

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ» (МГТУ ГА)

Кафедра организации перевозок на воздушном транспорте

А.А. Фридлянд, А.В. Власова

РАЗВИТИЕ АВИАТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Учебное пособие

*Утверждено редакционно-
издательским советом МГТУ ГА
в качестве учебного пособия*

Москва
ИД Академии Жуковского
2025

УДК 338.47:656.078
ББК 33.05
Ф88

Печатается по решению редакционно-издательского совета
Московского государственного технического университета ГА

Рецензенты:

Степаненко А.С. (МГТУ ГА) – канд. техн. наук;
Столяров Н.С. (ФГУП ГосНИИ ГА) – д-р экон. наук, профессор

Фридлянд А.А.

Ф88 Развитие авиатранспортной системы [Текст] : учебное пособие / А.А. Фридлянд, А.В. Власова. – М. : ИД Академии Жуковского, 2025. – 48 с.

ISBN 978-5-907863-82-8

Данное пособие издается в соответствии с рабочей программой учебного плана по дисциплине «Развитие авиатранспортной системы» для студентов направления подготовки 23.03.01 «Технология транспортных процессов».

В учебном пособии излагаются процессы и механизмы развития авиатранспортной системы с учетом мирового опыта и особенностей функционирования и развития российской гражданской авиации.

Рассмотрено и одобрено на заседаниях кафедры 20.06.2024 г. и методического совета 25.06.2024 г.

УДК 338.47:656.078

ББК 33.05

Св. тем. план 2025 г.
поз. 23

ФРИДЛЯНД Александр Абрамович, ВЛАСОВА Аруся Витальевна

РАЗВИТИЕ АВИАТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Учебное пособие

В авторской редакции

Подписано в печать 04.06.2025 г.

Формат 60х84/16 Печ. л. 3 Усл. печ. л. 2,79

Заказ № 1062/0325-УПО1 Тираж 25 экз.

Московский государственный технический университет ГА
125993, Москва, Кронштадтский бульвар, д. 20

Издательский дом Академии имени Н. Е. Жуковского
125167, Москва, 8-го Марта 4-я ул., д. 6А
Тел.: (499) 755-55-43 E-mail: zakaz@itsbook.ru

ISBN 978-5-907863-82-8

© Московский государственный технический
университет гражданской авиации, 2025

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
ГЛАВА 1 - Текущее состояние, структура и процессы формирования рыночных отношений в различных сегментах российского авиатранспортного рынка	5
ГЛАВА 2. - Формы собственности, имущественные преобразования и процессы приватизации на воздушном транспорте	12
ГЛАВА 3. – Парк ВС	16
ГЛАВА 4 - Имущественные и финансовые взаимоотношения между участниками авиатранспортных процессов	17
ГЛАВА 5 - Механизмы и динамика процессов консолидации и интеграции на воздушном транспорте	23
5.1 Механизмы и динамика процессов консолидации и интеграции авиакомпаний	24
5.2 Механизмы и динамика процессов интеграции в аэропортовой сфере	26
ГЛАВА 6- Особенности текущего функционирования и развития рыночных операторов на воздушном транспорте	27
ГЛАВА 7 - Государственные программы бюджетного субсидирования на воздушном транспорте	33
ГЛАВА 8 - Формирование и реализация государственных инвестиционных программ на воздушном транспорте и их технико-экономическое обоснование	43
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	47
СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ	48

ВВЕДЕНИЕ

Переход к новой экономической формации постсоветского периода развития России обуславливает поиск и применение современных методов и подходов к регулированию экономики страны, отдельных отраслей и предприятий. Особая роль в повышении темпов экономического роста принадлежит транспортному комплексу, выступающему не только органической составной частью экономики, но и ключевым фактором повышения конкурентоспособности государства. В этой связи чрезвычайно важно повышать эффективность рыночной деятельности российских транспортных предприятий, в том числе предприятий воздушного транспорта.

Основной задачей дисциплины является изучение процессов и механизмов развития авиатранспортной системы с учетом мирового опыта и особенностей функционирования и развития российской гражданской авиации.

Задачи изучения дисциплины:

- формирование знаний о текущем состоянии, структуре и процессах рыночных отношений в различных сегментах российского авиатранспортного рынка;
- формирование умений реализации государственных программ на воздушном транспорте и их технико-экономического обоснования;
- формирование навыков анализа эффективности и обоснования выбора механизмов реализации эффективных стратегий развития в различных сегментах российского авиатранспортного рынка.

ГЛАВА 1 - Текущее состояние, структура и процессы формирования рыночных отношений в различных сегментах российского авиатранспортного рынка

В период до начала проведения рыночных реформ отрасль гражданской авиации СССР внутри страны представляла собой Министерство гражданской авиации (ГА) страны, в составе которого находились территориальные подразделения (например, Западно-Сибирское управление ГА, Приволжское управление ГА, Молдавское управление ГА и др.). Больше всего территориальных подразделений находилось в Российской Федерации, в силу ее большой территории. Министерство гражданской авиации (МГА) имело статус хозяйствующего субъекта, поэтому оно обладало хозяйственными полномочиями по отношению ко всем подразделениям отрасли.

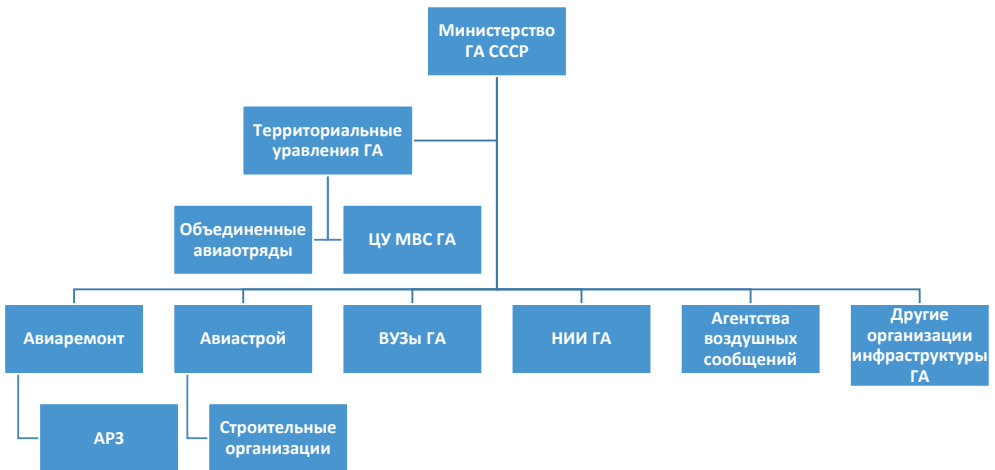


Рис.1 Структура ГА СССР

Основной производственной структурой в ГА СССР были **объединенные авиаотряды**, объединяющие в рамках одного хозяйствующего субъекта все летно-технические и производственно-коммерческие комплексы, в настоящее время действующие в составе различных по профилю предприятий – самостоятельных авиакомпаний и аэропортов. Т.е. в современных терминах объединенный авиаотряд - это авиакомпания, владеющая аэропортом, самостоятельных аэропортов в рассматриваемый период практически не существовало.

