности полетов в государствах – участниках СНГ учитывать выводы и предложения указанного доклада в целях эффективного развития рынка пассажирских авиаперевозок в государствах – участниках СНГ.

3. Межгосударственному совету по антимонопольной политике и Совету по авиации и использованию воздушного пространства содействовать национальным антимонопольным органам и компетентным органам в области гражданской авиации государств – участников СНГ в развитии конкуренции на национальных рынках авиаперевозок и потенциально конкурентных сегментах рынков, смежных с рынками авиаперевозок.

Совершено в городе Кишиневе 14 ноября 2008 года в одном подлинном экземпляре на русском языке. Подлинный экземпляр хранится в Исполнительном комитете Содружества Независимых Государств, который направит каждому государству, подписавшему настоящее Решение, его заверенную копию.

За Правительство
Азербайджанской Республики

За Правительство
Республики Молдова

З. Гречаный

[с оговоркой](#)

За Правительство
Республики Армения

Т. Саркисян

[с оговоркой](#)

За Правительство
Российской Федерации

В. Путин

За Правительство
Республики Беларусь

С. Сидорский

За Правительство
Республики Таджикистан

А. Акилов

За Правительство
Грузии

За Правительство
Туркменистана

За Правительство
Республики Казахстан

К. Масимов

За Правительство
Республики Узбекистан

За Правительство
Кыргызской Республики

И. Чудинов

За Правительство
Украины

Ю. Тимошенко

с оговоркой

ДОКЛАД
«О состоянии конкуренции на рынках
авиаперевозок государств – участников СНГ»

Введение

Современные международные экономические отношения характеризуются ростом открытости и взаимозависимости национальной экономики, стремительным развитием информационных технологий, международных товарных рынков. Конкуренция становится все более острой и приобретает международный характер.

Транспорт является одним из ключевых факторов, интегрирующих экономику государств – участников СНГ. В этом смысле авиационные перевозки имеют решающее значение. Внедрение конкурентных и развитие рыночных отношений являются основным механизмом достижения целей эффективной экономики.

Уровень авиаперевозок в государствах – участниках СНГ не отвечает требованиям интеграции, недостаточно эффективна деятельность этого сектора, не соответствующая социальным запросам граждан государств – участников СНГ, мобильность перемещения которых в границах СНГ вследствие малой доступности авиатранспорта в значительной степени ограничена.

До начала 90-х годов XX века авиационное сообщение в бывшем СССР развивалось очень высокими темпами, и в 1989 году показатели находились на уровне развитых стран. Экономический и политический кризис в 90-е годы привел к резкому сокращению авиаперевозок. В это время произошло примерно четырехкратное сокращение как объемов перевозки пассажиров, так и пассажирооборота. Основной спад пришелся на начало 90-х годов. С конца 90-х годов по настоящее время имеет место устойчивый рост авиаперевозок. Однако по состоянию на 2005 год по сравнению с 1990 годом отставание в объемах авиаперевозок по-прежнему велико и составляет примерно 1,5 раза. Произошло сокращение количества аэропортов. В значительной степени рост авиаперевозок в течение последних 8–10 лет обусловлен ростом экономики государств – участников СНГ, хотя во многом он еще имеет восстановительный характер. По прогнозам, объемы авиаперевозок могут восстановиться к уровню 1990 года в 2012–2015 годах.

При этом воздушный транспорт, являясь одной из наиболее быстро и динамично развивающихся отраслей мирового хозяйства, призван стать одним из реальных инструментов по достижению данной цели.

Успешное функционирование рынка пассажирских авиаперевозок – не только средство удовлетворения платежеспособного спроса на перевозки пассажиров, но и важный фактор, способствующий расширению внутренних и межгосударственных связей в Содружестве.

Решением Совета глав правительств СНГ от 22 ноября 2007 года одобрены Основные направления развития гражданской авиации и меры по повышению безопасности полетов в государствах – участниках СНГ (далее – Основные направления развития гражданской авиации), в которых определены цели и задачи развития гражданской авиации, а именно: обеспечить экономически выгодные воздушные сообщения и увеличить объемы авиаперевозок в соответствии с растущими потребностями граждан государств – участников СНГ; расширить участие государств – участников СНГ в международных перевозках за счет повышения конкурентоспособности на мировом рынке авиатранспортных услуг. Основные направления развития гражданской авиации соответствуют основным направлениям развития транспортной системы как в СНГ в целом, так и в рамках других интеграционных объединений государств на постсоветском пространстве.

Как особо отмечается в Основных направлениях развития гражданской авиации, гарантией успешного выполнения поставленных задач служат: единство технической базы и применяемых технологий; схожесть финансово-экономического состояния авиационных предприятий и задач в государствах – участниках СНГ; рост реальных доходов населения государств – участников СНГ; высокий уровень унификации нормативно-правовой базы в области гражданской авиации; общие границы и воздушные коридоры, проходящие из Европы и Северной Америки в Азию; общность народов, культуры и языков.

В этом смысле поставленная Советом глав правительств СНГ задача по формированию модельных законодательных и иных нормативных правовых актов по различным направлениям деятельности гражданской авиации, в том числе Модельного соглашения государств – участников СНГ о воздушном сообщении для применения на двустороннем и региональном уровнях, является одной из первоочередных для развития конкуренции на рынке авиаперевозок.

Проводимые конкурентными ведомствами расследования и процессуальные действия по вопросам подобной антиконкурентной практики могут в определенных случаях затрагивать интересы других государств. В то же время возможны ситуации, в которых конкурентное ведомство пострадавших стран не имеет возможности пресечь или принять какие-либо иные меры в отношении направленных против конкуренции действий со стороны крупных бизнес-групп.

Все это определяет необходимость развития сотрудничества по вопросам конкурентной политики и в первую очередь в целях преодоления негативных последствий антиконкурентных действий, повышения эффективности мер по пресечению антиконкурентной практики предприятий, расположенных на территории одного государства, если их деятельность затрагивает интересы других государств и отрицательно сказывается на развитии международной торговли.

Эти аспекты определяют потребность использования новых концептуальных подходов к осуществлению конкурентной политики как на национальном, так и региональном и международном уровнях, что обуславливает необходимость взаимодействия антимонопольных органов разных стран.

Деятельность в области антимонопольной политики является неотъемлемым элементом интеграционного развития государств – участников СНГ, обеспечивающим рыночный характер проводимых реформ в соответствии с принципами эффективной конкуренции, способствуя тем самым развитию торгово-экономических отношений между

государствами. Не случайно вопросам конкуренции в процессе формирования региональных интеграционных объединений на пространстве СНГ уделяется столь существенное внимание.

Сотрудничество государств – участников СНГ в области конкуренции имеет под собой прочную правовую основу, базирующуюся на Договоре о проведении согласованной антимонопольной политики от 23 декабря 1993 года (далее – Договор, в 2000 году подписана новая редакция Договора).

В целях реализации Договора Стороны учредили Межгосударственный совет по антимонопольной политике государств – участников СНГ (МСАП), членами которого являются представители 11 государств – участников СНГ.

В 2006 году на XXIV заседании МСАП принято решение о проведении антимонопольными органами государств – участников СНГ совместных исследований (расследований) антиконкурентной практики компаний, действующих на международных рынках в пределах СНГ. Создан Штаб по совместным расследованиям нарушений антимонопольного законодательства в государствах – участниках СНГ (далее – Штаб). В состав Штаба вошли эксперты от антимонопольных органов государств – участников СНГ. Руководителем Штаба избран заместитель руководителя Федеральной антимонопольной службы Российской Федерации Голомолзин А.Н.

На одном из первых заседаний Штаба определены рынки, успешное функционирование которых обеспечивает создание инфраструктуры, являющейся основой формирования общего экономического пространства в рамках СНГ, а также оказывает непосредственное влияние на благосостояние граждан государств – участников СНГ.

В качестве одного из таких рынков определен рынок пассажирских авиаперевозок по маршрутам между государствами – участниками СНГ, поскольку резкое снижение доли совершаемых пассажирских авиаперевозок как между государствами – участниками СНГ, так и на внутреннем рынке в их общем объеме не соответствовало устойчивым темпам роста и увеличению товарооборота между государствами – участниками СНГ (рис. 1).

По результатам проведенного расследования подготовлен настоящий доклад.

В представленном докладе исследован международный опыт в области защиты конкуренции на рынке авиаперевозок на примере Европейского союза, рассмотрены подходы к анализу рынков авиаперевозок в Европейском союзе, приводятся конкретные примеры дел, рассмотрены наиболее интересные дела о нарушении антимонопольного законодательства на рынке авиаперевозок и аэропортового обслуживания в государствах – участниках СНГ, проанализированы рынок авиаперевозок в государствах – участниках СНГ и межправительственные соглашения о воздушном сообщении государств – участников СНГ, а также приводятся рекомендации по развитию конкуренции на рынке авиаперевозок государств – участников СНГ.

При подготовке доклада использованы материалы Основных направлений развития гражданской авиации, результаты анализа рынка услуг авиаперевозок государств – участников СНГ, проведенного Штабом, Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта и других организаций.

В мировой практике имеются примеры проведения подобной согласованной антимонопольной политики. К примеру, политика ЕС в сфере рынка услуг авиаперевозок определяется сочетанием мер по открытию рынков и внедрению условий конкуренции с мерами по обеспечению летной безопасности, экологичности (шумы, выбросы вредных веществ), решением социальных вопросов и защиты прав пассажиров.

В государствах – участниках СНГ также существуют все необходимые предпосылки для качественного улучшения ситуации. Подготовлена программа развития авиации в СНГ до 2020 года. Требуют разработки механизмы достижения целей.

Цель представленного доклада – выявить проблемы и узкие места, мешающие развитию рынка авиаперевозок на пространстве государств – участников СНГ, подготовить предложения по развитию конкуренции между авиаперевозчиками, обеспечению доступа к услугам аэропортов, повышению эффективности организации управления воздушным движением и других сфер авиационной и неавиационной деятельности. При этом необходимо обеспечить достижение следующих важных результатов:

- укрепление нарушенных социальных связей между гражданами государств – участников СНГ, удовлетворение их жизненных потребностей в авиаперевозках;

- развитие деловых и туристических поездок между государствами – участниками СНГ;

- повышение уровня конкурентоспособности авиаперевозчиков государств – участников СНГ на мировых рынках.

Следует подчеркнуть, что темпы роста авиаперевозок характеризуются значительной неравномерностью по сегментам: внутренние (в государствах – участниках СНГ), между государствами – участниками СНГ и международные перевозки. Так, отправка пассажиров на внутренних линиях в 2005 году по сравнению с 1990 годом снизилась примерно в 2 раза. Особенно заметно уменьшились объемы пассажирских воздушных перевозок между государствами – участниками СНГ – примерно в 6 раз. При этом доля пассажирских авиаперевозок между государствами – участниками СНГ в общем объеме воздушных перевозок, осуществляемых авиакомпаниями государств – участников СНГ, снизилась с 18 % в 1990 году до 6 % в 2005 году и остается на низком уровне. Стагнация внутренних рынков и рынков авиаперевозок в государствах – участниках СНГ была частично компенсирована ростом зарубежных перевозок, чья доля за это время возросла с 12 до 47 % в общем объеме. Наличие очевидных проблем рынка авиаперевозок в государствах – участниках СНГ предопределило актуальность данного анализа (рис. 2).

В части внутренних перевозок и перевозок между государствами – участниками СНГ изменения произошли не только в объемах, но и в структуре пассажиропотока. Предложение со стороны авиакомпаний в значительной степени сконцентрировалось на узком сегменте высокообеспеченных граждан. Пользоваться услугами авиаперевозок стало значительно меньшее количество населения – лишь 3 %. Сократилось количество летающих пенсионеров, студентов и других групп населения, имеющих низкие доходы. При этом возросло количество туристических и деловых поездок. В этом случае стоимость полета не имеет существенного значения для сотрудников крупных компаний, чего нельзя сказать об организациях мелкого и среднего бизнеса.

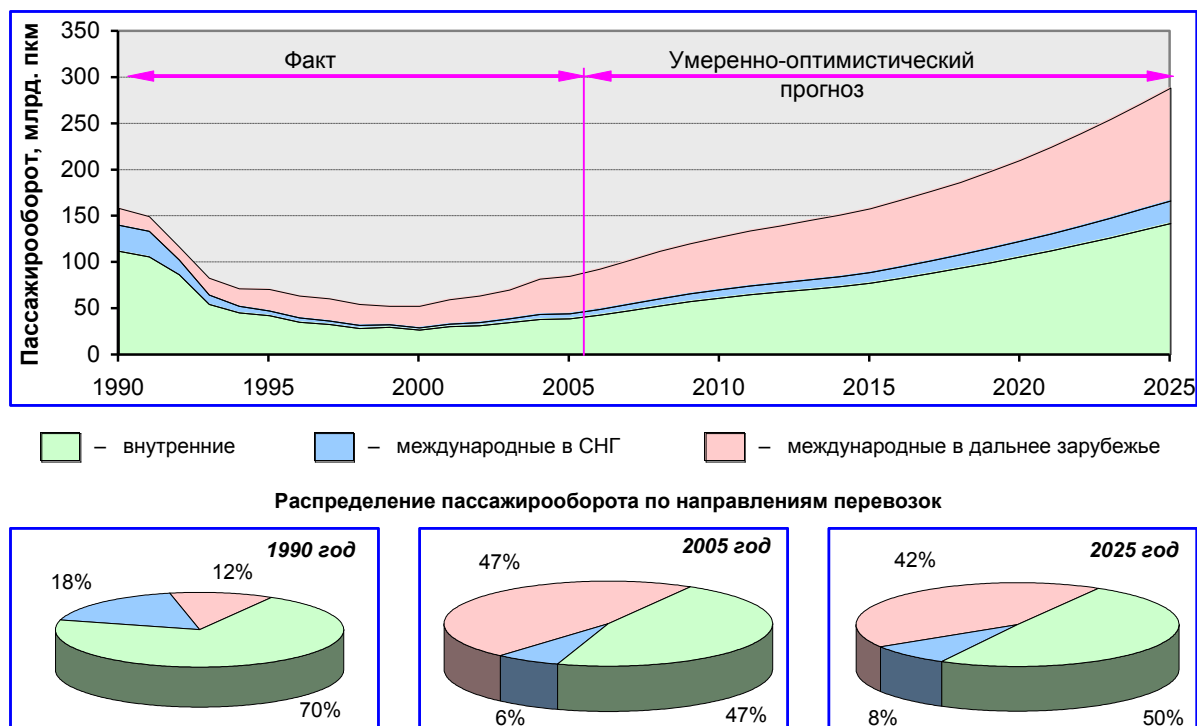


Рис. 1. Структура пассажирооборота российских авиакомпаний (умеренно-оптимистический вариант развития)

В среднем экономический рост в государствах – участниках СНГ в 2005–2007 годах составил 8 % (в 2007 году – 9 %). По данным Межгосударственного авиационного комитета, на 1 % роста внутреннего валового продукта в 2001–2006 годах рынок откликнулся увеличением спроса на пассажирские авиаперевозки в среднем на 1,6 %.

