

Авиация:

много аэропортов, мало пассажиров

За последние пять лет качество отечественной инфраструктуры воздушных перевозок незначительно улучшилось: в рейтинге глобальной конкурентоспособности от Всемирного экономического форума Украина смогла подняться со 105-й позиции на 99-ю. Более того, по итогам 2012 г. удалось достичь даже 85-го места.

Конечно, это являлось следствием интенсивной подготовки к Чемпионату Европы по футболу 2012 г. (его принимали Киев, Львов, Донецк и Харьков, а Одесса и Днепропетровск были резервными городами). В четырех аэропортах появились принципиально новые терминалы, а в старых аэровокзалах сделан капитальный ремонт. К тому же удалось привлечь первых ласточек лоукоста.

Казалось, процесс пошел. В 2008 г. через украинские воздушные гавани было перевезено 6,2 млн человек, а в 2012 г. — уже 8,1 млн. Однако тренд был переломлен еще до Революции достоинства и военного конфликта: в 2013 г. пассажиропоток перестал расти, а пассажирооборот и вовсе сократился на 13%. Прежде всего, сказалось банкротство операторов “Аеросвіт” и WindJet. Рынок в отсутствие большого инфраструктурного проекта начал сжиматься ввиду начала рецессии в экономике, низкой инвестиционной привлекательности, отраслевой коррупции и невнятности государственной политики в области туризма.

Проблема в том, что для Украины (как и для стран СНГ) так называемый коэффициент авиационной подвижности (количество людей из выборки в 100 человек, которые совершают один перелет в год) ограничен 0,5, тогда как для стран — членов ЕС он составляет не менее 2. При этом в Украине 187 аэропортов, из них 108 — с асфальтированным покрытием, 16 из которых признаны международными (т.е. принимающими иностранные рейсы). Часть этих аэропортов расположены в аннексированном Крыму, еще часть уничтожена в ходе боев в Донбассе.

Но, как и прежде, по показателю гражданских аэропортов на душу населения наша страна находится в числе лидеров. Больше в Австралии и США, что оправдывается размерами

Грузооборот авиатранспорта, млн т-км



По данным Всемирного банка, 2013 г.

территории и особенностями логистики, а также во Франции и Великобритании — но это, скорее, негативный опыт, так как европейская модель создала более 50 неэффективных аэропортов с неоправданно малым пассажиропотоком (см. “Количество аэропортов...” на стр.25).

Следует также отметить, что длительное время украинские воздушные гавани не были приспособлены под международные перевозки (за исключением Киева). Потребность в украинских аэропортах как точках промежуточных посадок или удобных стыковок, что неоднократно прописывалось в различных государственных программах, выглядит нереалистично. Во-первых, для реализации такой стратегии необходимо, чтобы украинцы испытывали высокую потребность в авиAPERелетах. Во-вторых, нужен мощный базовый перевозчик. В-третьих, технологии развиваются, и потребность в промежуточных посадках резко уменьшилась: если в 1975 г. самым длинным регулярным беспосадочным рейсом был маршрут Boeing 747SP из Тегерана в Нью-Йорк длительностью 11 часов 15 минут, то через 30 лет этот рекорд был превышен вдвое, когда для Boeing 777-200LR была проложена

Крылья Поднебесной

Хороший пример для украинской гражданской авиации представляет опыт Китая, который за последние пять лет поднялся в рейтинге Индекса глобальной конкурентоспособности по авиатранспортной инфраструктуре на три десятка позиций. По организации авиасообщения у КНР много общего с Украиной, что связано с переходом громоздкой социальной экономики на рельсы капитализма. Во-первых, организация и экономика авиационной инфраструктуры развивались под управлением командно-административной системы, что приводило к диспропорциям в развитии инфраструктуры и парка самолетов. Так, например, по результатам Большого скачка появилось множество убыточных и неэффективных, с точки зрения экономики перевозок, рейсов, которые слабо координировались в пределах даже двух соседних провинций. Во-вторых, если, например, для постсоциалистической Литвы достаточно было сократить количество аэропортов путем ликвидации и объединения оставшихся, то в Китае, как и в Украине, стояла задача увеличить объем перевозок, качественно связав регионы непропорционально развитой страны.

Китайские реформы стартовали в 1978 г. с подачи **Дэн Сяопина**, который заявил,

что авиация должна строиться на принципах экономики. Гражданская авиация была сначала выделена в отдельное ведомство с представительствами в Шанхае, Пекине, Гуанчжоу, Чэнду, Ланчжоу и Шэньяне. Позже эти региональные дирекции стали Китайскими международными авиалиниями, Китайскими восточными авиалиниями, Китайскими южными авиалиниями, Китайскими юго-западными авиалиниями, Китайскими северо-западными авиалиниями и Китайскими северными авиалиниями. Также были выделены в отдельные компании и активы аэропортов, а в начале 1990-х средние и большие аэропорты выделили из своего состава экономически независимые обслуживающие компании, ответственные за отдельные процессы (например, кейтеринг). Все компании должны были работать на принципах самоокупаемости и открытой конкуренции.

В целом до 1994 г. в КНР было 11 региональных перевозчиков. А обслуживающие социалистические аморфные монстры прошли корпоратизацию.

В результате появились такие субъекты, как “Китайская компания авиационного сырья и материалов” и “Китайская национальная компания авиационного топлива”. Каждое такое юрлицо имеет



воздушная трасса из Гонконга в Лондон протяженностью 21,6 тыс.км.