Для внешнего мира наша гражданская авиация, которая, по сути, была хозяйствующей многоуровневой структурой, носило название, привычное

для «англоязычной» мировой гражданской авиации и похожее на названия других крупных международных авиакомпаний - Аэрофлот. Собственность всех структур советской гражданской авиации принадлежала государству.

Для того чтоб перейти к конкурентной рыночной экономике необходимо было перейти к многообразию форм собственности, в том числе сформировать частную собственность на средства производства, т. е. провести приватизацию. Но для того, чтобы на рынке равноправно работали предприятия различных форм собственности, необходимо было запустить механизм конкуренции, которая в свою очередь не может работать без свободного ценообразования.

Процесс приватизации, передача общенародной государственной собственности в частную начался в России в 90-х годах. Он был обусловлен важными политическими и экономическими причинами, характерными и для отрасли воздушного транспорта, основные из них:

- необходимость получить дополнительные финансовые средства для покрытия бюджетного дефицита, структурной перестройки и развития базовых отраслей национальной экономики;
- требование создать конкурентную среду и сформировать внутренние инвестиционные возможности с целью их мобилизации.

Поэтому после распада СССР на начальном этапе формирования рыночных отношений в России для запуска процессов реформирования экономики были проведены важные необходимые новации, в том числе:

январь 1992 год - либерализация цен (на воздушном транспорте – с 1993 года);

июль 1992 год – начало программы приватизации.

В период, пока государство не решалось на проведение кардинальных рыночных преобразований, шли многочисленные «косметические» улучшения, не меняющие эффективность экономической системы в целом. В этих условиях предприятия накопили большие суммы безналичных денежных средств, которые практически невозможно было эффективно использовать, так как и объемы производства и использование различных статей расходов были жестко зарегулированы (например, из статьи расходов на заработную плату нельзя было оплатить ремонт, также нельзя было поступить наоборот). Либерализация цен обеспечила достижение баланса спроса и предложения, однако это было достигнуто достаточно «жестким» для населения и предприятий способом - фактически были «срезаны» ранее накопленные средства организаций и населения за счет резко выросших цен.

Фактически тем самым население и субъекты экономики заплатили за длительный предшествующий период отсутствия радикальных реформ и неэффективного расходования ресурсов.

С реализацией программы приватизации в ГА решалась не только задача формирования новых форм собственности, но и подлежала кардинальному изменению структура основного производственного звена отрасли - объединенные авиаотряды не смогли эффективно функционировать в

рыночных условиях, так как их структурный монополизм препятствовал развитию конкуренции, затруднял доступ в аэропорт, принадлежащий одному авиаперевозчику, других авиакомпаний-конкурентов. Например, компания «Кавминводиавиа» приобрела в этот период самолеты Ту-204 и запустили их на рейс Калининград-Москва, а у местной авиакомпании были самолеты Ту – 134, на которых она летала в Москву, они были конкурентами и поэтому кассы аэропорта препятствовали продаже авиабилетов на рейсы «Кавминводиавиа», пока не будет загружен рейс местной авиакомпании – владельца аэропорта. В 1997 году была утверждена и реализована программа «Структурная перестройка и экономический рост в гражданской авиации в 1997-2000 годах», предусматривающая создание конкурентной среды за счет «системного разделения объединенных авиаотрядов на самостоятельные авиакомпании и аэропорты, выделения комплексов УВД в государственную службу ЕС ОрВД».

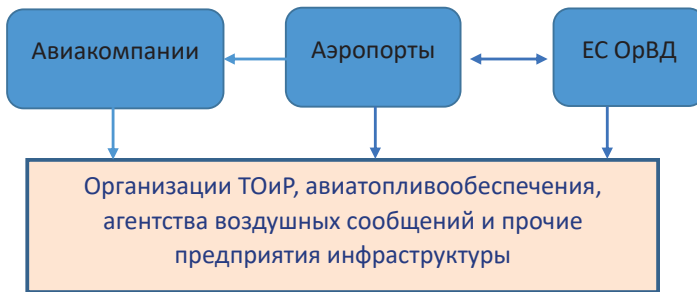


Рис.2 Структура системы воздушного транспорта

Деятельность аэропортов и авиакомпаний существенно различается не только технологией функционирования, но и различным формированием доходов и прибыли: доходы аэропорта фактически являются затратами для авиакомпании. При их раздельном функционировании каждое предприятие самостоятельно ищет пути сокращения издержек, дополнительные источники доходов и прибыли, различными способами обеспечивая свою рентабельность. В условиях частного или смешанного (частно-государственного) бизнеса аэропорты и авиакомпании могут привлекать как государственные, так и частные инвестиции, в том числе за счет развития различного вида непрофильных или неавиационных услуг.

В процессе приватизации государственного имущества государство должно было реализовывать меры по защите и соблюдению баланса интересов потребителей, экологии и авиабизнеса. В частности, необходимо было обеспечить свободу доступа в аэропорты, исключение дискриминации в отношении отдельных категорий пользователей, выполнение международных обязательств, недопустимость злоупотребления монопольным положением на рынках аэропортового и аэронавигационного

обслуживания, соответствие стратегий развития аэропортов национальной и региональной политике в сфере гражданской авиации и др.

Были сформулированы основные принципы, позволяющие объективно сформировать и эксплуатировать отдельные имущественные комплексы аэропорта и авиакомпании, основными из которых являются:

- функционально-технологический, в соответствии с которым принадлежность движимого имущества определяется приоритетом аэропорта или авиакомпании на основе выполняемых ими технологических функций, закрепленных соответствующими сертификационными требованиями;
- принцип единства в управлении земельным участком и недвижимостью в аэропорту. Необходимо установление единого управления развитием территории аэропорта и юридических прав главного оператора аэропорта на контроль за соблюдением застройки другими предприятиями, действующими на территории аэропорта, в соответствии с общими требованиями генплана аэропорта.

В Федеральном законе «О естественных монополиях» - деятельность по услугам транспортных терминалов, портов, аэропортов отнесена к деятельности субъектов «естественных монополий». «Естественная монополия» - это состояние товарного рынка, при котором удовлетворение спроса на этом рынке эффективнее в отсутствии конкуренции в силу технических особенностей производства. При этом аэропорт не должен использовать преимущества «естественных монополий» только в своих интересах, не учитывая интересы потребителей и других участников авиатранспортной деятельности.