По данным, содержащимся в Основных направлениях развития гражданской авиации, на долю государств – участников СНГ, в которых проживает 4,5 % общей мировой численности населения, приходилось лишь 2,3 % мирового пассажирооборота. В то же время на США приходится 4,7 % населения всего мира и 29 % мирового пассажирооборота, на долю 25 стран ЕС – 6,2 и 21,1 % соответственно, Японии – 2,1 и 4,2 %.

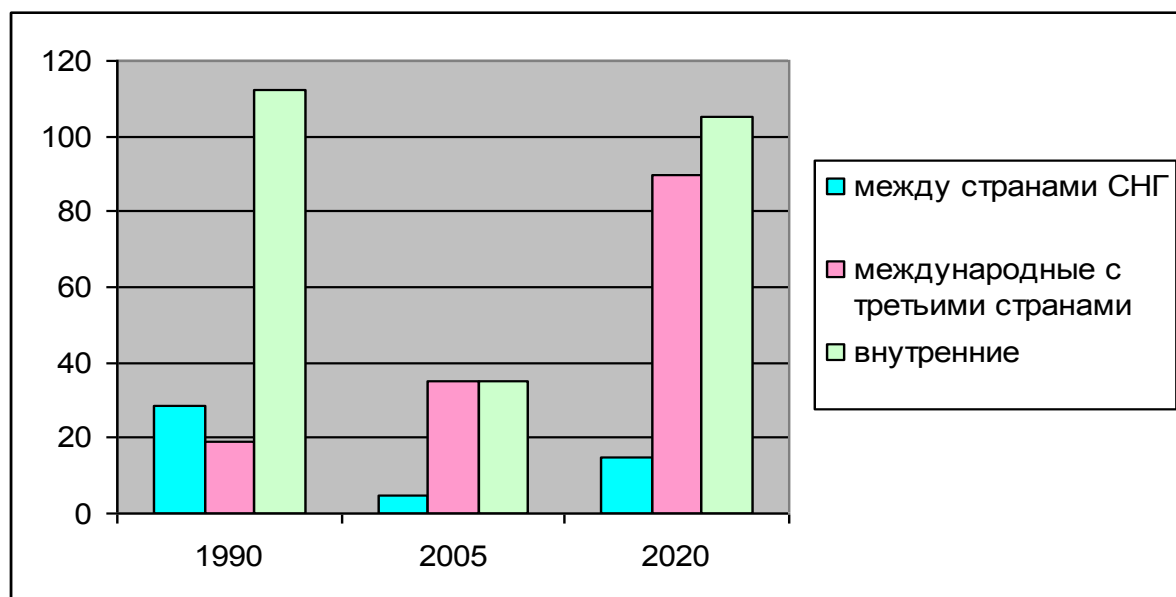


Рис. 2. Объемы пассажирооборота российских авиакомпаний с государствами – участниками СНГ, с третьими странами и внутренние, млрд пасс.-км

Разница в стоимости билетов на международных авиалиниях и в государствах – участниках СНГ (50–70 %) существенно ниже, чем различие в среднедушевом уровне доходов в государствах – участниках СНГ и в развитых странах. При этом в государствах – участниках СНГ имеется значительная разница в доходах наиболее и наименее обеспеченных граждан (к примеру, в Российской Федерации эта величина превышает 14 раз). В этой ситуации ценовая планка регулярных и чартерных перевозок превышает уровень платежеспособности подавляющего большинства граждан государств – участников СНГ, и, соответственно, потребности широких слоев населения в воздушном сообщении остаются неудовлетворенными.

Если в период кризиса такая политика могла рассматриваться как способ выживания авиакомпаний и отрасли в целом, то в период оживления экономики ориентация регулярных и чартерных авиаперевозчиков преимущественно на высокообеспеченных пассажиров становится фактором, сдерживающим темпы роста экономики государств – участников СНГ.

Таким образом, требуется создать необходимые условия конкуренции и предпринять скоординированные действия по созданию единого рынка. Необходимы институциональные, организационные, правовые изменения для улучшения ситуации на рынке авиаперевозок, в том числе между государствами – участниками СНГ и в государствах – участниках СНГ.

1. Международный опыт в области защиты конкуренции на рынке авиаперевозок и подходы к анализу рынков авиаперевозок

До 1987 года авиационные рынки стран Европы характеризовались протекционизмом и раздробленностью аналогично авиационным рынкам государств – участников СНГ. Чтобы создать единый рынок воздушного пространства, ЕС осуществил либерализацию отрасли в три этапа.

Первый этап включал принятие в 1987 году пакета мер, направленных на смягчение действовавших правил и двусторонних межправительственных соглашений.

Эти меры сужали возможности правительств препятствовать введению свободных тарифов на перевозки внутри ЕС и наделяли определенной гибкостью авиакомпании, в том числе в вопросах загрузки мест по код-шерингу (соглашение между авиакомпаниями по совместному использованию маршрутов, расписаний, слотов, единых тарифов).

Второй этап ознаменовался принятием в 1990 году пакета мер, направленных на предоставление еще больших свобод при назначении тарифов и совместное использование провозной емкости. Он также давал право всем перевозчикам ЕС перевозить сколько угодно пассажиров между своей страной и другой страной ЕС.

Следующим этапом либерализации воздушного транспорта ЕС стало принятие третьего пакета мер, которые применяются с января 1993 года. Этими мерами провозглашалась свобода предоставления услуг в пределах ЕС и (с апреля 1997 года) свобода каботажных перевозок (право авиакомпании одной страны ЕС летать по маршрутам, расположенным в другой стране ЕС).

Третий пакет мер по либерализации воздушного транспорта предусматривал: стандартизацию требований по выдаче лицензии эксплуатанта авиакомпаниям ЕС; открытый доступ всех авиакомпаний ЕС, имеющих лицензию эксплуатанта, ко всем

маршрутам в пределах ЕС и предоставление полной свободы установления пассажирских тарифов без утверждения в национальных авиационных инстанциях.

Впоследствии этот единый рынок был распространен на Норвегию, Исландию и Швейцарию. За 15 лет со времени принятия третьего пакета мер произошла эволюция авиационного рынка и возникла необходимость модернизации его правовой системы. В июле 2006 года Еврокомиссия предложила осовременить и упростить нормативное поле единого рынка воздушного транспорта путем объединения трех действующих директив третьего пакета в единый документ в качестве первого шага к консолидации законодательной базы. Одновременно началась подготовительная работа по разработке полноценного Европейского кодекса гражданской авиации, основанного на следующих принципах.

Безопасность. Важнейшим преимуществом единого европейского рынка является высокий уровень летной безопасности и безопасности пассажиров во всех звеньях воздушного транспорта. По статистике, авиация – один из самых безопасных видов транспорта, а по безопасности Европа удерживает первое место за счет единых и высоких стандартов.

Права пассажиров. Являясь участником Монреальской конвенции и во исполнение этого международного договора, ЕС принял директиву об ответственности авиакомпаний за смерть или причинение вреда здоровью пассажира в результате авиакатастрофы и за задержку багажа. Кроме того, ЕС принял правила компенсации и оказания содействия пассажиру в случае отказа ему в посадке на борт, отмены или длительной задержки рейса.

Экологичный транспорт. В целях защиты окружающей среды внедряются еще более строгие максимальные нормы по шумам и выхлопным газам, производимым воздушными судами, за счет инвестиций в экологически чистые технологии и оптимизации воздушных трасс.

Социальные вопросы. Единый рынок должен вести к улучшению условий труда в сфере воздушного транспорта. Еврокомиссия гарантирует надлежащее применение соответствующих национальных и общеевропейских законов.

Успех единого рынка. Единый рынок воздушного транспорта в ЕС уже принес гигантский выигрыш потребителям услуг гражданской авиации. Во-первых, с момента создания в 1993 году единого авиационного рынка количество воздушных трасс в ЕС увеличилось на 170 % – сегодня воздушный транспорт обслуживает больше городов и удаленных районов. Пассажирам предлагается больше пунктов назначения и прямых рейсов взамен пересадок в хабах (узловые аэропорты).

В ЕС резко возросла конкуренция между авиаперевозчиками. С 1992 по 2006 год количество маршрутов, обслуживаемых тремя и более конкурирующими авиакомпаниями, выросло на 300 %. Как следствие, у пассажиров расширился выбор, а цены резко упали.

Помимо того, что пассажиры в ЕС все реже сталкиваются с монопольными провайдерами авиационных услуг, появившиеся в последние годы на рынке низкотарифные перевозчики продемонстрировали совершенно новую бизнес-модель, изменив привычки «летающей публики» во многих европейских странах. Провозная емкость низкотарифных перевозчиков возросла с 1 до 28 % в 2006 году.

Расширение рынка ЕС в 2004 году еще раз продемонстрировало преимущества единого рынка воздушного транспорта. После снятия правительственных ограничений объем воздушных перевозок в новых странах ЕС удвоился всего за два года.

Внешняя авиационная политика ЕС. Ввиду успеха единого рынка воздушного транспорта ЕС намерен добиваться аналогичного эффекта для авиакомпаний и авиапассажиров при полетах в страны, не являющиеся членами ЕС.

Развитие тесного сотрудничества в сфере авиаперевозок с соседними с ЕС странами приносит немалую выгоду. Помимо чисто экономических, оно дает странам ЕС такие

преимущества, как повышение летной и пассажирской безопасности и эффективности воздушного транспорта на прилегающих к ЕС территориях.

В июне 2006 года подписано Соглашение о создании Европейской авиационной зоны (ЕСАА). По этому Соглашению в единый рынок войдут партнерские страны из Юго-Восточной Европы (Албания, Босния и Герцеговина, Хорватия, Македония, Черногория, Сербия).

Как только партнеры ЕСАА полностью примут авиационные правила ЕС, авиакомпании ЕСАА получат полный доступ к расширенному общеевропейскому единому авиационному рынку. Это откроет новые рыночные возможности 35 странам – участницам интегрированного рынка с более 500-миллионным населением.

Глобальные авиационные соглашения. Евросоюз стремится заключить всесторонние авиационные соглашения с другими ключевыми партнерами. Такие соглашения должны быть всегда направлены на либерализацию рынка и правового сотрудничества, в частности, по таким вопросам, как летная и пассажирская безопасность. Это абсолютно новая модель соглашений о воздушном сообщении. Речь идет не просто об «открытом небе», а об «общем небе», которое позволяет создать среду для конкуренции авиакомпаний, обеспечения высочайшего уровня безопасности и поступательного развития гражданской авиации на благо пассажиров.

Результатом такой работы стало подписание 30 апреля 2007 года на американо-европейском саммите в Вашингтоне нового соглашения об авиаперевозках между США и странами ЕС. Либерализации рынка авиаперевозок до последнего сопротивлялась Великобритания, поскольку британские авиакомпании совершают около 40 % всех трансатлантических перелетов. С вступлением в силу нового соглашения им пришлось конкурировать с другими европейскими перевозчиками.

С 30 марта 2008 года трансатлантические перелеты перестали регулироваться двусторонними соглашениями между США и отдельными государствами ЕС. Теперь любой европейский авиаперевозчик может совершать рейсы из любого аэропорта ЕС в любой аэропорт США и наоборот. К примеру, немецкая «Lufthansa» при желании сможет предлагать прямые перелеты из Парижа в Нью-Йорк. Однако внутренние рейсы по-прежнему могут совершать только авиакомпании соответствующих континентов.

По данным исследования, проведенного по заказу Еврокомиссии, в ближайшие пять лет число авиапассажиров между Европой и США вырастет с 50 до 75 млн человек в год. Только за счет отмены пошлин по обеим сторонам Атлантики будет сэкономлено около 12 млрд евро. Прогнозируется удешевление билетов и создание 80 тыс. новых рабочих мест.

По словам Министра транспорта Германии, конечной целью ЕС в проводимой работе является отмена любых ограничений на рынке авиаперевозок. Европейские политики также надеются добиться отмены ограничения, по которому европейские фирмы могут владеть максимально 24,9 % акций американских авиакомпаний. Переговоры должны завершиться через три года. В противном случае могут быть введены санкции.

Регулирование авиационного транспорта, как и других экономических секторов, в области конкуренции осуществляется Европейской комиссией на основе норм, содержащихся в статьях 81 и 82 Договора о создании Европейского союза.

Регламент ЕС 1/2003 Европейской комиссии обеспечивает ее эффективными инструментами для выявления фактов нарушения конкурентных принципов в сфере авиационных перевозок, включая функционирование авиационного транспорта на маршрутах между ЕС и третьими странами.

Альянсы и слияния авиакомпаний. Альянсы между авиаперевозчиками обычно подпадают под запрет статьи 81 (1) Римского договора в основном из-за того, что партнеры по альянсу обычно соглашаются координировать цены, частоту полетов, расписание и

стратегии продаж авиабилетов. Более того, часто они делят между собой объемы перевозок, «чувствительную» информацию, а иногда даже прибыль.

При анализе степени уменьшения уровня конкуренции при слияниях авиакомпаний обычно выделяют два вида рынка: совпадающие маршруты – маршруты, на которых функционируют два или больше партнеров альянса; несовпадающие маршруты – маршруты, на которых функционирует один партнер альянса.