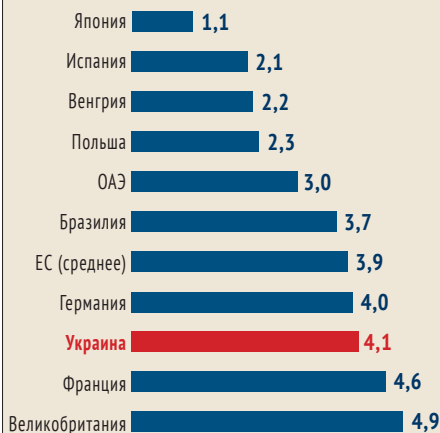
Причем пассажирским перевозкам на данном этапе нет альтернативы. Ведь для перевозки грузов украинская авиация практически не используется (см. “Грузооборот авиатранспорта” на стр.24).

Для перевозки грузов наиболее целесообразной представляется схема взаимодействия “море — авиа” или “железная дорога — авиа”, как и использование украинской инфраструктуры в качестве промежуточных мощностей (дозагрузка, дозаправка, технические работы) на перелетах Европа — Азия. Причем и PWC, и IATA прогнозируют повышение важности этого маршрута. Однако следует понимать, что авиатранспортом, как правило, перевозят негромоздкие, а также скоропортящиеся товары, которые не являются приоритетными в украинской внешнеэкономической деятельности. Здесь показательно участие авиалиний в создании iPhone, когда в ускоренном режиме самолеты разных компаний везут в Китай на финальную сборку компоненты из Америки, Европы и Японии.

При этом в нашей стране проблема заключается и в состоянии

КОЛИЧЕСТВО

аэропортов на 1 млн чел.
в некоторых странах, шт.



По данным <http://www.nationmaster.com>, 2010 г.

инфраструктурных активов, и в качестве предоставляемых услуг. Монополизация услуг создает некачественное предложение, а непрозрачность разрешительных процедур и тендеров не позволяет устранить эти недостатки путем открытой конкуренции. Это касается скорости оформления пассажиров, пропажи

багажа, работы магазинов duty free, заправочных комплексов, а также общих высоких аэроборов.

В конце января 2015 г. в авиакомпании был направлен запрос относительно стоимости перелетов по маршруту Киев — Львов — Киев и Киев — Одесса — Киев. Средняя цена билета в эконом-классе составляет около 3 тыс.грн. и выбирать можно максимум из трех вариантов. При этом по такой же цене (при условии заблаговременного приобретения билета) можно слетать из Киева в Германию и выбрать можно не менее чем из пяти вариантов.

О вреде монополий на рынке услуг в Украине красноречиво рассказывает история развития почтово-курьерских услуг. Пока в стране существовали два полюса — “Укрпочта” и DHL — динамики не наблюдалось. Но с появлением и развитием таких операторов, как “Ночной экспресс”, “Гюнсел”, “Автолюкс”, “Новая Почта” возникла реальная конкуренция, качество услуг выросло, а тарифы стали гибкими. Так, согласно рейтингу Global Connectedness Rank, который рассчитывает корпорация DHL, с 2005 г. по 2013 г. Украина, едва входившая в сотню стран, эволюционировала до 67-го места. ■



отдельный бюджет, права и обязанности, что упрощает контроль за ним.

Далее последовала постепенная контролируемая приватизация активов, высшим достижением которой стало размещение на бирже акций трех крупных аэропортов (1996-1998 гг.), что позволило привлечь 2,6 млрд юаней. Тогда же был принят документ, детально описывающий правила инвестирования внутренними авиатранспортными предприятиями в гражданские аэропорты.

В 2000-х годах прошел новый этап реформ: 93 аэропорта вышли из-под прямого контроля Главной администрации

гражданской авиации и перешли на локальное управление. При этом государство, хотя и оказывало на всех этапах инвестиционную поддержку, не занималось субсидированием вышеупомянутых компаний. Помимо этого небогатым китайцам предложили востребованную услугу — лоукосты. Это обусловило дерегуляцию тарифов и резкое обострение конкуренции на рынке. В 2002 г. китайское правительство фактически открыло доступ на авиарынок для частного капитала, а после 2007 г. были подписаны соглашения с более чем 50 странами о сотрудничестве в области гражданской авиации. По сути, это

означало расширение географии полетов. Необходимо отметить, что негосударственный инвестор мог теперь как купить акции авиакомпаний, так и осуществлять прямые инвестиции в основную или вспомогательную инфраструктуру. Заключительным этапом реформ стала либерализация самих перевозок. Так, в 2004 г. появилась первая частная авиакомпания Okay Airways, которая в 2005 г. совершила свой премьерный пассажирский рейс. Также была приватизирована Xiamen Airlines (выделена из “Китайских южных авиалиний”).

Китайский опыт заключается в неукоснительном контроле со стороны государства на всех этапах приватизации и жестком следовании изначально принятой последовательной программе. Операторы перевозок преимущественно сохранили государственное влияние, но при этом в стране существует достаточный уровень конкуренции, чтобы максимально удовлетворять потребности разных групп населения. Если проводить аналогию с обучением плаванию, то китайское правительство сначала показало “стометровку” на собственном примере, потом учило авиацию плавать, затем лишило надувных кругов и лишь в конце отпустило в свободное плавание.