В условиях рыночной деятельности и привлечения частного капитала предприятия изменили концепцию своей деятельности. В практику внедрялись современные принципы маркетинга и менеджмента, управления персоналом, бизнес-планирование, принципы государственно-частного партнерства.

В процессе рыночного реформирования отрасли начала формироваться система государственного регулирования, основными звеньями (регуляторами) в которой сегодня являются Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) и Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор).

В структуре Министерства транспорта Российской Федерации функционируют различные департаменты, в том числе профильный по гражданской авиации Департамент государственной политики в области гражданской авиации.

Основными задачами Департамента являются:

1. Выработка и осуществление государственной политики в области гражданской авиации.

2. Разработка проектов нормативных правовых актов в области гражданской авиации и анализ их применения.

3. Участие в работе по координации деятельности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (в части гражданской авиации) и Федерального агентства воздушного транспорта.

Основными функциями Федерального агентства воздушного транспорта являются:

1. Утверждение номенклатуры подлежащих обязательной сертификации видов продукции, работ, услуг, а также юридических лиц, деятельность которых связана с обеспечением безопасности воздушной перевозки и авиационной безопасности.

2. Участие в организации и проведении сертификации внутренних и международных аэродромов, оборудования, наземных радиотехнических и радиолокационных средств и т.д.

3. Участие в сертификации воздушных судов, двигателей, воздушных винтов новых типов, а также установление нормы летной годности.

4. Ведение государственных реестров воздушных судов, аэропортов, аэродромов и других сертифицированных объектов.

5. Осуществление контроля за обеспечением безопасности воздушных судов.

6. Организация и контроль поискового, аварийно-спасательного, противопожарного обеспечения полетов.

7. Участие в проведении операций по урегулированию кризисных ситуаций, связанных с незаконными актами вмешательства.

8. Установление формы перевозочных документов.

9. Утверждение в установленном порядке правил формирования применения и регистрации тарифов и сборов.

10. Установление классификации районов воздушного пространства.

11. Организация и осуществление контроля летной работы, выдача свидетельств (сертификатов) эксплуатанта.

12. Осуществление функции головной организации по обеспечению участия РФ в ИКАО, обеспечение деятельности комиссии РФ в делах ИКАО.

Росавиация – это федеральный орган исполнительной власти, ответственный за регулирование и контроль в сфере гражданской авиации РФ.

Основные функции Росавиации включают в себя:

1. Обязательную сертификацию: аэродромов, пилотируемых гражданских воздушных судов, беспилотных систем, светосигнального оборудования, а также юридических лиц, занимающихся авиационной деятельностью;

2. Обязательную аттестацию авиационного персонала ГА;
3. Ведение учета авиапроисшествий;
4. Организацию использования воздушного пространства РФ;
5. Ведение госреестров: гражданских воздушных судов и беспилотников, объектов транспортной инфраструктуры;
6. Выдачу разрешений на транзитные полеты иностранных воздушных судов;
7. Присвоение рейсам литерного статуса;
8. Выдачу разрешений на строительство или реконструкцию аэропортов;
9. Взаимодействие с подведомственными учебными заведениями: установление формы одежды, сроки проведения аттестации, распределение квоты целевого приема и так далее.

Иными словами, функции Росавиации заключаются в обеспечении безопасности и эффективности гражданской авиации в России, а также в поддержании развития и совершенствования авиационной инфраструктуры и персонала.

ФАВТ возглавляет руководитель, который назначается и освобождается от должности Правительством РФ по представлению Министра транспорта РФ.

Основная задача Федеральной службы по надзору в сфере транспорта - осуществлять контроль и надзор за соблюдением законодательства Российской Федерации, в том числе международных договоров Российской Федерации в области гражданской авиации, имеет право проверять деятельность юридических и физических лиц, осуществляющих перевозочную и иную связанную с транспортным процессом деятельность, применять предусмотренные законодательством РФ меры ограничительного, предупредительного и профилактического характера, направленные на недопущение и пресечение нарушений юридическими лицами и гражданами обязательных требований в сфере деятельности авиации и использования воздушного пространства, а также меры по ликвидации последствий указанных нарушений.

Согласно приказу Министерства транспорта РФ от 12 января 2022 г. N10 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального

предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия, введения ограничений в действие и аннулирования документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил", пришедшему на замену ФАП-246 в 2022 году, Росавиация должна осуществлять выдачу, введение ограничений, приостановление действия и аннулирование сертификата эксплуатанта при поступлении информации об определенных нарушениях эксплуатанта от Ространснадзора.

Ространснадзор должен проводить плановые и внеплановые контрольные (надзорные) мероприятия – инспекционный визит, рейдовый осмотр, документарную и выездную проверки. Ространснадзор имеет право выдавать предписания, представления, предостережения и постановления.

Пример. Ространснадзор проводит документарную проверку (10 рабочих дней за исключением времени предоставления документов) авиакомпании, выявляет, что выполнение коммерческих воздушных перевозок осуществляется на воздушном судне, не имеющем сертификата летной годности или не указанного в спецификации или не прошедшего техническое обслуживание, передает данные в Росавиацию, которая должна аннулировать сертификат эксплуатанта.

Кроме того, важные общесистемные регулирующие функции в отношении отраслевых предприятий ГА и выполняемых ими задач выполняют:

- Федеральная Антимонопольная служба (в части регулирования сделок, а также установления ставок и сборов в условиях требований антимонопольного законодательства);

- Федеральное агентство по управлению государственным имуществом (в части приватизации и обеспечения эффективного управления государственным имуществом);

- Министерство экономического развития Российской Федерации (в отношении участия организаций ГА в федеральных инвестиционных программах, разработки механизмов субсидирования различных направлений авиационной деятельности);

- Министерство финансов Российской Федерации (в отношении федерального финансирования инвестиций в отраслевые предприятия и финансовой поддержки текущей деятельности социально значимых предприятий ГА);

- Министерство промышленности и торговли (в части управления и регулирования процессами создания и эксплуатации воздушных судов для гражданской авиации);

- Федеральная налоговая служба (регулирование и администрирование системы налогообложения).

ГЛАВА 2. - Формы собственности, имущественные преобразования и процессы приватизации на воздушном транспорте

Фактическим началом формирования новых имущественных отношений в деятельности хозяйствующих субъектов гражданской авиации следует считать запуск программы приватизации согласно Указу Президента Российской Федерации от 01.07.1992 № 721 «Об организационных мерах по преобразованию государственных предприятий, добровольных объединений государственных предприятий в акционерные общества», для эффективной реализации которой в ГА в сентябре 1992 года Правительством Российской Федерации были приняты "Особые условия акционирования и приватизации аэропортов".