Вместе с тем альянс может и не подпадать под действие статьи 81 (1) в соответствии со статьей 81 (3), если в совокупности будут соблюдены четыре условия:

1. Достижение экономической выгоды от альянса в виде ценовой или качественной эффективности. Перевозчикам необходимо, насколько это возможно, привести достаточные основания и измерить в определенном выражении те выгоды, которые или уже были достигнуты в деятельности альянса, или определить, как и когда они будут достигнуты.

2. Потребители должны также получать выгоду от такого альянса. В частности, потребители могут выиграть от увеличения частоты полетов или дополнительных мест, более удобного расписания, лучшего распределения полетов в течение дня, результатом которого будут являться больший выбор пунктов назначения и пересадок, меньшее время ожидания, улучшенные по качеству полеты и возможность снижения платы как результат эффективности затрат.

3. Ограничение конкуренции в соглашении об альянсе должно быть разумно и обосновано получением определенной эффективности. Задача Еврокомиссии в данном случае заключается в том, чтобы выяснить, могут ли снижение расходов и повышение качества происходить только в случае образования альянса или нет.

4. Неустранение конкуренции. Для того чтобы оценить, угрожает ли возникновение альянса устранению конкуренции, каждый маршрут, на котором было определено возможное ограничение конкуренции, должен быть тщательно проанализирован. При проведении анализа необходимо учитывать, что же участники альянса «могут предложить взамен».

Данный анализ включает изучение двух следующих элементов:

1. Уровень реальной конкуренции на каждом исследуемом маршруте. При этом оцениваются как возможности альянса, так и количество и сила его конкурентов. В целом доля рынка в авиационном секторе измеряется в количестве перевозимых пассажиров. Также может учитываться частота маршрутов (например, количество рейсов в неделю). Авиационные альянсы, особенно на совпадающих маршрутах, способствуют занятию его участниками большей части рынка, однако это не означает, что конкуренция на рынке будет устранена.

2. Конкурентное давление на других участников рынка, которое может возникнуть в результате образования альянса. Данное давление может быть выражено в возникновении определенных барьеров входа на рынок, которое может заключаться в ограничении доступности слотов (интервалы времени между прилетом и вылетом воздушных судов), доступа к наземной инфраструктуре.

Недискриминационный доступ авиакомпаний к аэропортовому обслуживанию. Успех либерализации воздушного транспорта в ЕС подкрепляется мерами по обеспечению недискриминационного доступа к аэропортовому обслуживанию. Например, работа нескольких топливозаправочных компаний в одном аэропорту является мировой практикой. Начиная с 1996 года с принятием Директивы Совета ЕС 96/97/ЕС рынок услуг по наземному обслуживанию стал более открытым для конкуренции, так как данная директива требует от стран – членов ЕС принимать меры, обеспечивающие доступ на рынок по наземному обслуживанию в аэропортах ЕС и функционирование в крупных (более 1 млн пассажиров в год) аэропортах ЕС нескольких организаций, осуществляющих различные виды наземного обслуживания (в том числе и топливозаправки).

В начале 2007 года Европейская комиссия представила пакет законов об аэропортах, включая проект директивы об аэропортовых сборах и план действий по развитию аэропортовых мощностей.

2. Методические подходы к анализу рынков авиаперевозок в государствах – участниках СНГ

При оценке конкурентной среды на рынке авиаперевозок государств – участников СНГ специалисты Штаба основывались на методических подходах Еврокомиссии, где границами авиационного рынка являются пункт отправления и пункт назначения. Согласно этому подходу каждая комбинация пунктов отправления и назначения должна рассматриваться, с точки зрения клиента, как отдельный рынок.

Взаимозаменяемым, с точки зрения большинства пассажиров, является не прямой (обходной) маршрут (субститут) между теми же городами, но с промежуточной пересадкой в другом городе, а также маршруты в близлежащие аэропорты. Например, ирландская низкотарифная авиакомпания «Ryanair» превратила бывший военный аэродром в 120 км от Франкфуркта в аэропорт Франкфуркт-Хан, который можно считать заменителем центрального аэропорта, а позже появились аэропорты Париж-Бове, Барселона-Жирона и многие другие аналогичные альтернативные аэропорты.

При определении товарных границ рынков воздушных перевозок Еврокомиссия учитывает другие имеющиеся в распоряжении пассажиров транспортные возможности (легковая машина, автобус или поезд) в случае, если они являются субститутами (заменителями) для прямых или не прямых рейсов по продолжительности, расписанию и т. д.

С учетом указанных особенностей членами Штаба выработаны следующие методические подходы к проведению анализа рынка авиаперевозок в рамках проводимого исследования.

В качестве основных объектов исследования были взяты маршруты, соединяющие столицы и крупнейшие города государств – участников СНГ. В Российской Федерации выбраны пять крупных городов, являющихся транспортными узлами, обеспечивающими покрытие всей территории страны.

В список были включены также маршруты, предложенные членами МСАП, проявившими интерес к данному исследованию: Азербайджаном, Арменией, Казахстаном, Кыргызстаном, Украиной.

Выбранные маршруты проанализированы по следующим показателям: расстояние между городом отправления и городом прибытия; время в пути; авиакомпании, работающие на маршруте; количество рейсов в неделю; тип самолета.

Для выбранных маршрутов были отобраны маршруты-аналоги (по расстоянию) двух видов: внутренние, т. е. между городами, расположенными на территории отдельной страны, и международные, т. е. между городами, один из которых расположен на территории государств – участников СНГ, другой – на территории третьей страны, не являющейся государством – участником СНГ.

В итоге составлен перечень из 62 маршрутов, подлежащих исследованию. В целях сравнительного анализа стоимости перевозок перечень был разбит на четыре сегмента (по времени полета), в каждом из которых выделены три вида маршрутов: между городами государств – участников СНГ, между городами внутри отдельного государства – участника СНГ и маршруты в города за пределами государств – участников СНГ (третьи страны).

При анализе учитывалась конкуренция со стороны железнодорожных и автомобильных перевозчиков.

Доли каждого перевозчика на конкурентных маршрутах рассчитываются как отношение объема пассажиропотока, обеспеченного данным перевозчиком, к общему

объему пассажиропотока на данном маршруте в прямом и обратном направлениях. Аффилированные перевозчики считались единым перевозчиком (группа аффилированных лиц), их доли на рынке складывались.

Далее рассчитывался коэффициент концентрации CR1 и определялась характеристика рынка (маршрута).

При определении характеристики рынка на каждом маршруте выявлялись барьеры, ограничивающие доступ перевозчиков на маршрут, в частности, двусторонние международные соглашения об использовании воздушного пространства.

При определении барьеров входа на рынки также учитывалась возможность вмешательства региональной администрации и учредителей аэропортов. Например, администрация г. Волгограда указала аэропорту Волгограда поддерживать авиакомпанию «Волга-Авиаэкспресс», зарегистрированную на территории Волгоградской области, в целях обеспечения ее максимальной прибыли, развития и уплаты регионального налога. На основании соглашения о сотрудничестве в сфере развития деятельности по осуществлению авиаперевозок с авиакомпанией «Волга-Авиаэкспресс» как базовой для аэропорта г. Волгограда и имеющей важное значение для обеспечения воздушных сообщений в межрегиональных перевозках, аэропорт г. Волгограда расторгнул договор на аэропортовое и наземное обслуживание воздушных судов авиакомпании «Сибирь». Поскольку нарушения антимонопольного законодательства были устранены в процессе рассмотрения дела в добровольном порядке, производство по делу было прекращено.

Учитывался такой барьер входа на рынок, как наличие вертикально интегрированных структур, так называемых объединенных авиаотрядов, когда авиакомпания совмещает функции перевозчика и аэропорта, либо наличие в аэропорту базового авиаперевозчика. Такие перевозчики, как правило, оказывают давление на аэропорт в целях недопущения конкурентов к инфраструктуре аэропорта, а значит, и на данный рынок воздушных перевозок, которым является конкретный маршрут. Этот барьер должен постоянно контролироваться антимонопольными органами до момента принудительного разделения вертикально интегрированных структур. Например, ОАО «Аэропорт Кольцово» нарушило статью 10 Федерального закона от 26 июля 2006 года № 135-ФЗ «О защите конкуренции» в части необоснованного отказа авиакомпании «Уральские авиалинии» в выделении временных интервалов (слотов) для выполнения рейсов. Кроме того, было признано нарушение ОАО «Аэропорт Кольцово» и ЗАО «Авиапрад» статьи 11 указанного Федерального закона путем заключения договора аренды секторов досмотра № 5, 6 здания аэровокзального комплекса, реализация положений которого приводит к ограничению конкуренции на рынке авиаперевозок. Арбитражный суд Свердловской области подтвердил законность и обоснованность решения и предписания УФАС России по Свердловской области.

Серьезным барьером входа на рынки является распределение слотов. Дефицитными являются утренние и вечерние слоты в «часы пик»: от 8 до 10 часов и от 18 до 20 часов, когда максимальные пассажиропотоки обеспечивают высокую загрузку салонов самолетов и, соответственно, высокую прибыльность данного рейса. Например, авиакомпания «КД авиа», совмещающая функции авиаперевозок и аэропортовое обслуживание, отказала конкурирующей авиакомпании ФГУП «ГТК «Россия» и другим перевозчикам в согласовании слотов и формировании удобного для них расписания полетов. Ссылки на ограниченность пропускной способности аэропорта Калининградское антимонопольное управление сочло неубедительными и выдало предписание согласовать слоты сторонним авиакомпаниям в аэропорту Храброво.

Анализ нарушений антимонопольного законодательства в сфере воздушного транспорта показал, что они совершаются главным образом органами исполнительной власти и субъектами естественной монополии – аэропортами.

Для выявления факторов, влияющих на стоимость авиаперевозок, проводились анализ и обобщение информации, полученной от участников рынков авиаперевозок, официальных данных авиационных администраций государств – участников СНГ, Межгосударственного статистического комитета СНГ, национальных статистических ежегодников, международных организаций, состоявшихся в последние годы в государствах – участниках СНГ конференций по транспорту и другая информация, а также экспертные оценки.

Средний тариф каждой авиакомпании на конкретном маршруте рассчитывался как отношение выручки авиакомпании на данном маршруте (стоимость реализации всех авиабилетов) к общему количеству пассажиров, перевезенных ею на данном маршруте.

Специалистами Штаба разработан и направлен авиакомпаниям типовой запрос информации, включающий стоимость аэропортового и аэронавигационного обслуживания, стоимость топлива и услуг топливозаправочных компаний, затраты на персонал, затраты на бронирование и продажу авиабилетов, наличие чартерных, а также железнодорожных и автобусных перевозок по рассматриваемым маршрутам.

3. Увеличение объемов авиаперевозок

Дифференциация тарифов одной авиакомпании на одном маршруте (бизнес- и эконом-классы, тарифы на авиабилеты возвращаемые и невозвращаемые, льготные для пенсионеров, студентов, постоянных клиентов, предварительной продажи и т. д.) соответствует мировой практике оперативного учета рыночной конъюнктуры, способствует развитию рынка авиаперевозок и конкуренции авиакомпаний, снижению тарифов и не противоречит антимонопольному законодательству. Гибкость в тарификации позволяет авиакомпаниям повышать уровень конкурентоспособности.

Однако некоторые нормативные правовые акты устарели и ограничивают применение гибкой рыночной дифференциации тарифов. Например, согласно статье 108 Воздушного кодекса Российской Федерации каждая авиакомпания обязана принимать возвращаемые до начала рейса авиабилеты от пассажиров, что ограничивает развитие отечественных низкотарифных авиакомпаний, использующих дешевые, но невозвращаемые билеты. Необходимо внести поправку в статью 108 Воздушного кодекса Российской Федерации для установления специального пониженного тарифа без возврата билета.

Из данных, представленных авиакомпаниями (табл. 1), следует, что в 2006 году произошло увеличение количества пассажиров относительно 2005 года практически на всех маршрутах, и рост продолжался в 2007 году.

Таблица 1

Увеличение объемов перевозок по сегментам в 2006 году относительно 2005 года

Виды маршрутов	2005 г., тыс. пассажиров	2006 г., тыс. пассажиров	Рост, %
Сегмент 1: время в пути от 1 ч 20 мин до 1 ч 50 мин			
А. Маршруты между государствами – участниками СНГ	378 529	425 054	112,3
Б. Маршруты с третьими странами	94 126	95 207	101,5
В. Маршруты внутри государства	907 498	1 058 035	116,6

Сегмент время в пути от 2 ч 40 мин до 3 ч 30 мин	2:			
А.Маршруты между государствами – участниками СНГ	между участниками СНГ	470 291	446 793	95,0
Б.Маршруты с третьими странами	с третьими странами	362 626	386 320	106,5
В.Маршруты государства	внутри государства	92 832	111 341	120,0
Сегмент время в пути от 3 ч 30 мин до 4 ч 10 мин	3:			
А.Маршруты между государствами – участниками СНГ	между участниками СНГ	78 020	81 309	104,2
Б.Маршруты с третьими странами	с третьими странами	504 487	518 147	102,7
В.Маршруты государства	внутри государства	145 548	154 311	106,0
Сегмент время в пути от 4 ч 15 мин до 5 ч	4:			
А.Маршруты между государствами – участниками СНГ	между участниками СНГ	139 436	171 308	122,8
Б.Маршруты с третьими странами	с третьими странами	648 594	744 671	114,8
В.Маршруты государства	внутри государства	306 709	380 786	124,2

Данные Министерства транспорта Российской Федерации подтверждают результаты проведенного анализа: в 2005 году российский воздушный транспорт перевез 35,1 млн человек, т. е. в 1,038 раза больше, чем в 2004 году; в 2006 году – 38,0 млн человек, т. е. в 1,083 раза больше, чем в 2005 году; в 2007 году – 41,6 млн человек, т. е. было достигнуто рекордное увеличение объемов пассажирских авиационных перевозок – в 1,095 раза (рис. 3).

