

ФАС России: ситуация на рынке авиаперевозок требует кардинального улучшения

17 декабря 2010, 12:47

15 декабря заместитель Руководителя ФАС России Анатолий Голомолзин выступил с докладом «О совершенствовании механизма обеспечения конкуренции на рынке авиаперевозок» на заседании Правительственной комиссии по транспорту и связи. Рынок авиаперевозок имеет ключевое значение для Российской Федерации. Более 60% территории Российской Федерации представлено регионами с населением более 15 млн. человек, для которых авиация является незаменимым, часто единственным средством транспортных коммуникаций. Масштаб страны, ее геополитические особенности определяют значимость воздушного транспорта как мощного интеграционного фактора. В докладе на основе детального анализа предложены меры по кардинальному улучшению ситуации на рынке авиаперевозок.

За последние несколько лет по инициативе антимонопольного органа Правительство РФ приняло правовые акты, в соответствии с которыми у авиакомпаний появилась возможность свободного выбора маршрута, а также недискриминационный доступ к услугам в аэропортах. В том числе благодаря предпринятым ФАС России мерам были снижены цены на авиатопливо. На конкурентные маршруты, обслуживаемые 3 и более перевозчиками, приходится уже три четверти объемов перевозок. Доля таких перевозок стабильно увеличивалась в общем объеме внутренних перевозок с 73% в 2007 году до 76,2% в 2009 году. В январе-октябре 2010 года объем пассажирских перевозок увеличился на 27,1% по сравнению с аналогичным периодом 2009 года. Пассажирооборот авиакомпаний за этот период вырос на 31,5%.

ФАС России проанализировала более 650 тысяч тарифных предложений авиакомпаний за последние два года на всех действующих авиамаршрутах Российской Федерации. Приход на рынок (маршрут) дополнительной одной авиакомпании снижает тариф в среднем на 28,5%, двух – на 32%, трех – на 39%. При этом на маршрутах без доминирования отдельного перевозчика рост тарифа с 04.2008 по 12.2009 составил в среднем 8,1%, а на маршрутах с доминированием - 50-60% за тот же период. За последние полтора-два года примерно на 380 маршрутов рост тарифов составил 30 и более процентов. В настоящее время территориальные управления по поручению ФАС России проводят проверки этих маршрутов. Факты нарушений антимонопольного законодательства, в частности, были установлены в Красноярске, Калининграде, Ростове-на-Дону, Ханты-Мансийске.

Невозможно решить проблему лишь рассмотрением дел о нарушениях антимонопольного законодательства. Нужно кардинальное улучшение ситуации на рынке в целом. По объемам перевезенных пассажиров Россия по-прежнему не вышла на показатели 20-летней давности. Доля Российской Федерации в мировом объеме перевозок пассажиров и грузов мала, по итогам 2009 года она составила менее 2%. Нельзя считать приемлемой ситуацию, когда по показателю транспортной доступности Россия находится на 28 месте в мире с показателем 0,35 (для сравнения: Великобритания – 1,5, США – 2,5, Норвегия – 4,5). Последние годы общий рост авиаперевозок в большей степени происходил за счёт

зарубежных перевозок. Последовательно сокращалась при этом доля внутренних перевозок с 75% в 1990 до 44% в 2009 и доля перевозок в СНГ – с 18% до 6%. При этом доля зарубежных отправок превышает перевозки между округами по всем направлениям в Северо-Западном и Центральном (кратно) округах. Превышение зарубежных направлений над внутренними (за исключением перевозок по направлениям в Центральный округ) – отмечается в Приволжском, Сибирском и Южном округах. Дальневосточный округ – единственный, в котором перевозки внутри одного округа - более 1млн. чел в 2009 и в 2008 годах - значительно превышают объемы внешних воздушных коммуникаций. Минимальны внутренние объемы перевозок в Приволжском (96 тыс. человек в течение 2007-2009 гг.) и Южном федеральном округах (169 тыс. чел.). Приведенные данные говорят о крайне недостаточном транспортном сообщении между отдельными регионами и слабых внутривосточных связях.

Основной внутренней пассажиропоток концентрируется на магистральных направлениях, представленных достаточно высоким числом конкурирующих авиакомпаний. Однако менее 25% пассажиров, перевозимых на социально значимых региональных и местных линиях (на 90% от общего количества линий), обслуживается 1 или 2 авиакомпаниями. Сейчас через Москву летают 75% пассажиров, региональные перевозки составляют 22%, местные – 3%. В 1990 через Москву летало 26% пассажиров, региональные перевозки составляли 46%, местные – 27%.

Аэропортовая сеть Российской Федерации за 20 лет сократилась более чем в 4 раза. В аэропортах лишь 62% имеют взлетно-посадочные полосы (ВПП) с искусственным покрытием, при этом 70% объектов введено в строй около 20 лет назад. Светосигнальным оборудованием оснащено две трети аэродромов. Велик износ основных фондов аэродромной сети. Благоприятная ситуация в Московском авиаузле сложилась в значительной степени благодаря конкуренции трёх основных аэропортов (Домодедово, Шереметьево, Внуково). За последние годы были решены вопросы развития и модернизации в целом ряде крупных городов, в том числе с применением различных форм государственно-частного партнерства. Основная проблема – отставание с развитием сети региональных и местных аэропортов.

Тарифы в крупных и мелких аэропортах значительно различаются от 1,5 раз по керосину и топливо-заправке до 3,1 по авиабезопасности и до 3,8 раз по взлёту-посадке. Одна из причин состоит в завышенных нормативных требованиях к малым и средним аэропортам, излишнем административном бремени со стороны регулирующих органов. Большинство аэропортов не работают как бизнес-единицы, ориентированные на рост авиаперевозок. Система тарифного регулирования также не является стимулирующей. Ситуация требует оптимизации функций и полномочий органов исполнительной власти в сфере транспорта, изменения законодательства, регулирующего воздушные перевозки. Следует отметить, что Правительственная комиссия по административной реформе в ноябре уже рассмотрела и одобрила часть таких предложений. Новые предложения по этому вопросу будут внесены ФАС России до конца этого года.

Структура затрат, оказывающих влияние на стоимость авиаперевозки в 2009 году по отношению к 2008 году изменилась. Хотя основной статьей расходов остаются затраты на авиаГСМ, но их доля существенно снизилась с 38,4% в 2008 году до 25% в 2009 году. При этом выросли затраты как на регулируемые тарифы на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, так и на аренду воздушных судов, лизинговые платежи, производственные расходы.

ФАС России подготовила предложения, направленные на улучшение текущей ситуации и на достижение таких основных целей, как: увеличение к 2020 году объемов перевозок

пассажиров в 4 – 5 раз, грузов в 8 – 10 раз, увеличение численности действующих аэропортов (аэродромов) не менее чем в 2 раза, формирование условий для опережающего роста сегмента низкостоимостных перевозок (low cost), авиации общего назначения, в том числе бизнес-авиации, существенное увеличение объёмов и доли региональных и местных перевозок. На основе предложений ФАС, дополненных Минтрансом России и поддержанных участвующими в заседании, Правительственная комиссия по транспорту и связи решила дать поручение в краткие сроки разработать и утвердить программу мер по развитию рынка воздушных перевозок. Реализация предложений позволит сделать авиаперевозки доступными в полной мере для населения Российской Федерации.

Следите за новостями ФАС России в [Twitter](#) и [Facebook](#).