На первом этапе формирования новых имущественных отношений предстояло решить проблему разделения имущественных комплексов объединенных авиаотрядов, из которых выделялись самостоятельные авиакомпании и аэропорт, а также формировались подразделения организации воздушного движения (системы аэронавигации), обслуживающие воздушное движение в районе аэродромов, а также в зонах и на маршрутах в пределах воздушного пространства Российской Федерации.

В новом Воздушном кодексе (ВК) Российской Федерации, принятом взамен Воздушного кодекса СССР, законодатель к имуществу гражданской авиации отнес:

- воздушные суда;
- аэродромы;
- аэропорты;
- технические средства, предназначенные для обеспечения полетов воздушных судов,
- и другие виды имущественных объектов.

Определено, что имущество гражданской авиации может находиться в государственной или муниципальной собственности, а также в собственности физических и юридических лиц. При этом право собственности на объекты Единой системы организации воздушного движения может принадлежать только Российской Федерации. Ограниченным в гражданском обороте, в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации, было определено имущество аэродромов гражданской авиации, находящееся в государственной или муниципальной собственности. По этой причине оно не могло быть передано в собственность физических или юридических лиц.

На основе содержания норм Воздушного и Гражданского кодексов РФ в сфере деятельности гражданской авиации выделяются различные виды собственников:

Российская Федерация, ее субъекты и муниципальные образования (республики, края, области, города федерального значения, автономная область, автономные округа, различные муниципальные образования).

От имени Российской Федерации права собственника на имущество ГА осуществляют уполномоченные государством органы:

федеральные органы власти в соответствии с принадлежащими им полномочиями (Министерство имущественных отношений РФ, Минобороны РФ, МЧС России, Минтранс РФ, Федеральное агентство воздушного транспорта (ФАВТ) и другие ведомства);

от имени субъектов РФ в отношении имущества ГА права собственника принадлежат органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Физические и юридические лица, которые обладают правом собственности на имущество гражданской авиации на законных основаниях.

Под физическими лицами в данном случае подразумеваются граждане РФ (в том числе предприниматели без образования юридического лица), иностранные граждане, лица с двойным гражданством и лица без гражданства.

К юридическим лицам, которые могут иметь права на владение имуществом в сфере деятельности гражданской авиации, относятся коммерческие организации (например, авиакомпании, аэропорты) и некоммерческие организации - аэроклубы и другие добровольные объединения граждан.

Рыночные отношения в отрасли начали складываться после того, как ценообразование на воздушном транспорте, в части авиакомпаний, было либерализовано 1 января 1993 года. Это стало необходимым, вследствие реализации с 1992 года общегосударственной программы либерализации цен, что существенно подняло себестоимость авиаперевозок в 1992 году, уже в течение 1992 года цены на авиаперевозки резко повысились, спрос и объемы перевозок стали интенсивно падать. Указанные негативные процессы шли вплоть до 1996-1997 годов, после чего на основе расширения рыночного реформирования и в стране и в отрасли начались восстановительные процессы. Однако реальный рост начался только в 2000-х годах, после преодоления последствий дефолта 1998 года.

В рамках программы приватизации параллельно реализовывались процессы структурной демонополизации объединенных авиаотрядов и акционирования (как форма приватизации создаваемых новых предприятий – самостоятельных аэропортов и авиакомпаний). При акционировании аэропортов из имущественного комплекса аэропорта отдельно выделялся аэродромный комплекс, не подлежащий приватизации, который в дальнейшем передавался в аренду главному оператору аэропорта в соответствии установленными требованиями и Методикой определения арендной платы, утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 27.12.2017 № 1666 (ред. от 31.12.2021) "Об утверждении Положения о существенных условиях договоров аренды аэродромов гражданской авиации, находящихся в федеральной собственности, порядке определения размера арендной платы по таким договорам, а также о порядке,

об условиях и о сроках ее внесения" (в настоящее время начался переход крупнейших аэропортов на концессионные отношения).

Для упорядочения учета и последующего оформления имущественных прав на земельные участки, находящиеся в государственной собственности, в статусе унитарного предприятия была создана Администрация гражданских аэропортов (аэродромов) (далее - ФГУП "АГА (А)"). Основной задачей этого предприятия является передача аэродромов в управление главным операторам аэропортов на основе заключаемых договоров аренды. В настоящее время в ведении ФГУП "АГА (А)" уже находятся более 80 аэродромов гражданской авиации.

Авиакомпании по большей части в период акционирования, становились частными, контрольный пакет акций часто у государства не оставался. Длительность работы авиакомпаний в тот период была весьма недолгой, так как частное предприятие в условиях высокой убыточной деятельности, не может долго функционировать. Убытки, которые были получены авиакомпаниями, были сформированы на начальном этапе приватизации, когда еще не выстроилось ценообразование и это приводило к банкротству авиакомпаний. Также в тот период функционировали фонды, которые занимались скупкой акций убыточных авиакомпаний. Реальную стоимость могли иметь акции тех авиакомпаний, которые совершали международные рейсы. На тот период это был Аэрофлот и некоторые чартерные перевозчики. Часто менялись собственники авиакомпаний, на первоначальном этапе приватизации, количество авиакомпаний доходило до более 400, постепенно маленькие авиакомпании, не выдерживая конкуренции, уходили с рынка или объединялись с более крупными игроками, и когда авиакомпаний стало порядка 150 - 200 среди них стали выделяться крупные, которые стали между собой конкурировать.

Имущественные преобразования шли достаточно медленно (например, Домодедово, Пулково), так как держать монопольно аэропорт в составе авиакомпании было выгодно, что позволяло мобилизовать большой административный ресурс. Тем не менее на сегодня уже объединенных авиаотрядов осталось совсем немного, и они работают, в основном, среди небольших авиапредприятий, которые не конкурируют на большом рынке и поэтому ущерба от их существования нет, тем более значительная часть этих авиакомпаний сосредоточены в области перевозок на местных воздушных линиях.