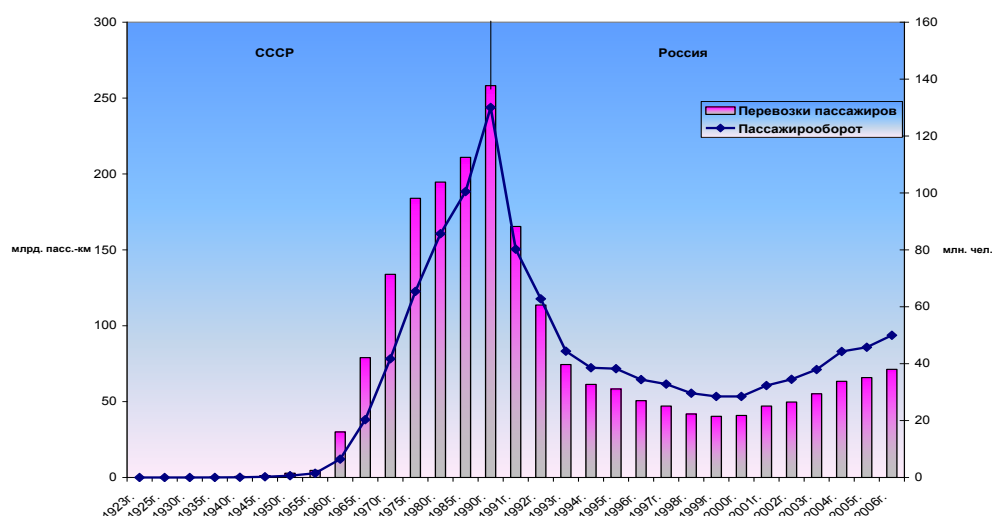


Рис. 3. Объемы пассажирских авиационных перевозок российских авиакомпаний

Нерегулярные (чартерные) авиаперевозки пассажиров росли за последние 6 лет более интенсивно, что и привело к росту их удельного веса в общем объеме перевезенных пассажиров до 21,7 % общего объема пассажирских перевозок. Высокий рост объемов чартерных перевозок объясняется низкой ценой перевозки, достигаемой за счет высокой заполняемости салона самолета.

По мнению Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, такой высокий объем авиаперевозок в 2007 году был достигнут благодаря ускоряющемуся развитию реального сектора экономики, повышению уровня благосостояния населения и повышению профессионализма специалистов авиатранспортного бизнеса.

Однако некоторые авиакомпании утверждают, что высокий рост объемов авиаперевозок пассажиров был вызван увеличением уровня конкуренции между авиаперевозчиками, а также между авиаперевозчиками и наземным транспортом.

Действительно, из теории рынка известно, что конкуренция снижает стоимость услуги и увеличивает объемы рынка услуг. Результаты данного исследования, приведенные в табл. 1, подтверждают это мнение: во всех сегментах наибольший рост был во внутренних перевозках, конкуренция на которых развита больше, чем на международных маршрутах.

На маршрутах сегмента 1 объем перевозок на внутренних маршрутах увеличился на 16,6 %, а на маршрутах СНГ – на 12,3 %.

Например, на маршруте Москва – Санкт-Петербург, где конкурируют 5 авиакомпаний, объем перевозок в 2006 году вырос на 123 435 пассажиров, или на 14,1 %, в то время как средний рост перевозок по всем российским авиакомпаниям составил в 2006 году 3,85 %.

Увеличение объема перевозок на маршрутах между государствами – участниками СНГ в сегменте 1 составило:

- на маршруте Киев – Москва в 2006 году – на 16 549 пассажиров, или на 4,1 %, конкурируют четыре авиакомпании;

- на маршруте Бишкек – Москва в 2006 году произошло увеличение объема перевозок пассажиров на 20,8 % (на маршруте конкурируют три авиакомпании), в 2007 – на 12,2 %;

- на маршруте Алматы – Санкт-Петербург – на 8,7 % (работает одна авиакомпания).

На внутрикыргызском маршруте Бишкек – Баткен работает одна авиакомпания «Кыргызстан», ежегодно удваивающая объем перевозок; средний тариф снизился с 1 568 до 1 397 рублей, или на 11 %. Имеется конкуренция со стороны железнодорожного перевозчика.

На внешнеэкономическом маршруте Москва – Хельсинки объем пассажирских перевозок авиакомпании «ФинЭйр» сократился на 1 406 человек, а ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии» – увеличился на 2 487 человек. Таким образом, рынок увеличился на 1 081 пассажира, или на 1,3 %. Низкий рост объемов перевозок можно объяснить работой лишь двух назначенных авиакомпаний на маршруте.

На маршрутах Новосибирск – Пекин произошло увеличение пассажирских авиаперевозок на 57 %, Екатеринбург – Дубай – на 13,6 %.

На маршрутах сегмента 2 объемы перевозок между государствами – участниками СНГ в 2006 году сократились на 5 %, в то время как объемы перевозок в третьи страны выросли на 6,5 % и внутренние – на 20 %.

Существенное увеличение объемов перевозок на маршрутах Бишкек – Екатеринбург в 2007 году (с 276 до 1 916 пассажиров) и Бишкек – Новосибирск (с 504 до 2 098 пассажиров) объясняется конкуренцией с железнодорожным перевозчиком, которая привела к снижению среднего тарифа на 54 и 20 рублей соответственно.

На маршрутах сегмента 3 объемы перевозок между государствами – участниками СНГ в 2006 году выросли на 4,2 %, в то время как объемы внутренних перевозок – на 6 %.

На маршрутах сегмента 4 объемы перевозок между государствами – участниками СНГ в 2006 году выросли на 22,8 %, внутренних перевозок – на 24,2 %.

Таким образом, во всех сегментах, приведенных в табл. 1, объемы перевозок между государствами – участниками СНГ в 2006 году увеличивались медленнее, чем объемы внутренних перевозок.

4. Изменение тарифов

Анализ данных, полученных от авиакомпаний государств – участников СНГ в рамках данного исследования, показал следующее.

В сегменте 1 (см. табл. 1) средние тарифы разных авиакомпаний на разных маршрутах сильно различаются: от 1 870 до 7 222 рублей, т. е. примерно в равных условиях средние тарифы различаются почти в 4 раза.

При этом самые низкие тарифы относятся к внутренним перевозкам, а самые высокие – к международным маршрутам в третьи страны и государства – участники СНГ.

Например, средние тарифы ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии» на маршруте Москва – Киев составляют 3 600 рублей, а на маршруте Москва – Хельсинки – 6 846 рублей, или на 90 % выше. На маршруте Москва – Хельсинки работают лишь два назначенных авиаперевозчика, в то время как маршрут Москва – Киев является конкурентным рынком. На нем работают пять авиакомпаний: «АэроСвит», «Аэрофлот – российские авиалинии», «Трансаэро», «S7» («Сибирь») и «Донбассаэро». Кроме того, существует довольно сильная конкуренция со стороны железнодорожного транспорта.

Интересно отметить, что на этом маршруте в 2006 году украинская авиакомпания «АэроСвит» увеличила среднюю стоимость авиабилетов на 452 рубля по сравнению с 2005 годом, или на 11 %. Соответственно объем продаж перевозок увеличился на 10 %, но заполняемость кресел салона уменьшилась на 6 %, доля на рынке сократилась с 44 до 42 %, упала рентабельность.

Тогда авиакомпания «АэроСвит» уменьшила стоимость авиабилетов. Средняя стоимость проезда в 2007 году на этом маршруте сократилась на 390 рублей, или на 10 %. В результате авиакомпания увеличила заполняемость кресел салона на 3 %, долю на рынке – с 42 до 49 %. «Аэрофлот – российские авиалинии» потерял 13 % рынка, «Донбассаэро» – 6 %, «Трансаэро» – 5 %. Увеличила свою долю «S7» («Сибирь») с 6 до 21 %.

На маршруте Москва – Санкт-Петербург средние тарифы ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии», «Трансаэро», авиакомпании «Россия» эконом-класса (1 995, 2 778, 2 252 рубля соответственно) различаются на 28 %, бизнес-класса (6 188, 6 543, 8 335 рублей) – на 26 %. Причем в результате жесткой конкуренции со стороны низкотарифной авиакомпании «Sky Express» и железнодорожного перевозчика авиакомпания «Россия» снизила тарифы эконом-класса на данном маршруте в 2007 году на 20 %. При этом ее рыночная доля достигла 65 %. Рыночные доли «Трансаэро» и ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии» на данном маршруте уменьшились в 2007 году до 6 и 24 % соответственно.

Из анализа маршрутов Москва – Киев и Москва – Санкт-Петербург можно сделать следующие выводы:

- конкуренция заставляет авиакомпании снижать стоимость авиабилетов даже при росте инфляции и стоимости авиакеросина;

- конкуренция не признает «национальность» авиакомпаний: «АэроСвит» отвоевала у соотечественника «Донбассаэро» 6 %-ную долю на рынке, «S7» («Сибирь») – 16 %-ную долю рынка у соотечественников – «Аэрофлот – российские авиалинии» и «Трансаэро»;

- некоторые авиакомпании сохраняют за собой маршрут, исходя из соображений престижа, и компенсируют потери на убыточном маршруте за счет перекрестного субсидирования из доходов, полученных на международных маршрутах.

В других сегментах маршрутов внутренние перевозки также имеют самые низкие тарифы. В табл. 2 показан рост средней стоимости перевозки по трем видам исследованных

маршрутов (между государствами – участниками СНГ, с третьими странами, не входящими в СНГ, внутри страны) и четырем сегментам маршрутов по дальности полета и по годам.

Таблица 2

**Увеличение средней стоимости перевозки одного пассажира
на маршрутах между государствами – участниками СНГ,
государств – участников СНГ с зарубежными странами и
внутренними маршрутами в 2006 году относительно 2005 года
и в 2007 году относительно 2006 года**

Виды маршрутов	2005 г., тыс. рублей	2006 г., тыс. рублей	Рост, % к 2006 г.	2007 г., тыс. рублей	Рост, % к 2007 г.
Сегмент 1: время в пути от 1 ч 20 мин до 1 ч 50 мин					
А.Маршруты между государствами – участниками СНГ	3 623	3 916	108,1	4414	112,8
Б.Маршруты с третьими странами	6 853	7 434	108,5	–	–
В.Маршруты внутри стран	3 120	3 043	97,5	2813	92,4
Сегмент 2: время в пути от 2 ч 40 мин до 3 ч 30 мин					
А.Маршруты между государствами – участниками СНГ	5 089	6 045	115,8	5951	98,4
Б.Маршруты с третьими странами	4 701	4 788	119	5 017	104,8
В.Маршруты внутри стран	4 780	6 215	130	6 329	118,3
Сегмент 3: время в пути от 3 ч 30 мин до 4 ч 10 мин					
А.Маршруты между государствами – участниками СНГ	5 738	5 891	126,8	7 554	128,2
Б.Маршруты с третьими странами	8 553	8 267	96,5	8 555	103,5
В.Маршруты внутри стран	5 234	4 765	91,0	6 168	129,4
Сегмент 4: время в пути от 4 ч 15 мин до 5 ч					
А.Маршруты между государствами – участниками СНГ	6 310	6 945	110,1	7 618	109,7
Б.Маршруты с третьими странами	9 072	10 572	116,5	11 388	107,7
В.Маршруты внутри страны	5 490	5 498	100,1	4 735	86,1

Ниже уровня инфляции росли (т. е. реально снижались) тарифы на маршрутах Москва – Омск, Москва – Нижневартовск, Москва – Красноярск, поскольку на этих маршрутах также существует сильная конкуренция. На маршруте Москва – Омск конкурируют ряд авиакомпаний с рыночными долями: «Аэрофлот» совместно с дочерней

компанией «Аэрофлот-Норд» – 32,8 %, «Вим-Авиа» – 27,3 %, «Сибирь» – 19,1 %, «Омскавиа» – 18,3 %.

На маршруте Москва – Нижневартовск работают четыре авиакомпании с соответствующими долями на рынке: «Аэрофлот» совместно с дочерней компанией «Аэрофлот-Норд» занимают долю рынка 41,5 %, «Сибирь» – 29,8 %, «ЮтЭйр» – 28,7 %.

На маршруте Москва – Красноярск – четыре авиакомпании: «КрасЭйр» – 63 %, «Аэрофлот» – 18,6 %, «Домодедовские авиалинии» – 18 %, «Тулпар» – 0,4 %.

Поскольку не было получено представительной выборки внутренних рейсов по государствам – участникам СНГ, в порядке информации в табл. 3 представлена динамика средних тарифов по Российской Федерации. Из таблицы видно, что на начало 2007 года нормальный средний тариф экономического класса составил 11 252 рубля, за год он вырос на 21,7 %.

Таблица 3

Изменение среднего тарифа экономического класса российских авиакомпаний на линиях внутри России

Дата	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.
1 января	5 285	6 949	9 229	11 252
1 февраля	5 328	6 995	9 262	11 278
1 марта	5 511	6 900	9 580	11 337
1 апреля	5 702	7 130	9 807	12 418
1 мая	5 733	7 264	9 521	12 409
1 июня	5 970	7 466	9 555	
1 июля	5 982	7 850	9 754	
1 августа	6 034	8 126	10 224	
1 сентября	6 250	8 216	10 315	
1 октября	6 554	8 282	10 323	
1 ноября	6 820	9 237	10 649	
1 декабря	6 884	9 264	10 917	

Сравнительный анализ тарифов на 62 исследуемых маршрутах показал, что тарифы на международных маршрутах в целом существенно выше, чем на внутренних, так как доступ на международные маршруты ограничен: работают одна или две назначенные авиакомпании, которые делят рынок (квотируют объемы перевозок) и согласовывают тарифы согласно двусторонним межправительственным соглашениям об использовании воздушного пространства.

Например, на маршрутах Москва – Омск (расстояние 2 200 км) и Москва – Астана (2 300 км), близких по продолжительности полета, тарифы сильно отличаются: для маршрута Москва – Омск эконом- и бизнес-классов составляют 4 837 и 15 827 рублей соответственно; для маршрута Москва – Астана – 8 168 и 26 486 рублей, т. е. на международном маршруте тариф для эконом- и бизнес-класса выше на 69 и 67 % соответственно.