Среди авиакомпаний были длительные процессы слияний, объединений, поглощений, было создано много немало средних и крупных авиакомпаний, которые не выдержали конкурентной борьбы, периодически возникающих в отрасли ГА кризисов, обычно связанных с макроэкономическими проблемами (в связи с этим с рынка ушли, например, Красноярские авиалинии, КавМинводavia, Домодедовские авиалинии, Внуковские авиалинии и др.). Глядя на сегодняшний рынок авиаперевозок, можно сказать, что крупных игроков осталось не так уж и много. Практически

половину рынка занимает группа Аэрофлот (Аэрофлот, Победа, Россия), контрольный пакет акций которой принадлежит государству, вслед за ней идут две частные авиакомпании S7 и Уральские авиалинии. Следующую позицию за ними занимает UTAir, которая является условно частной, ее владелец крупная нефтегазодобывающая компания, однако у менеджмента авиакомпании немало степеней свободы для ведения бизнеса, поэтому считается, что она управляется практически как частная авиакомпания. В то же время собственник авиакомпании UTAir не вкладывает большие деньги в развитие авиабизнеса, поэтому компании приходится самой изыскивать средства для развития. Делает она это довольно успешно, разделившись на две компании (функции) – самолетную и вертолетную, в которой UTAir является самой крупной отраслевой компанией, работая как на внутреннем, так и на внешнем рынке. Также достаточно успешно функционируют авиакомпании, работающие в рамках турбизнеса – например, Royal Flight, Nord Wind, Ikar. Эта модель бизнеса очень эффективна, поскольку собственник, формируя туристический пакет и туристическую загрузку, загружает и авиакомпанию, нет необходимости затрачивать ресурсы на поиск клиентуры, бизнес таких авиакомпаний очень зависит от международного положения и связей, от их стабильности, курса валют, спроса на туристические поездки.

Имущество таких предприятий, как **авиакомпаний**, принадлежит им сегодня на праве собственности. К нему относятся главным образом самолеты и вертолеты, стоимость которых иногда измеряется миллиардами рублей. Для обеспечения деятельности авиакомпании она должна иметь в собственности или использовать на договорных условиях оборудование, аппаратуру и материалы для выполнения технического обслуживания и подготовки к полетам, иных видов обслуживания авиационной техники. Для выполнения части видов технического обслуживания авиатехники многие авиакомпании заключают договора со сторонними организациями.

С учетом этих особенностей стоимость активов различных российских авиакомпаний может отличаться в сотни или даже тысячи раз. Действительно, едва ли можно сравнивать стоимость имущества нашей крупнейшей авиакомпании "Аэрофлот", имеющей в собственности несколько сот воздушных судов (российского и зарубежного производства), с имуществом небольшой авиакомпании, использующей арендованные воздушные суда и обеспечивающей свои полеты на основе договорных отношений со сторонними организациями и наземными службами обеспечения. Обучение авиаперсонала этих авиакомпаний и его переподготовка, а также все виды ремонта авиатехники и сложные виды технического обслуживания воздушных судов выполняются, как правило, в специализированных технических центрах.

ГЛАВА 3. Парк ВС

Состав парка коммерческих самолетов российских авиакомпаний на 20.04.2023 насчитывает 1 287 воздушных судов (далее – ВС), в т.ч.: пассажирские – 1101 ед., грузовые – 84 ед., бизнес-джеты – 42 ед., а также 60 ВС, которые фактически не участвуют в коммерческих перевозках (в т.ч. эксплуатируются в ФГБУ «СЛО «Россия», 223-й ЛО, МЧС России).

Доля ВС зарубежного производства в действующем коммерческом парке пассажирских самолетов составляет около 67,03 %, на них приходится более 90 % пассажирооборота.

Сейчас в коммерческой эксплуатации российских авиакомпаний находится 1101 пассажирских самолета, из них самолеты Airbus – 318 ед., самолеты Boeing – 274 ед., прочие – 509 ед., самолеты российского производства – 363 ед. (из них SSJ-100 – 153 ед.). В составе ВС парка российских авиакомпаний около 700 самолетов были получены в лизинг от иностранных лизингодателей и, соответственно, до марта 2022 года были зарегистрированы в зарубежных реестрах воздушных судов. Теперь большая часть парка воздушных судов была перерегистрирована в реестре Российской Федерации.

Средний возраст пассажирских воздушных судов коммерческих авиакомпаний составляет 14,6 лет; из них магистральных пассажирских самолетов коммерческих авиакомпаний составляет около 11 лет, региональных – 31 год, в том числе по наиболее массовым типам ВС: А 321neo/320neo – 2 года; А 321/320 – 11 лет; А 319 – 17 лет; А 330 – 12 лет; В 737-800/900 – 10 лет; В 737-700/500/400/300 – 22 года; В 777-300 – 12 лет; SSJ 100 – 4,3 года; Як 42 – 28 лет; Ан-24/26 – 48 лет.

Таким образом, из 1287 эксплуатируемых российскими авиакомпаниями воздушных судов только 470 произведено в России или в бывшем СССР. На воздушных судах иностранного производства, а также на SSJ-100, в производстве которых используются иностранные авиадвигатели, агрегаты и комплектующие, перевозятся более 90 % российских авиапассажиров.

Стимулирование поступления в парк воздушных судов российского производства нового поколения обеспечивается на основе государственной финансовой поддержки лизинга ВС (возмещения части затрат по лизинговым платежам) и субсидирования системы поддержания летной годности ВС.

Наиболее перспективным самолетом российского производства является проект **МС-21**, включающий варианты на 150, 181 и 212 пассажиров и основанный на внедрении прогрессивных инновационных технических характеристик, его конкуренты – современные модификации самолетов семейств А-321 и В-737NG. Ожидаемое начало поставок ВС базовой модели МС-21-200 с российскими авиадвигателями начнется после завершения всех испытаний самолета и процедур его сертификации.

Также крупную долю на российском авиатранспортном рынке в ближайшие годы будут сохранять 100-кресельные ближнемагистральные самолеты российского производства SSJ-100, наиболее крупными

владельцами, которых будут авиакомпания «Ред Вингс» и группа «Аэрофлот».

ГЛАВА 4. Имущественные и финансовые взаимоотношения между участниками авиатранспортных процессов

Если говорить о функционировании аэропорта, у него могут быть подразделения или дочерние предприятия, занимающиеся технологическими процессами, если речь пойдет об авиакомпании, то у нее также есть подразделения или дочерние предприятия, занимающиеся продажами авиаперевозок, техническим обслуживанием и ремонтом авиатехники.

Сложившаяся ситуация в сфере деятельности предприятий аэропортовой инфраструктуры требовала новых подходов к организации деятельности аэропортов, основанной на конкурентных принципах и с учетом имеющегося зарубежного опыт по демополизации наземного обслуживания. Перевозчики получили возможность самостоятельно осуществлять наземное обслуживание собственных воздушных судов. Аэропорты обязали на конкурентной основе создавать обслуживающие компании, что отразилось на цене и качестве обслуживания.

В России различные виды аэропортовой деятельности, где целесообразно и возможно развитие конкурентных отношений, в основном за счет применения технологий аутсорсинга, представлены на рис. 3.

Финансовые взаимоотношения представляют из себя договорные отношения между аэропортом, авиакомпанией и обслуживающими компаниями. Основной документ, по которому происходит взаимодействие между аэропортом и авиакомпанией, является Соглашение о коммерческом сотрудничестве. В этом Соглашении четко определены ставки сборов и тарифы за все предоставляемые аэропортом услуги.

Экономическая эффективность производственной деятельности аэропорта напрямую зависит от количества взлетно-посадочных операций, обслуживаемого парка воздушных судов, годового пассажиропотока и грузопотока, которые формируют доходы аэропорта.



Рис. 3 Виды аэропортовой деятельности

В интересах аэропорта увеличение количества обслуживаемых авиакомпаний и увеличение стоимости предоставляемых услуг. В свою очередь, в интересах авиакомпаний уменьшение стоимости обслуживания и сокращение числа конкурентов (авиаперевозчиков), обслуживаемых в конкретном аэропорту. Это наглядно иллюстрирует взаимосвязь и взаимовлияние деятельности аэропортовых предприятий и авиакомпаний. Руководство аэропорта должно постоянно производить маркетинговые исследования ресурсных мощностей самого предприятия и ситуации на рынке авиатранспортных услуг.

Сокращение объема работ в аэропорту в связи с уменьшением количества обслуживаемых авиакомпаний и, соответственно, уменьшением количества обслуживаемых рейсов может быть вызвано рядом причин:

- нарушения при обеспечении безопасности и регулярности полетов;
- неполное и некачественное обслуживание клиентов;
- недостаточная пропускная способность пассажирских и грузовых терминалов, а также элементов аэродрома;
- некачественное техническое обслуживание воздушных судов;
- неудовлетворительные условия работы персонала авиакомпаний;
- высокие ставки сборов и тарифов.

Стоимостные показатели (ставки, тарифы, сборы, цены) предоставляемых аэропортом услуг устанавливаются на основе тарифной политики:

- уровня цен и темпов роста инфляции;
- уровня рентабельности авиационной деятельности аэропорта;

- соотношения объема и качества предоставляемых услуг;
- правильности расчетов с авиакомпаниями, сроков выставления счетов, оформления договоров;
- заблаговременности пересмотра цен и информирование об этом клиентов.

Калькуляция величины сборов и тарифов осуществляется экономической службой аэропорта на основании Приказа Федеральной службы по тарифам «Об утверждении Методических указаний по вопросу государственного регулирования сборов и тарифов на услуги субъектов естественных монополий в аэропортах», №238-т/2 от 31.10.2014 г., который содержит методику расчета экономически обоснованных затрат и нормативной прибыли, учитываемых при формировании регулируемых тарифов на услуги субъектов естественных монополий в аэропортах, а также порядок расчета тарифов на различные услуги.

При расчетах производится учет расходов, включаемых в себестоимость продукции, и их калькулирование по основным видам деятельности и продукции организаций гражданской авиации в соответствии с действующими нормативными документами по формам финансовой отчетности (форма № 67 ГА).

Ставки аэропортовых сборов устанавливаются для каждого аэропорта РФ отдельно; тарифы за наземное обслуживание устанавливаются для каждой организации ГА, предоставляющей работы (услуги) по наземному обслуживанию в аэропортах.

Величина аэропортовых сборов является одним из ключевых показателей, влияющих на спрос со стороны различных субъектов рынка. Для аэропорта такие сборы являются существенным элементом выручки (20-50 % ее величины). С позиции авиакомпании стоимость аэропортовых сборов влияет на ее конкурентоспособность, а также на конечный финансовый результат (с учетом методики и стратегии ценообразования). Кроме того, величина аэропортовых сборов влияет на стоимость авиационного билета и оказывает влияние на предпочтения и спрос пассажиров.

При формировании аэропортовых сборов необходимо учитывать множество факторов, характеризующих существующие методы ценообразования и отраслевые особенности:

1) Большая часть отечественных аэропортов принадлежит государству или передано в региональную собственность.

2) За исключением столичных аэропортов, в которых наблюдается концентрация пассажиропотока, в целом для предприятий авиатранспортной отрасли характерна невысокая интенсивность обслуживания пассажиров.

3) Высокая доля постоянных издержек, связанная с соблюдением сертификационных требований аэропорта, приводящая к увеличению тарифов.

4) Высокие арендные ставки на земельные участки и аэродромную инфраструктуру, обременяющие региональные аэропорты с невысокими доходами.

5) Сложность открытия новых международных маршрутов из-за длительности документооборота, особенностей международных соглашений, факторов геополитической нестабильности, высоких валютных курсов.

6) Высокая степень износа имущественного комплекса аэропортов.

7) Значительная часть аэродромного комплекса страны арендуется у федерального балансодержателя – ФГУП «АГА (А)». Реконструкция аэродромов осуществляется за счет ФЦП «Развитие транспортной системы России», что часто приводит к длительному ожиданию предоставления бюджетного ассигнования.

8) Различия в форме собственности на имущество аэропортовых предприятий, определяющие возможности привлечения инвестиций для выполнения задач ремонта и поддержания в исправном состоянии аэропортовой инфраструктуры (в том числе привлечение средств от частного капитала).

Ставки аэропортовых сборов согласовываются с ФАВТ РФ, утверждаются в Федеральной антимонопольной службе (ФАС) РФ, регистрируются и публикуются. Данные значения ставок тарифов являются предельными (максимальными). Это дает возможность аэропортам снижать тарифы в целях привлечения новых авиакомпаний, что особенно актуально для развития сети региональных перевозок.

Распространенной тактикой аэропорта по привлечению авиаперевозчиков является предоставление им дисконтных ставок на этапе начала выполнения рейсов либо на этапе увеличения частот выполнения рейсов (в дополнение с прочими возможными преференциями – бесплатными офисными помещениями и т.д.). В последующем, по мере освоения компании в аэропорту, либо увеличения коммерческой загрузки ее новых рейсов, производится увеличение размеров ставок. Вместе с тем такой подход аэропорта к системе ставок и сборов должен иметь целью не увеличение расходов клиентов, а максимальную загрузку инфраструктуры самого аэропорта (например, предоставление авиакомпаниям, выполняющим большое количество рейсов, посуточных тарифов за пользование телескопическим трапом вместо однократной ставки за оборотный рейс).