Причина заключается в отсутствии конкуренции на маршруте Москва – Астана – на нем работает по одной назначенной авиакомпании от каждой из двух договаривающихся сторон. Аналогичные примеры высоких тарифов наблюдаются на зарубежных маршрутах в третьи страны.

Например, на маршрутах Москва – Париж и Москва – Омск, близких по продолжительности полета, тарифы также сильно отличаются. На маршруте Москва – Париж (расстояние 2 500 км, время полета 3 ч 50 мин) у «Аэрофлота» средний тариф эконом-класса составляет 6 843 рубля, бизнес-класса – 24 287 рублей, а на маршруте Москва – Омск (расстояние 2 200 км, время в полете 3 ч 20 мин) – 4 837 и 15 827 рублей соответственно. То есть на международном маршруте тариф для эконом- и бизнес-класса выше на 41,5 и 53,5 % соответственно.

Тариф «Аэрофлота» (5 136 рублей) на маршруте Москва – Прага (1 700 км, время полета 2 ч 50 мин) на 11 % выше, чем на маршруте Москва – Ереван (4 644 рубля, расстояние 1 800 км, время полета 3 ч 14 мин), несмотря на то, что длина последнего маршрута больше на 100 км, или на 6 %. Причина заключается в том, что на первом маршруте действуют два назначенных перевозчика – «Аэрофлот» и «Чешские авиалинии», а на втором три – «Аэрофлот», «Сибирь» и «Армавиа», т. е. уровень конкуренции выше.

Высокий тариф «Аэрофлот» установил на маршруте Москва – Хельсинки (эконом-класс – 6 155 рублей, бизнес-класс – 11 850 рублей), поскольку на нем действует лишь еще одна авиакомпания «ФинЭйр». На сопоставимом по расстоянию и времени полета внутрироссийском маршруте Москва – Санкт-Петербург, но с жесткой конкуренцией, тарифы «Аэрофлота» эконом-класса в три раза, а бизнес-класса – примерно вдвое ниже (эконом-класс – 1 996 рублей, бизнес-класс – 6 188 рублей).

За счет высокоприбыльных маршрутов «Аэрофлот» компенсирует убытки других маршрутов, например, маршрута Москва – Баку (2 240 км), поскольку на нем существует высокая конкуренция: действуют шесть авиакомпаний: «Аэрофлот», «Россия», «Домодедовские авиалинии», «Сибирь», «Азербайджан Хава Йолары», «Ариана» (Афганистан) и, как следствие, тарифы на 29 % ниже, чем на маршруте Москва – Прага. Азербайджанская авиакомпания периодически настаивает на согласовании тарифа, чтобы повысить рентабельность своей авиакомпании.

Рентабельность единственной авиакомпании «Вим-Авиа» на маршруте Москва – Барселона в 10 раз выше, чем на маршруте Москва – Омск, на котором с ней конкурируют еще четыре авиакомпании.

На маршруте Екатеринбург – Вена осуществляет перевозки одна авиакомпания «Австрийские авиалинии». Соответственно, она установила высокие тарифы: эконом-класс – 27 650 рублей, бизнес-класс – 33 700 рублей.

Тариф на маршруте Екатеринбург – Ереван в эконом-классе (9 940 рублей) вырос за 2006 год на 21,7 %, в бизнес-классе (15 265 рублей) – на 54 %, поскольку по межправительственному соглашению с «Уральскими авиалиниями» работает лишь один назначенный авиаперевозчик – «Армянские авиалинии». Кроме того, цена топлива в Кольцово и Ереване увеличилась на 68,7 и 30 % соответственно, взлет-посадка в Кольцово выросла на 50,7 %, обслуживание пассажиров в 5,4 раза, услуги по авиабезопасности – на 150 %.

Тариф на маршруте Сургут – Баку вырос с 12 ноября 2004 года по 19 января 2007 года на 37 % и составил 11 260 рублей, так как на маршруте работает один перевозчик – «Когалымавиа». Авиакомпания «Когалымавиа» работает одна также на маршруте Нижневартовск – Киев. Соответственно, она установила высокий тариф – 12 780 рублей.

Из табл. 4 видно, что стоимость международных перевозок выше, чем внутренних.

Таблица 4

**Средняя стоимость перевозки одного пассажира
на маршрутах между государствами – участниками СНГ,**

**государств – участников СНГ с зарубежными странами и
внутренними маршрутами в 2005 и 2006 годах**

Виды маршрутов	2005 г., %	2006 г., %
Сегмент время в пути от 1 ч 20 мин до 1 ч 50 мин		
А.Маршруты между государствами – участниками СНГ	100	100
Б.Маршруты с третьими странами	189,2	189,8
В.Маршруты внутри стран	86,1	77,7
Сегмент время в пути от 2 ч 40 мин до 3 ч 30 мин		
А.Маршруты между государствами – участниками СНГ	100	100
Б.Маршруты с третьими странами	92,4	79,2
В.Маршруты внутри стран	93,9	102,8
Сегмент время в пути от 3 ч 30 мин до 4 ч 10 мин		
А.Маршруты между государствами – участниками СНГ	100	100
Б.Маршруты с третьими странами	149,0	140,0
В.Маршруты внутри стран	91,2	80,9
Сегмент время в пути 4 ч 15 мин – 5 ч		
А.Маршруты между государствами – участниками СНГ	100	100
Б.Маршруты с третьими странами	143,8	154,4
В.Маршруты внутри стран	87,0	79,2

Этот факт объясняется данными, приведенными в табл. 5 и на рис. 4, а именно: на подавляющем большинстве рассмотренных международных маршрутов государств – участников СНГ (70,3 %) работает одна авиакомпания, две авиакомпании работают на 16,2 % маршрутах, три и более – на 13,5 %. На международных маршрутах в третьи страны ситуация лучше: одна авиакомпания-монополист работает лишь на половине маршрутов (53 %), две авиакомпании – на четверти маршрутов (26,6 %) и три и более – на 20,1 %. Наконец, на внутренних (каботажных) маршрутах единственная авиакомпания-монополист работает лишь на трети маршрутов (30 %), две авиакомпании – на десятой доли маршрутов (10 %), а на подавляющем большинстве рассмотренных маршрутов работают три авиакомпании и более (60 %).

Таблица 5

**Уровень конкуренции на международных маршрутах
государств – участников СНГ, на международных маршрутах
в третьи страны и на внутренних маршрутах одной страны**

Виды маршрутов	Количество маршрутов	С одной авиакомпанией, %	С двумя авиакомпаниями, %	С тремя авиакомпаниями и более, %
Международные государств – участников СНГ	26, или 100 %	70,3	16,2	13,5
Международные в	15, или 100 %	53,3	26,6	20,1

третьи страны				
Внутренние в одной стране	10, или 100 %	30,0	10,0	60,0

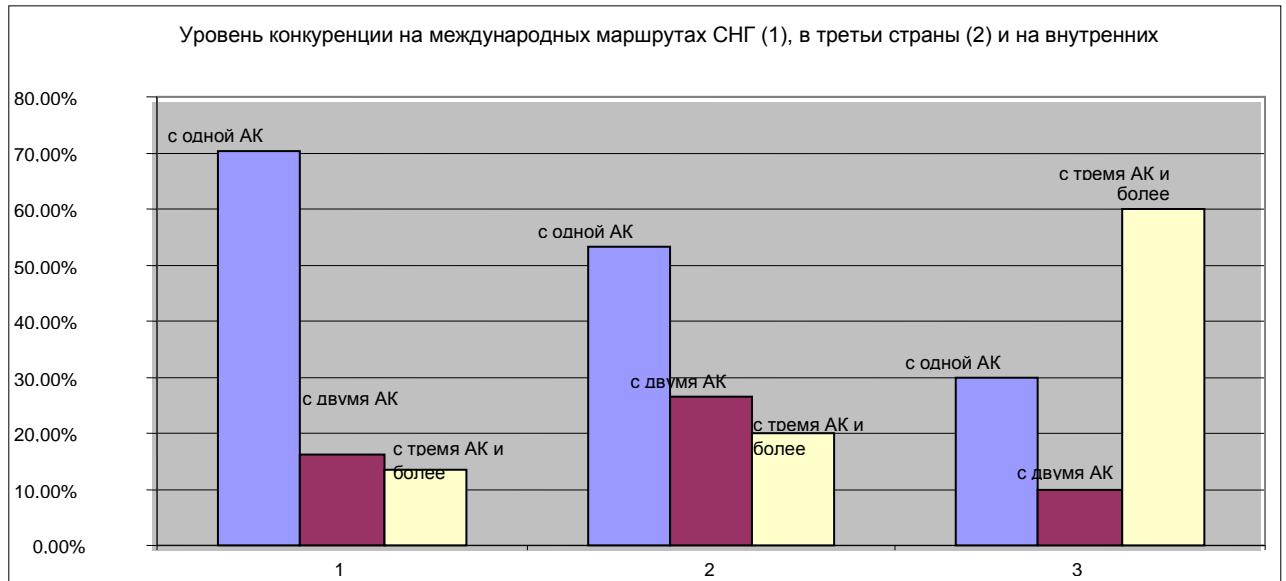


Рис. 4. Уровень конкуренции на международных маршрутах государств – участников СНГ, на международных маршрутах в третьи страны и на внутренних маршрутах одной страны

Данные исследования подтверждаются статистикой Минтранса России о том, что особенно высока концентрация на рынках международных перевозок: пять крупнейших авиакомпаний перевезли за 2007 год 13,3 млн человек, или 63,9 % общего числа пассажиров на международных рейсах, в то время как концентрация всех перевозок в среднем гораздо меньше: пять крупнейших авиакомпаний России перевезли 24,2 млн человек, или 49,3 % общего числа пассажиров. Доля перевозок пассажиров через московский авиационный узел достигла 68 %.

Эти факты свидетельствуют о том, что конкуренция на международных маршрутах государств – участников СНГ самая слабая.

Действительно, проведенный анализ двусторонних межправительственных соглашений об использовании воздушного пространства свидетельствует об ограничении конкуренции и доступа авиакомпаниям на эти международные маршруты.

Из изложенного следует, что конкуренция ограничивает размеры тарифов разных авиакомпаний, работающих на одном и том же маршруте – чем большее количество авиакомпаний работает на маршруте, тем ниже тарифы и их дифференциация.

Особенно сильное снижение тарифов обеспечивает конкуренция с железнодорожными перевозчиками. Тем более, что авиаперевозчики находятся в худших условиях конкуренции, так как не получают субсидий, компенсирующих убыточность пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте, дотаций на льготных пассажиров, как железнодорожный монополист ОАО «Российские железные дороги», и не имеют возможности перекрестного субсидирования за счет грузовых перевозок. При обеспечении равных условий конкуренции и запрете на перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых перевозок объемы пассажирских авиаперевозок увеличатся.

Перекрестное субсидирование на воздушном транспорте отдельных маршрутов за счет других, более рентабельных маршрутов допустимо тогда, когда его целью является сохранение данной авиакомпании на конкретном маршруте, так как в этом случае поддерживается необходимый уровень конкуренции на маршруте.

Недопустимо демпингование за счет перекрестного субсидирования убыточного маршрута в целях устранения конкурента с маршрута.

Анализ объемов авиаперевозок и тарифов показал, что увеличение объемов перевозок не привело к снижению стоимости авиаперевозок. Несмотря на существенное увеличение покупательной способности населения, авиационный транспорт не стал общедоступным в нашей стране и остается элитным видом пассажирских перевозок.

5. Структура затрат авиакомпаний

Резкий рост цен на авиационное топливо (в России примерно в два раза начиная с середины 2004 года) обусловил существенное увеличение тарифов на перевозки, на что рынок отреагировал замедлением темпов роста объемов пассажирских перевозок (с 17 % в 2004 году до 3 % в 2005 году) и снижением объемов грузовых перевозок на 6 %. Стабилизация ситуации в 2006–2007 годах привела к постепенному восстановлению тенденции интенсивного роста спроса на услуги воздушного транспорта.

По данным ИКАО и IATA, именно рост цен на авиационное топливо в последние годы обусловил увеличение доли затрат на него в структуре эксплуатационных расходов авиакомпаний мира до 26 % к 2006 году. В структуре расходов авиакомпаний государств – участников СНГ (рис. 5) затраты на горючесмазочные материалы в 1,5–2 раза выше, что связано как с меньшей эффективностью эксплуатируемого парка воздушных судов, так и отсутствием конкурирующих топливозаправочных компаний, которые навязывают авиационное горючее по ценам, на 15–20 % превышающим цены в аэропортах, на территории которых имеются конкурирующие организации.



Рис. 5. Средняя структура затрат авиакомпаний СНГ, первое полугодие 2007 года

Увеличение цен на авиатопливо особенно сильно сказывается на тарифах тех авиакомпаний государств – участников СНГ, которые эксплуатируют старые российские самолеты. У таких авиакомпаний доля затрат на горюче-смазочные материалы является

главной составляющей в расходах авиакомпаний в аэропортах и сегодня может превышать 50 %.

Таким образом, общими для всех авиакомпаний мира, и особенно для авиакомпаний государств – участников СНГ, причинами роста тарифов в последние годы является рост стоимости авиационных горючесмазочных материалов и услуг аэропортов.

Большинство перевозчиков, в том числе «Аэрофлот», считают, что рассчитать тариф по затратам невозможно и не нужно, так как каждая авиакомпания руководствуется при выборе тарифа прежде всего своей рыночной стратегией с учетом условий спроса и предложения и действий конкурентов. В частности, если авиакомпания хочет увеличить свою рыночную долю, она снижает тарифы.

6. Низкотарифные авиаперевозки

Мировая практика показала, что перспективы развития воздушных перевозок связаны с развитием низкотарифных авиакомпаний. Модель низкотарифных перевозок, раздвигающая границы рынка для мало- и среднеимущего населения, успешно распространяется по всему миру.

Успехи ирландской авиакомпании «Ryanair», предложившей тарифы несколько евро (без учета аэропортовых сборов), способствовали возникновению множества других низкотарифных перевозчиков в Европе. В Европе низкотарифные авиакомпании перевозят 28 % всех авиапассажиров.