Таблица 1. Дисконтные ставки и цели их применения

Вид возможной дисконтной ставки	Цель применения
Снижение ставки за взлет-посадку на вновь открытых направлениях	Мотивация авиакомпаний на расширение сети маршрутов
Снижение ставки за взлет-посадку на всех дополнительных рейсах либо на ВС большей вместимости	Мотивация авиакомпаний на увеличение частот и увеличение объемов перевозок через аэропорт

Снижение ставки за взлет-посадку на прямых рейсах, выполняемых вместо рейсов с промежуточной посадкой	Мотивация авиакомпаний на выполнение «прямых» рейсов из данного аэропорта (либо со стыковкой в данном аэропорту)
Снижение ставки за межрейсовое хранение ВС	Мотивация авиакомпаний на базирование ВС в аэропорту
Снижение размеров «пассажирского сбора» за трансферных пассажиров	Мотивация авиакомпаний на трансферные перевозки через аэропорт
Снижение размеров «пассажирского сбора»	Мотивация авиакомпаний на открытие новых рейсов (частот, емкостей ВС)
Снижение ставки за взлет-посадку во «внепиковый» период суток (в дневное время)	Мотивация авиакомпаний на увеличение загрузки инфраструктуры аэропорта во «внепиковый» период суток

Размер доходов от неавиационной деятельности зависит в первую очередь от эффективности механизма взаимодействия и управления агентскими компаниями и точной оценки стоимости выделенного аэропортом бизнеса. В практике зарубежных и отечественных аэропортов в настоящее время существуют четыре основных механизма регулирования взаимодействия аэропорта с агентскими (сервисными) компаниями:

1) Продажа концессий (широко используется на западе). Продается право заниматься каким-то видом деятельности на территории аэропорта в обмен на передачу ему части прибыли сторонней организации.

2) Участие в капитале какого-либо стороннего предприятия. В данном случае перед аэропортом встает выбор либо участвовать в капитале с определенной долей, что не позволяет регулировать и контролировать деятельность сторонней компании, либо участвовать значительным капиталом, – значит фактически управлять, то есть теряется эффект выделения компании в отдельный бизнес.

3) Передача в аренду аэропортовой инфраструктуры. Для разработки условий аренды надо хорошо представлять бизнес арендатора, его возможности – начальный и перспективный доход, чтобы избежать ситуаций, при которых аэропорт будет получать от аренды существенно меньше, чем арендаторы от своего бизнеса, используя территорию аэропорта.

4) Агентские соглашения. Аэропорт заключает соглашения с сервисными компаниями и выступает в качестве исключительного агента по продаже услуг, получая при этом агентское вознаграждение [3, 15]. Результаты экономической деятельности от оказания неавиационных видов услуг являются значимой частью доходов для большинства аэропортов мира. По зарубежным оценкам – в среднем 15-20% от доходов по основной эксплуатационной деятельности, а в отдельных случаях достигают 30-40%. При этом прибыль от диверсифицированной деятельности может составлять

до 60-70% от общей прибыли аэропорта. С помощью диверсификации аэропорты почти полностью могут покрыть свои эксплуатационные расходы. При этом размер доходов от неавиационных видов услуг непосредственным образом связан с объемом и структурой оказываемых услуг по основной деятельности. Увеличение общего объема авиационных перевозок, особенно международных, способствует росту доходов аэропорта от неавиационных видов деятельности в абсолютном выражении, увеличивает их долю в общих доходах аэропорта. Неавиационная деятельность, осуществляемая аэропортом, отличается большим разнообразием, определяется потребностями и интересами клиентов (что непосредственно зависит от региона, в котором находится аэропорт), а также существующей инфраструктурой, техническими и экономическими возможностями аэропортового комплекса.

В аэропортах работает большое число магазинов и предприятий обслуживания, рестораны, кафетерии, работают магазины беспощинной торговли, банки и пункты обмена валют, предоставляются в аренду служебные помещения.

Определение размера арендных ставок и концессионных сборов осуществляется с учетом прогноза потенциального спроса на неавиационные услуги, месторасположения объектов в аэровокзале или аэропорту, степени технической оснащенности и комфорта помещений, продолжительности аренды, условий их эксплуатации и т.д. Таким образом, доходы от неавиационных видов деятельности включают в себя платежи различных организаций за право ведения коммерческой деятельности в аэропорту, платежи за передачу в концессию или сдачу в аренду участков земли и помещений, а также поступления от коммерческой деятельности, осуществляемой аэропортом, как на его территории, так и за его пределами, но не связанной с удовлетворением потребностей авиакомпаний, пассажиров и грузоотправителей. Например, многие аэропорты мира участвуют в деятельности по поставке авиационного топлива, организации бортипитания, работе такси и гостиниц, прокату автомобилей и пр.

Следует отметить еще одну тенденцию – если раньше неавиационная деятельность была, в основном, нацелена на клиентов, непосредственно находящихся на территории аэропорта, то уже сейчас все большее внимание уделяется потребительскому спросу со стороны лиц, работающих в аэропорту и проживающих в близко расположенных населенных пунктах. Для удовлетворения их спроса могут быть организованы кафетерии для служащих, туристические и информационные бюро, супермаркеты, кинотеатры и рестораны. Такие предприятия могут размещаться вне территории аэропорта.

В современном мире аэропорты уже давно перестали быть лишь транспортными узлами. Они начинают превращаться в многофункциональные комплексы, способные удовлетворить разнообразные потребности пассажиров и местного населения. Концепция «аэропорт-город»

является ярким примером такого подхода, предлагая новые возможности для развития неавиационной деятельности и экономического развития.

«Аэропорт-город» — это интегрированное пространство, где сочетаются функции аэропорта с жилыми, коммерческими, деловыми и развлекательными объектами.

1. Коммерческие зоны: Важнейшей частью «аэропорт-года» становятся торговые площади, рестораны, кафе и развлекательные заведения. Они создают комфортную атмосферу для пассажиров и способствуют увеличению доходов аэропорта.

2. Деловые центры: Включение офисных пространств и бизнес-центров позволяет привлекать компании в окрестности аэропорта, создавая новые рабочие места и стимулируя экономическое развитие региона.

3. Жилые комплексы: Размещение жилых зон помогает создать удобные условия для жизни тех, кто работает в аэропорту или рядом с ним. Это повышает качество жизни, предоставляет возможности для семейного проживания.

4. Городская инфраструктура: Обеспечение доступности и удобства передвижения для пассажиров и местных жителей через развитую транспортную сеть, включая железнодорожные и автобусные маршруты.

5. Развлекательные и культурные пространства: Создание парков, выставочных площадок, спортивных объектов и других зон отдыха помогает сделать аэропорт не только местом транзита, но и привлекательным для местного населения.

«Аэропорт-город» способствует созданию новых рабочих мест и повышению экономической активности в регионе.

Концепция «аэропорт-город» представляет собой многогранный подход к развитию неавиационной деятельности аэропортов, открывая новые горизонты для экономики, бизнеса и социальной инфраструктуры. Важно отметить, что успешная реализация данной концепции потребует четкого планирования, грамотного управления и взаимодействия всех заинтересованных сторон.

ГЛАВА 5 - Механизмы и динамика процессов консолидации и интеграции на воздушном транспорте

- **Консолидация** - объединение составных частей системы для повышения эффективности ее работы. Объединение активов и создания единого юридического лица.
- **Интеграция** – процесс объединения частей в целое, на основе технологических и организационных преобразований. Не

предусматривает объединение активов. Предусматривает сохранение юридической самостоятельности.