Задачи низкотарифных перевозок заключаются в минимизации издержек и достижении максимального использования парка самолетов и труда персонала. Отсюда вытекает требование использования однотипных топливэффективных воздушных судов для минимизации расходов на эксплуатацию, техобслуживание и ремонт. Вторым условием является эксплуатация не слишком протяженных маршрутов, чтобы на одном воздушном судне выполнять максимальное количество рейсов в день, проводя техническое обслуживание по ночам. Третьим условием является экономия на системе продаж билетов за счет безбумажных интернет-технологий бронирования и продаж. Четвертое условие – снижение аэропортовых сборов (путем выбора дешевых пригородных аэропортов, использования неудобных и непопулярных ночных слотов, отказа от ряда аэропортовых услуг, таких как обработка багажа, подача автобуса и др.), включения в стоимость билета лишь минимального пакета услуг; борТПитание и другие услуги становятся платными.

В бывшем СССР «Аэрофлот» был крупнейшей за всю историю мировой гражданской авиации низкотарифной авиакомпанией, работающей с минимальной, почти нулевой рентабельностью. Резкое увеличение тарифов в 1990 году привело к обвалу перевозок в 90-е годы (с 91 до 21,5 млн человек в 1999 году).

За рубежом родоначальником низкотарифных перевозок в начале 70-х годов выступила американская «Southwest Airlines», которая сохранила низкозатратную модель до настоящего времени, увеличив парк до 522 воздушных судов, перевезя в 2007 году рекордное число пассажиров – 101,9 млн человек. Она по праву занимает первое место в мировом рейтинге авиакомпаний.

Главным препятствием для распространения низкотарифных авиакомпаний в России и СНГ являются ограниченный доступ на маршруты и административные барьеры.

Другим препятствием для перехода авиакомпаний к низкотарифному типу функционирования является отсутствие в Российской Федерации конкуренции за авиаперевозчиков между близко расположенными аэропортами. На обслуживании самолетов и пассажиров в незагруженных второстепенных пригородных аэропортах можно сэкономить 10–15 % расходов. В России альтернативных второстепенных аэропортов практически нет, а немногие сохранившиеся закрываются. Например, в Москве принято

решение закрыть аэропорт Быково, быстро набирающий объемы пассажирооборота. В Азии, где ситуация во многом аналогична, аэропорты стали создавать «дешевые» терминалы для привлечения низкотарифных авиакомпаний. В России аэропорты по мощностям и техническому состоянию не удовлетворяют потребности даже действующих традиционных авиакомпаний, но в то же время происходит резкое ежегодное сокращение их количества из-за запрета на приватизацию взлетно-посадочных полос.

Следующим препятствием для развития низкотарифных авиакомпаний в России является низкая эффективность самолетов отечественного производства, которые неконкурентоспособны с зарубежными по топливопотреблению (в 2 раза выше), загрязнению выхлопными газами и шумовым характеристикам. В то же время импортная пошлина с налогом удорожает приобретение зарубежных самолетов и запчастей для российских авиакомпаний на 41 %, делая их неконкурентоспособными относительно зарубежных конкурирующих авиакомпаний.

Необходимо отменить импортную пошлину на ввозимые зарубежные самолеты и запчасти, как это сделали в Казахстане, Молдове, Украине и других странах. Отмена пошлины обеспечит российским авиакомпаниям равные условия конкуренции с зарубежными. Развитие отечественного авиастроения нельзя осуществлять за счет ухода отечественных авиакомпаний под «удобные флаги», как это произошло с морским транспортом. Мировой опыт подсказывает, что поддерживать авиастроение целесообразно не запретительными импортными пошлинами, а путем государственных дотаций на создание, испытания и сертификацию за рубежом современных типов воздушных судов.

Значение низкотарифных авиакомпаний заключается не столько в том, что они перевозят часть пассажиров по более низким тарифам, но и в том, что они заставляют снижать тарифы крупнейшие авиакомпании, работающие на том же маршруте по традиционной стратегии. Происходит сближение тарифов низкотарифных и традиционных авиакомпаний. То есть эффект экономии достигается не только для пассажиров низкотарифных авиакомпаний, но и всех пассажиров данного маршрута.

7. Доступ к услугам топливно-заправочных комплексов и аэропортов, оказываемым в условиях естественной монополии

Анализ нарушений антимонопольного законодательства свидетельствует, что основная их часть связана с дискриминацией авиакомпаний при доступе на рынки авиаперевозок (маршруты) как со стороны органов исполнительной власти, так и со стороны естественных монополий – аэропортов.

Федеральные и региональные органы исполнительной власти используют административные барьеры, чтобы помочь «своим» авиакомпаниям (федеральным или региональным) сохранять преимущественное положение. Например, региональные власти, прямо заинтересованные в поступлении налогов от региональных авиакомпаний, часто давали указания «своим» аэропортам не пускать «чужие» авиакомпании, которые могут снизить прибыль местных базовых авиакомпаний.

Аэропорты-естественные монополии используют дефицит аэропортовых мощностей, возникший из-за несоответствия производственных мощностей аэропортов требуемым объемам транспортной работы и недостаточной технической оснащенности значительного числа аэропортов для навязывания авиакомпаниям невыгодных условий.

Рассматривая сеть международных аэродромов государств – участников СНГ, можно сказать, что аэродромы, за редким исключением, не полностью пригодны для обеспечения эксплуатации новых перспективных типов воздушных судов.

Уровень обеспечения основными производственными комплексами аэропортов в среднем не превышает 65 %. Всепогодная эксплуатация на аэродромах возможна лишь при условии доведения аэродромов до уровня требований I, II и III категорий ИКАО. В то же время количество категорированных международных аэродромов государств – участников СНГ составляет лишь 32 % (44 аэродрома) из общего числа – 134 аэродрома, в том числе 19,4 % (26 аэродромов) – I категории, 11 % (15 аэродромов) – II категории и 2,2 % (3 аэродрома) – III категории. Кроме того, большинство аэропортов имеют взлетно-посадочные полосы, выработавшие установленные сроки эксплуатации и требующие капитального ремонта и реконструкции. Несущая способность новых аэродромных покрытий и размер рулежных дорожек не отвечают появлению новых крупногабаритных воздушных судов. Светосигнальное оборудование физически изношено и морально устарело. Оснащенность оборудованием для техобслуживания воздушных судов составляет лишь 20 %. Особенно остро стоит проблема обеспеченности ангарными комплексами: большинство из них построены 25 лет назад и не в состоянии обслуживать новые воздушные суда.

Не менее важной причиной дискриминации авиакомпаний со стороны аэропортов является наличие так называемых объединенных авиаотрядов, совмещающих аэропортовую и перевозочную деятельность. Около половины российских аэропортов входят в состав объединенных авиаотрядов. Авиакомпании, имеющие в своем составе аэропорты в качестве структурных подразделений, стремятся не допустить конкурирующие компании в свои аэропорты либо создают невыгодные условия обслуживания (неудобные слоты, отказывают в аренде площадей, техобслуживании, завышение тарифов, в том числе на топливо, и т. д.). Например, ФГУП «Авиакомпания «Магаданские авиалинии» отказалось заключить договор на наземное обслуживание воздушных судов с ООО «Авиакомпания «Интеравиа», злоупотребляя своим доминирующим положением на рынке, чем нарушило статью 10 Закона «О защите конкуренции». Выданное предписание о заключении договора на оказание услуг по техническому обслуживанию воздушных судов с ООО «Авиакомпания «Интеравиа» исполнено.

Базовые авиаперевозчики также оказывали влияние на аэропорты базирования, чтобы не допускать или ущемлять конкурирующих авиаперевозчиков, тем самым ограничивая конкуренцию на соответствующих маршрутах. Например, ОАО «Авиакомпания «Якутия», занимая доминирующее положение на рынке авиационных перевозок пассажиров в Республике Саха (Якутия), необоснованно отключило пулты КЯСИ17, КЯС 286, КЯС 260, КЯС 261 от собственного ресурса бронирования авиабилетов и ущемило интересы ООО «Билет Маркет», ООО «Сакор» путем создания препятствий доступу на рынок по реализации авиабилетов.

Конкурентные методы топливозаправки и техобслуживания воздушных судов не внедряются. Альтернативные хендлинговые компании созданы лишь в нескольких аэропортах. Большинство аэропортов находится на начальной стадии внедрения систем автоматизированной регистрации, в том числе пассажиров с электронными билетами.

Быстрее инфляции растет стоимость услуг аэропортов и аэронавигации, регулируемые государственными органами, что особенно ощутимо для небольших авиакомпаний.

Типичным нарушением является также установление монопольно высокой цены на авиакеросин.

Топливозаправочные компании в большинстве аэропортов являются монопольными структурами и навязывают авиационное горючее по ценам, часто превышающим цены в зарубежных аэропортах, которые, как правило имеют конкурирующие сервисные организации. Например, «Аэрофлот» сообщает, что часто заполняет полные баки топливом за рубежом в целях экономии средств, превышая при этом безопасную норму топливозаправки. На рис. 6 показана динамика изменений стоимости авиакеросина в России и США.

Цена авиакеросина (затраты),

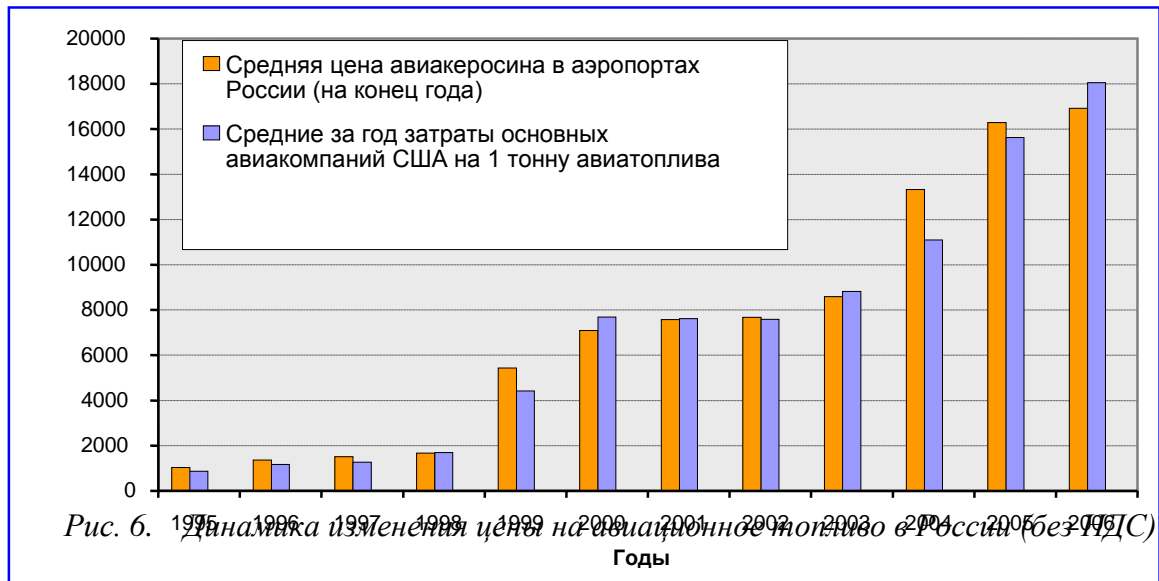


Рис. 6. Динамика изменения цены на авиационное топливо в России (без НДС)

За рубежом существуют две основные модели авиатопливообеспечения авиакомпаний: североамериканская и европейская.

Общей в этих моделях является возможность закупки авиакомпаниями авиакеросина по цене, рассчитываемой по методике Platts на основе его стоимости на бирже.

Различие моделей заключается в том, что в европейских аэропортах топливозаправкой занимаются дочерние компании нефтяных компаний (Air BP, Shell Air, AirTotal) или совместные с авиаперевозчиками компании. Такая модель провоцирует сговоры нефтяных компаний. Например, в 2006 году антимонопольные органы Италии наложили штраф 315,4 млн евро на нефтяные компании ENI Spa, Esso, Shell, Kuwait Oil, Tamoil и Total за ограничение доступа новым компаниям на рынок заправки авиатоплива, постоянный обмен информацией и скоординированное участие в тендерах на поставку авиатоплива.

В аэропортах США топливозаправочная компания создается консорциумом авиаперевозчиков или базовой авиакомпанией либо консорциумом авиаперевозчиков нанимается независимый оператор. Американская модель в большей степени соответствует конкурентной политике, поскольку авиакомпании-перевозчики лучше знают свои потребности и лучше организуют процесс топливозаправки по времени и тарифам.

В Российской Федерации из 59 аэропортов федерального значения в 39 аэропортах работают независимые топливозаправочные компании, 10 – принадлежат Аэрофьюэлз, 9 – Лукойлу, 2 – Газпрому, 1 – Татнефти.

В аэропорту Домодедово заправку воздушных судов осуществляют 3 организации, в 7 аэропортах топливозаправочные услуги оказывают 2 альтернативные топливозаправочные компании. Однако только в 3 аэропортах – Кемерово, Иркутск и Благовещенск конкурирующие организации осуществляют равный набор услуг – от приема авиакеросина на склад до его заправки в воздушные суда.

В 2006 году Государственным научно-исследовательским институтом гражданской авиации Российской Федерации была разработана Концепция создания альтернативных топливозаправочных комплексов в российских аэропортах, однако до сих пор не принято решение по ее внедрению.

В Российской Федерации средняя стоимость авиакеросина ТС-1 за 2007 год выросла с 16 973 рублей за тонну до 21 739 рублей за тонну, или на 28,08 % при уровне инфляции по

стране 12 %. Имеют место конфликтные ситуации и задержки рейсов из-за ожидания топливозаправщика.

В немногих аэропортах, где работают альтернативные топливозаправочные компании – Иркутск, Уфа, Южно-Сахалинск, Толмачево и Петропавловск-Камчатский, цена на топливо на 15 % ниже стоимости, чем в аэропортах с монополично работающими заправщиками.

По данным Минтранса России, существует прямая зависимость объема перевозки пассажиров от стоимости авиакеросина (рис. 7).



Рис. 7. Рост цен на авиатопливо: влияние на объем перевозок (по данным авиакомпаний)

ФАС России совместно с территориальными антимонопольными органами провел проверку стоимости авиатоплива топливозаправочных компаний, в первую очередь с самой высокой стоимостью авиакеросина: в Астрахани, Екатеринбурге, Нижнем Новгороде, Новосибирске (рис. 8).



Рис. 8. Сравнение стоимости авиатоплива в аэропортах России и Германии (по данным авиакомпаний)

По результатам проверок были возбуждены дела о нарушении антимонопольного законодательства.

Свердловское УФАС России оштрафовало ОАО «Аэропорт Кольцово» на 13 млн рублей за согласованные действия при заключении договоров хранения авиационных горючесмазочных материалов, что привело к установлению технологически необоснованных различных цен на них и разделению по составу покупателей рынка авиакеросина в аэропорту «Кольцово», а также к созданию благоприятствующих условий деятельности ЗАО «Авиапрад». В результате исполнения предписания, выданного Свердловским УФАС России, цены на топливо в аэропорту были снижены до уровня цен в «Домодедово», более чем на 30 %. По данным «Уральские авиалинии», результатом снижения цен на авиакеросин стало существенное снижение цены на авиабилеты. Это в конечном счете привело к тому, что объемы предварительной продажи билетов из Екатеринбурга в Москву и Санкт-Петербург возросли в четыре раза. Более того, снижение стоимости авиаперевозок дало возможность уральским авиакомпаниям конкурировать за пассажиров не только между собой, но и с таким наиболее экономичным видом транспорта, как железнодорожный. Уже сейчас многие жители Свердловской области сделали свой выбор в пользу воздушного транспорта.

ОАО «Аэропорт Астрахань» необоснованно включало в цены на услуги по авиатопливообеспечению и на услуги по наземному обслуживанию воздушных судов различные наценки. Злоупотребление ОАО «Аэропорт Астрахань» монопольным положением привело к установлению цены на обслуживание самолетов более чем в 2 раза выше, чем в соседних регионах, что побудило некоторых перевозчиков отказаться от полетов в Астрахань. Дело о нарушении антимонопольного законодательства было прекращено в связи с добровольным устранением нарушения, а именно: аэропорт снизил стоимость авиакеросина с 24 до 21 тыс. рублей, в 2 раза снизил тариф на заправку топливом воздушных судов, на 33 % – тариф на подачу трапа, на 51 % – тариф на заправку питьевой водой.

В аэропорту «Пулково» было принято решение о снижении стоимости авиатоплива в процессе контроля над сделками. В аэропортах Нижнего Новгорода и Новосибирска решения будут приняты по результатам рассмотрения дел о нарушениях антимонопольного законодательства.

Аэропорт «Астана» применял разные цены к равнозначным соглашениям. Практически по всем видам услуг аэропорт «Астана» осуществлял деятельность по повышенным тарифам: применял согласованный утратившим силу приказом уполномоченного органа временный повышающий тариф. Данные действия являются нарушением статьи 10 Закона Республики Казахстан от 7 июля 2006 года «О конкуренции и ограничении монополистической деятельности», запрещающей ущемление законных интересов потребителей.

За данный вид нарушения аэропорт «Астана» выплатил административный штраф в размере 10 % дохода (выручки), полученного в результате осуществления монополистической деятельности, что составило 1 519 тыс. тенге.

Антимонопольным комитетом Украины рассматривались дела о нарушении антимонопольного законодательства против ГМА «Борисполь» в виде злоупотребления монопольным положением на рынке специализированных услуг аэропорта путем создания преград доступа на смежный рынок хендлинговых услуг других субъектов хозяйствования.

В настоящее время внутренний топливный рынок стабилизировался, цена достигла мирового уровня, предложение соответствует спросу, дефицита нет. Дальнейшие надежды по стабилизации российского топливного рынка специалисты связывают с открытием Международной товарно-сырьевой биржи. Тестовые торги пройдут в третьем квартале 2008 года, а полномасштабные операции планируется начать в конце года.

8. Рынки бронирования и продажи авиабилетов

Рынки продажи авиабилетов и рынки автоматического бронирования авиабилетов являются отдельными рынками, хотя фактически не могут существовать самостоятельно.

Рынок автоматического бронирования авиабилетов в государствах – участниках СНГ состоит из глобальных дистрибутивных систем (ГДС), позволяющих бронировать авиабилеты на любые авиакомпании мира, дистрибутивно-инвенторных систем «Сирена» (Сирена-Трэвэл, Сирена 2000, Сирена 2.3, Сирина), позволяющих бронировать авиабилеты на внутренние авиарейсы государств – участников СНГ и между государствами – участниками СНГ, и внутренних (инвенторных) систем авиакомпаний.

Применительно к государствам – участникам СНГ термин ГДС используется лишь в контексте четырех транснациональных компаний, которые предоставляют услуги автоматического бронирования через системы Амадеус, Галилео, Ворлдспен и Сейбр.

Системы ГДС жестко конкурируют между собой, и в первую очередь борьба идет за авиаагентства, которые используют услуги систем как инструмент продажи авиабилетов. Исходя из того, что содержание и ресурс всех ГДС является одинаковым (так как авиакомпаниям в целях увеличения продаж выгодно размещать информацию о своих рейсах во всех ГДС), для нормальной работы авиаагентства достаточно использовать одну ГДС.

Имея определенное влияние на авиаагентства, провайдеры автоматических систем бронирования имеют возможность диктовать свои условия авиакомпаниям. В целях увеличения объемов продаж отдельные провайдеры ГДС могут заключать договоры со своими потребителями (авиаагентами), которые ограничивают возможность авиаагентств пользоваться услугами других ГДС (вплоть до полного запрета).

Например, в Украине подобные ограничивающие конкуренцию договоры использовала в своей деятельности ГДС Амадеус. Данной компанией устанавливались в договорах нормы (в процентном отношении), в каких объемах авиаагентство в своей работе должно использовать систему Амадеус и другие системы. При превышении нормы авиаагентства получали определенные бонусы («плата за лояльность»), а при недостижении нормы бронирования к агентству применялись штрафные санкции (за каждый недополученный сегмент бронирования). Некоторые договоры предусматривали использование системы Амадеус как эксклюзивной (т. е. 100 % бронирований должно производиться только в этой системе), отклонение от эксклюзивности предусматривало применение штрафных санкций.

Подобные действия ГДС Амадеус были расценены в том числе и исходя из европейского опыта (например, решение Европейского Суда от 13 февраля 1979 года в деле № 85/86 Хофман – Ля-Рош против Еврокомиссии) как злоупотребление доминирующим положением на рынке.

Очевидно, что указанные действия могут привести и приводят к ограничению и недопущению конкуренции на рынке.

Дополнительная проблема состоит в том, что имеют место договоренности некоторых провайдеров ГДС с авиакомпаниями о предоставлении объемной скидки за услуги автоматического бронирования авиабилетов и дистрибуции. В таких условиях авиакомпания начинает активно влиять на авиаагентства, с которыми она связана договорными отношениями, чтобы они использовали в работе только определенную ГДС.

Рынок продаж авиабилетов является в общем конкурентным, поскольку практически все крупные авиакомпании уже сами бронируют или продают часть авиабилетов через свои сайты.

Российская низкотарифная авиакомпания «Sky Express», например, реализует 70–75 % билетов в виде электронного билета посредством оплаты по полученному по электронной почте коду квитанции в любом из 160 000 пунктов по всей России (Евросеть, Связной, Dixis, Эльдorado, ФГУП «Почта России», банк ВТБ 24 и другие крупные ритейловые сети). Причем оплата через Евросеть производится без взимания комиссии. При этом

авиакомпания экономят затраты на агентов, персонал, бумагу в размере 5–7 % всех затрат. Кроме того, создается имидж современной, технологичной и доступной авиакомпании, привлекающий новых пассажиров.

9. Анализ межправительственных соглашений о воздушном сообщении государств – участников СНГ на предмет их соответствия нормам антимонопольного законодательства

Суверенитет над воздушным пространством был подтвержден основным актом международного воздушного права – Чикагской конвенцией о гражданской авиации 1944 года, статьей 7 которой зарубежным авиакомпаниям запрещены каботажные авиаперевозки, т. е. такие перевозки, начало и окончание которых полностью находится в пределах данного государства.

Международные перевозки регулируются двусторонними межправительственными соглашениями, разрабатываемыми в соответствии с Чикагской конвенцией, а также соглашениями «О гражданской авиации и об использовании воздушного пространства» и «[О принципах и условиях сотрудничества в области транспорта](#)», подписанными главами правительств государств – участников СНГ 30 декабря 1991 года.

В настоящее время проявилась новая тенденция регулирования коммерческих прав путем отражения «свобод воздуха» в двусторонних соглашениях.

Специалисты государств – участников МСАП, проводившие анализ двусторонних межправительственных соглашений, регулирующих воздушное сообщение между государствами – участниками СНГ, пришли к общему выводу о том, что отдельные положения данных соглашений имеют антиконкурентный характер, в частности: ограничение доступа на международные маршруты посредством назначения авиакомпаний, которые обязаны согласовывать между собой (сговор по поддержанию цен и ущемление потребителей) и утверждать у властей тарифы (необоснованное государственное регулирование), объемы перевозок, графики рейсов, роялти (компенсации за меньшее количество рейсов), типы воздушных судов, заправки авиатопливом, техническое обслуживание воздушных судов на земле, что фактически устраняет возможность какой-либо конкуренции между назначенными авиакомпаниями.

В целом результаты проведенного анализа межправительственных соглашений о воздушном сообщении между государствами – участниками СНГ свидетельствуют, что все они содержат положения, противоречащие нормам антимонопольного законодательства государств – участников СНГ.

Кроме того, в Российской Федерации назначение на международные маршруты производится без конкурса, что может привести к дискриминации отдельных российских авиакомпаний.

Лишь одно из рассмотренных двусторонних межправительственных соглашений – Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Соединенных Штатов Америки о воздушном сообщении от 14 января 1994 года свободно от положений, ограничивающих конкуренцию. Более того, оно содержит нормы, способствующие развитию конкуренции и прямо запрещающие какое-либо вмешательство в деятельность авиапредприятий в части установления цен. Например, статья 12 данного Соглашения говорит о необходимости установления цен на воздушные перевозки исходя из коммерческой конъюнктуры рынка. При этом вмешательство сторон ограничивается случаями предотвращения дискриминационных цен или действий; защиты потребителей от цен, которые необоснованно высоки из-за злоупотребления доминирующим положением; защиты авиапредприятий от цен, которые искусственно занижены за счет прямых или

косвенных государственных субсидий, и защиты авиапредприятий от цен, которые искусственно занижены с намерением устранить конкуренцию.

Кроме того, Соглашение содержит специальную статью «Справедливая конкуренция», в которой определено, что «каждая Сторона предпримет все соответствующие меры в пределах своих полномочий для того, чтобы ликвидировать все формы дискриминации или несправедливой конкурентной практики, неблагоприятно влияющие на конкурентные позиции авиапредприятий другой Стороны».

В то же время до сих пор некоторые двусторонние межправительственные соглашения о воздушном сообщении между отдельными государствами – членами ЕС и внешними государствами, не являющимися членами ЕС, в том числе с государствами – участниками СНГ, регламентируют действия авиаперевозчиков на определенных маршрутах. Например, определяют, каким перевозчиком могут обслуживаться конкретные маршруты, а также регулируют загрузку мест, частоту полетов, размер воздушного судна и т. д. на оговоренных маршрутах, а иногда и условия по ценам. Двусторонние соглашения о воздушном сообщении, как правило, ограничивают доступ авиакомпаний, не являющихся флагманскими, к международным воздушным трассам между соответствующими странами. Такие ограничения препятствуют трансграничным инвестициям и не согласуются с принципом свободного движения услуг и капиталов, являющимся одним из фундаментальных принципов ЕС.

Кроме того, некоторые двусторонние соглашения, заключенные между странами – членами ЕС с третьими странами, содержат положения, требующие или одобряющие соглашения между авиационными перевозчиками, противоречащие статьям 10 и 81 Римского договора. Например, соглашения содержат положения, требующие или поощряющие перевозчиков согласовывать тарифы друг с другом или согласовывать ограничения объемов (квоты) перевозок между собой.

Еврокомиссия не инициировала дел против таких стран – членов ЕС, вероятно, потому, что формально эти процедуры мало бы что изменили в отсутствие соответствующих инструментов, позволяющих запретить такие действия.

Однако в 2002 году Европейский Суд признал восемь двусторонних соглашений стран ЕС с США противоречащими Римскому договору – позднее данные судебные слушания стали называть «Процессом об открытом небе».

В результате внесения в 2004 году изменений ряд директив и регламентов Еврокомиссии получили распространение и на отношения стран – членов ЕС с третьими странами, включая государства – участники СНГ. С мая 2004 года действует требование об уведомлении странами – членами ЕС Еврокомиссии о намерении проводить переговоры о заключении двусторонних соглашений по авиаперевозкам с третьими странами и предоставлять проекты таких соглашений на экспертизу в Еврокомиссию для проверки их соответствия конкурентным правилам.

Следует также отметить, что и международными актами в сфере антимонопольной политики государств – участников СНГ предусмотрены нормы, определяющие меры по предупреждению, ограничению, пресечению монополистической деятельности и развитию конкуренции как необходимое условие расширения торгово-экономических отношений. Нельзя забывать, что Договор о проведении согласованной антимонопольной политики (25 января 2000 года) принят в целях координации совместных действий в области предупреждения, ограничения и пресечения монополистической деятельности и развития конкуренции.

В соответствии с пунктом 1 статьи 3 Договора о проведении согласованной антимонопольной политики действия, которые приводят либо могут привести к ограничению конкуренции, ущемлению законных интересов других хозяйствующих субъектов или потребителей, либо являются проявлением недобросовестной конкуренции,

рассматриваются как недопустимые и квалифицируются в соответствии с антимонопольным законодательством государств – участников.

Таким образом, позиция специалистов стран – членов МСАП заключается в необходимости приведения двусторонних межправительственных соглашений в соответствие с американским и европейским конкурентным правом.

ВЫВОДЫ

Из всего сказанного можно сделать следующие выводы:

1. Кризис воздушных пассажирских перевозок в 90-е годы XX века привел к резкому сокращению авиаперевозок. Основной спад пришелся на начало 90-х годов. С конца 90-х по настоящее время идет процесс восстановления объемов перевозок, и, по прогнозам, они могут восстановиться к уровню 1990 года в 2012–2015 годах. По состоянию на 2005 год по сравнению с 1990 годом снижение объемов перевозок составило примерно 1,5 раза. При этом снижение отправки пассажиров на внутренних линиях составило примерно 2 раза. Особенно сильно снизились объемы пассажирских воздушных перевозок между государствами – участниками СНГ – примерно в 6 раз. Доля пассажирских авиаперевозок между государствами – участниками СНГ в общем объеме воздушных перевозок снизилась с 18 % в 1990 году до 6 % в 2005 году и остается на низком уровне. Стагнация внутренних рынков и рынков авиаперевозок в государствах – участниках СНГ была компенсирована ростом зарубежных перевозок в третьи страны, чья доля за это время возросла с 12 до 47 % в общем объеме. Наличие очевидных проблем рынка авиаперевозок в СНГ предопределило необходимость проведения согласованных действий со стороны антимонопольных органов государств – участников СНГ.

2. Как показал анализ зарубежного опыта, внедрение конкурентных механизмов и условий существования единого рынка воздушного транспорта в ЕС приносит значительные выгоды потребителям услуг гражданской авиации. С момента создания в 1993 году единого авиационного рынка количество воздушных трасс в ЕС увеличилось на 170 % – сегодня воздушный транспорт обслуживает больше городов и удаленных районов. Пассажирам предлагается больше пунктов назначения и прямых рейсов. В ЕС резко возросла конкуренция между авиаперевозчиками. С 1992 по 2006 год количество маршрутов, обслуживаемых тремя и более конкурирующими авиакомпаниями, выросло на 300 %. Как следствие, у пассажиров расширился выбор, а цены резко упали.

Помимо того, что пассажиры в ЕС все реже сталкиваются с монопольными провайдерами авиационных услуг, появившиеся в последние годы на рынке низкотарифные перевозчики продемонстрировали совершенно новую бизнес-модель, изменив привычки «летающей публики» во многих европейских странах. Провозная емкость низкотарифных перевозчиков возросла с 1 % в 1992 году до 28 % в 2006 году. После снятия правительственных ограничений объем воздушных перевозок в новых странах ЕС удвоился всего за два года.

3. Постепенное наращивание (восстановление) объемов авиаперевозок не привело к снижению их стоимости в государствах – участниках СНГ, до сих пор они не стали общедоступными и остаются элитным видом транспорта. Причина заключается не только в низком платежеспособном спросе населения на авиаперевозки, но и в недостаточном уровне конкуренции между авиакомпаниями и в наличии административных барьеров.

Проведенный сравнительный анализ трех видов маршрутов (между государствами – участниками СНГ, с третьими зарубежными странами и внутри отдельной страны) в четырех сегментах дальности показал, что авиакомпании осуществляют тарифную и сервисную конкуренцию на конкретных маршрутах. Чем большее количество авиакомпаний работает на конкретном маршруте, тем ниже уровень тарифов и ближе тарифы

конкурирующих компаний. Тарифы на сопоставимых маршрутах (по времени полета, стоимости аэропортовых услуг и топлива и т. д.) напрямую зависят от уровня конкуренции. Конкуренция вынуждает авиакомпании сокращать темпы роста тарифов, а не увеличивать, а на отдельных маршрутах – снижать тарифы, несмотря на инфляцию и значительный рост стоимости авиакеросина. Происходит сближение тарифов традиционных и низкотарифных авиакомпаний.

Снижению тарифов способствует не только конкуренция традиционных авиакомпаний между собой и с низкотарифными авиакомпаниями, но и с другими видами транспорта (в первую очередь с железнодорожным).

Странам – членам МСАП необходимо создать организационные и правовые условия для развития низкотарифных перевозок и деловой авиации.

4. Высокие, опережающие инфляцию ежегодные темпы роста средних тарифов на авиаперевозки пассажиров обусловлены в том числе отсутствием конкуренции между провайдерами услуг для авиакомпаний (главными из которых является заправка авиакеросином, техобслуживание и другие услуги аэропортов). Так, более 40 % в структуре расходов авиакомпаний составляют расходы на горючесмазочные материалы. В большинстве случаев поставки топлива и услуги по хранению и заправке горючесмазочными материалами оказывают топливозаправочные компании, которые осуществляют свою деятельность в условиях монопольных рынков и навязывают авиационное горючее по ценам, на 15–20 % превышающим цены в аэропортах, на территории которых имеются конкурирующие организации.

5. На международных маршрутах тариф, как правило, существенно выше, чем на внутренних (каботажных), особенно в европейские страны с высоким уровнем жизни населения. Высокие тарифы на перевозках между государствами – участниками СНГ объясняются низким уровнем конкуренции. На подавляющем большинстве рассмотренных международных маршрутов (70,3 %) государств – участников СНГ работает одна авиакомпания-монополист; две авиакомпании работают на 16,2 % маршрутах, три и более – лишь на 13,5 % маршрутах. На международных маршрутах в третьи страны ситуация гораздо лучше: одна авиакомпания-монополист работает лишь на половине маршрутов (53 %), две авиакомпании – на четверти маршрутов (26,6 %) и три и более – на 20,1 % маршрутов. Наконец, на внутренних маршрутах единственная авиакомпания-монополист работает лишь на трети (30 %) маршрутов, две авиакомпании на 10 % маршрутов, а на подавляющем большинстве рассмотренных маршрутов (60 %) работает три и более авиакомпании.

6. Высокие тарифы и низкая доля международных авиаперевозок в государствах – участниках СНГ вызваны ограничениями доступа авиакомпаний и квотированием объемов перевозок согласно двусторонним межправительственным соглашениям об использовании воздушного пространства. Необходимо в приоритетном порядке обеспечить внесение изменений и дополнений в двусторонние межправительственные соглашения об использовании воздушного пространства: исключить согласование между назначенными авиакомпаниями объемов и тарифов перевозок, утверждение тарифов назначенных авиакомпаний авиационными властями договаривающихся сторон; ввести конкурсное назначение, причем не менее двух авиаперевозчиков по каждому маршруту с каждой из двух договаривающихся сторон, а также конкурентные нормы, направленные на ликвидацию дискриминации или несправедливой конкурентной практики, в том числе обязательную экспертизу проектов соглашений в антимонопольных органах для проверки их соответствия конкурентным правилам.

Целесообразно разработать и утвердить типовое соглашение о воздушном сообщении с учетом опыта ИКАО по созданию типовых всеобъемлющих рамочных соглашений о

воздушном сообщении для применения на двусторонних и региональном уровнях, предусмотрев в нем антимонопольные меры.

Внесение указанных изменений в двусторонние правительственные соглашения об использовании воздушного пространства можно рассматривать как первый шаг к многостороннему соглашению об «открытом небе» государств – участников СНГ, в основе которого лежит Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества, утвержденная решением Межгоссовета ЕврАзЭС от 25.01.2008 № 374. В соответствии с указанной Концепцией формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества необходимо совместно рассмотреть проблемы перехода к многостороннему соглашению «об открытом небе» и пути их решения. В том числе: создание равных возможностей всем авиакомпаниям стран – членов МСАП для работы на международных маршрутах, отмена режима назначения авиапредприятий на международные маршруты, отмена ограничений количества авиакомпаний и рейсов между государствами – участниками СНГ; унификация конкурентного, воздушного, налогового, таможенного, кредитно-денежного законодательства, чтобы обеспечить равные условия конкуренции для авиакомпаний государств – участников СНГ.

7. Для обеспечения недискриминационного доступа авиакомпаний к инфраструктуре аэропортов государствам – участникам СНГ предлагается совместно разработать, согласовать с авиационными властями своих стран и представить в Межгосударственный авиационный комитет правила недискриминационного доступа на международные маршруты и к инфраструктуре аэропортов, предусмотрев:

1) принудительное разделение аэропортовой и перевозочной деятельности по мере готовности к безубыточной раздельной деятельности, так как объединенное авиапредприятие, не желая иметь перевозчиков конкурентов, как правило, отказывается заключать договоры на аэропортовое обслуживание либо предлагает крайне неудобные слоты (интервалы времени между прилетом и вылетом воздушных судов);

2) использование американского опыта аукционного распределения слотов между авиакомпаниями, который показал большую эффективность, чем традиционный европейский принцип «дедушки», когда происходит черная рыночная перепродажа слотов их историческими владельцами;

3) развитие конкуренции в потенциально конкурентных сферах аэропортовой деятельности: топливозаправке и техобслуживании воздушных судов, обработке багажа, обслуживании на перроне, обработке грузов и почты, поставке на борт продуктов питания, беспрошленной торговли, автопарковки и т. п., в соответствии с директивой Совета ЕС 96/97/ЕС, согласно которой страны – члены ЕС обязаны принимать меры, обеспечивающие доступ на рынок по наземному обслуживанию в аэропортах ЕС и функционирование в крупных (более 1 млн пассажиров в год) аэропортах ЕС нескольких (не менее двух) организаций, осуществляющих различные виды наземного обслуживания (в том числе и топливозаправочные услуги). При этом по крайней мере один из поставщиков не может непосредственно или косвенно управляться руководящим органом аэропорта либо пользователем аэропорта, который перевозит более 25 % пассажиров или грузов, зарегистрированных в аэропорту. Кроме того, целесообразно обеспечить возможность авиакомпаниям осуществлять в указанных сферах самообслуживание;

4) обязанность топливозаправочных компаний всех аэропортов, в том числе небольших, предоставлять авиакомпаниям и уполномоченным ими лицам возможность хранения их топлива в емкостях топливозаправочных компаний при наличии технической возможности и получения полного комплекса услуг по заправке их воздушных судов на равных условиях относительно других, в том числе аффилированных с аэропортом

владельцев авиатоплива, а также обязанность проводить закупку авиатоплива через аукционы с количеством поставщиков авиатоплива не менее трех;

5) разработку нормативных правовых актов, регламентирующих взаимодействие аэропортов и системы организации воздушного движения в целях повышения пропускной способности аэропортов, в соответствии с рекомендациями ИКАО по поэтапному переходу к региональным аэронавигационным системам, поскольку в условиях монополии системы организации воздушного движения нужна законодательная норма, определяющая в национальной практике порядок аэронавигационного планирования в целях удовлетворения потребностей в воздушных перевозках. Авиационные власти должны стать гарантами, что собственные экономические интересы субъектов аэронавигационной системы не будут преобладать над государственными интересами развития воздушных перевозок, в том числе интересами аэропортов и авиаперевозчиков.

8. Применение общепринятой во всем мире гибкой тарифной политики позволяет авиакомпаниям государств – участников СНГ поддерживать необходимый уровень конкурентоспособности. Дифференциация тарифов (бизнес- и эконом-классы и др.) играет положительную роль, так как позволяет авиакомпаниям проводить социальную политику льгот для пенсионеров, молодежи, ветеранов войны и инвалидов за счет бизнесменов и тем самым увеличивать объемы перевозок. Класс воздушных судов и выбор места в салоне определяют качество обслуживания: безопасность, шумы, размеры кресел, питание, видео- и компьютерный сервис и т. д.

9. Авиаперевозчики должны быть поставлены в равные конкурентные условия между собой как в части антимонопольного контроля мер государственной поддержки, так и в части равных условий наземного обслуживания в аэропортах, топливообеспечения. Кроме этого, должны быть обеспечены равные условия конкуренции с железнодорожным транспортом в части получения субсидий, компенсирующих убыточность пассажирских перевозок, дотаций на льготных пассажиров.

Перекрестное субсидирование на воздушном транспорте отдельных маршрутов за счет других, более рентабельных маршрутов допустимо в случаях, когда его целью является сохранение данной авиакомпании на конкретном маршруте и, соответственно, поддержка необходимого уровня конкуренции на данном маршруте. Недопустимо демпингование за счет перекрестного субсидирования убыточного маршрута в целях устранения конкурента с маршрута.

10. Доля затрат авиакомпаний государств – участников СНГ на горюче-смазочные материалы составляет 40–55 %, что вдвое выше, чем за рубежом. Необходима скоординированная политика государств – участников СНГ по повышению конкурентоспособности самолетного парка по сравнению с зарубежными аналогами в части топливопотребления (в 2 раза выше), загрязнению вредными выбросами, шумовым характеристикам, в том числе единая политика по отмене импортных пошлин на ввоз воздушных судов, запчастей и оборудования зарубежного производства.

11. Реализация приведенных в работе рекомендаций и предложений станет одним из рычагов развития конкуренции на рынке авиаперевозок в государствах – участниках СНГ, повышения уровня конкурентоспособности авиаперевозчиков государств – участников СНГ на мировых рынках, укрепления нарушенных социальных связей между гражданами государств – участников СНГ, удовлетворения их жизненных потребностей в авиаперевозках.

ОГОВОРКА Республики Армения

Положения настоящего Решения Совета глав правительств Содружества Независимых Государств не будут затрагивать обязательств Правительства Республики Армения в указанной сфере, принятых до его подписания.

Премьер-министр Республики Армения

Т. Саркисян

**ОГОВОРКА
Республики Молдова**

Республика Молдова будет участвовать в реализации Решения «О состоянии конкуренции на рынках авиаперевозок государств – участников СНГ», исходя из требований национального законодательства и международных обязательств Республики Молдова в данной области.

Настоящее Решение вступит в силу для Республики Молдова после выполнения внутригосударственных процедур.

Премьер-министр Республики Молдова

З. Гречаный

**ОГОВОРКА
Украины**

При выполнении Решения Украина будет придерживаться требований и условий, которые не противоречат обязательствам, требованиям и условиям системы единого авиационного пространства между Украиной и Европейским Сообществом.

Премьер-министр Украины

Ю. Тимошенко