5.1 Механизмы и динамика процессов консолидации и интеграции авиакомпаний

Рассматривая интеграцию авиакомпаний, в первую очередь речь идет об авиационных альянсах авиакомпаний.

Взаимоотношения в альянсе строятся исключительно на договорных отношениях. Глобальные авиаальянсы представляют собой коммерческий механизм взаимодействия, позволяющий авиакомпаниям расширить маршрутную сеть за счет сегментов, на которых летают перевозчики-партнеры. Ключевое преимущество вступления в альянс – получение расширенного код-шеринга и интерлайна, когда пассажиры могут бронировать перелеты на рейсах партнеров. Чем больше членов альянса, тем больше возможностей у перевозчика виртуально присутствовать во всем мире.

В рамках альянсов участники также координируют расписание полетов для обеспечения большего числа стыковок с рейсами партнеров. Поскольку возможностей для расширения у глобальных альянсов традиционных перевозчиков остается все меньше и меньше, фокус их интересов перемещается на связи с лоукостерами. При этом бюджетные авиакомпании не обязаны быть полноправными членами альянса, а должны лишь обеспечивать стыковочные рейсы. К внедрению программы стыковок рейсов с аффилированными лоукостерами подтолкнуло желание таких традиционных участников, как Lufthansa, осуществлять внутриевропейские полеты под брендами дочерних бюджетных подразделений Germanwings и Eurowings.

Обычно темпы роста у участников альянса выше, чем у самостоятельных авиакомпаний, и в среднем на рынке. Участники альянса оказываются более конкурентоспособными. Пассажир, купив билет у участника альянса может оказаться в другой точке мира и при этом не будет сталкиваться со сложностями бронирования и стыковок рейса.

Реальные процессы интеграции авиаперевозчиков в России, даже терминологически называемые его участниками «альянсами», по своей юридической конструкции могут быть отнесены к классу сделок слияния и поглощения. По очевидным причинам, указанные сделки, в силу своей высокой капиталоемкости (затратности) не могли широко практиковаться в 90-х годах, когда авиатранспортная отрасль находилась в ситуации глубокого спада. В последние годы, когда на фоне стабилизации экономики Российской Федерации достигнут устойчивый восстановительный рост авиаперевозок, отмечается рост инвестиционной привлекательности российского авиатранспортного бизнеса, что наглядно подтверждается приходом в отрасль инвесторов из сырьевых секторов экономики России – «Сургутнефтегаз» приобрел успешно развивающуюся авиакомпанию «ЮТэйр», «Базовый элемент» приобрел «Авиационные линии Кубани», а

также приобрел и осуществляет инвестиции в аэропорты Краснодарского края – Краснодар (Пашковская), Анапу и Геленджик. Соответственно, в отрасли наблюдается активизация процессов (сделок) слияния-поглощения авиакомпаний, как наиболее быстрой (хотя и высокочрезвычайно) формы интеграции (укрупнения) авиатранспортного бизнеса.

В структуре действующего авиатранспортного рынка Российской Федерации, с учетом особенностей его текущего состояния, динамики и выбранной собственниками и менеджментом конкретных авиакомпаний стратегии развития, различные авиационные компании используют различные стратегии обеспечения конкурентоспособности и экономического роста и различные юридические схемы укрупнения (интеграции). Например, особенностью стратегии авиакомпании «Сибирь» является полное поглощение присоединяемых (покупаемых) бизнесов, в основном, без сохранения за ними статуса юридических лиц (в отдельных случаях авиакомпания создавала в других городах свои филиалы). На начальных этапах своего развития авиакомпания осуществляла «агрессивное вторжение» на московские и другие коммерчески выгодные магистральные авиалинии, обслуживаемые относительно небольшими западносибирскими авиапредприятиями, далее они (не выдержав конкуренции) вынуждены были отдавать «Сибири» в аренду воздушные суда для выполнения указанных рейсов. Следующим шагом авиакомпания создавала в западносибирских городах свои филиалы, закрепляя тем самым свое присутствие на «захваченных» сегментах рынка.

В дальнейшем, значительно укрепившаяся авиакомпания «Сибирь» осуществила ряд выгодных покупок, позволивших ей значительно расширить свой авиатранспортный бизнес. Наиболее широко известные приобретения авиакомпании «Сибирь», сыгравшие ощутимую роль в реализации ее стратегии ускоренного роста, - старейшая столичная российская авиакомпания (в прошлом – наиболее крупный российский авиаперевозчик на внутренних авиалиниях) «Внуковские авиалинии» (Москва), а также Энкор (Челябинск), обслуживавший широкую сеть маршрутов из Челябинска и Москвы (а также зарубежом – в Южной и Юго-Восточной Азии).

Интеграция в России пошла, в основном, по схеме консолидации активов:

- покупка авиаперевозчиков;
- приобретение активов в рамках банкротства;
- приобретение доли (пакета акций).

Причина недостаточного использования интеграционных механизмов в России – недостатки в соблюдении договорных взаимоотношений, когда проще купить партнера, чем добиваться соблюдения им всех условий договорных отношений.

Выделяют следующие факторы (цели) консолидации авиакомпаний:

- повышение технологической эффективности: совместная деятельность позволяет партнерам реализовывать эффект масштаба производства.

Развитие код-шеринговых соглашений позволяет авиакомпаниям предлагать пассажирам большее количество направлений и частот;

- сокращение операционных издержек: в рамках альянсов авиакомпании имеют возможность увеличить прибыль за счет совместных продаж, по принципу «одного окна». Пассажиры, покупающие транзитную перевозку, имеют возможность обратиться только к одной авиакомпании, что экономит время и улучшает репутацию авиакомпании и альянса в целом;

- устранение недостатков рынка: авиакомпании получают большую прибыль и снижение операционных издержек на дальнемагистральных направлениях и высокой частоте. Отдельной авиакомпании обеспечить эти условия удастся только при высоких ценах на услуги, что не всегда приемлемо для потребителя. Совместное ценообразование в рамках альянса уменьшает разброс цен на одни и те же услуги, потенциально увеличивая возможности прибыли для всех авиакомпаний. Единое ценообразование также выгодно клиентам, поскольку цены на транзитные перевозки ниже у авиакомпаний, находящихся в альянсе, чем у отдельных авиакомпаний на каждом участке маршрута;

- преодоление нормативных ограничений, которые не позволяют авиакомпаниям выходить на новые рынки или расширять существующие. Они принимают разные формы, например, обход ограничений на перевозки, установленные в международных воздушных сообщениях;

- проблема в получении доступа к ресурсам, нехватка слотов на взлет и посадку в аэропортах;

- ослабление конкуренции (ценовой сговор) позволяет авиакомпаниям заработать дополнительную прибыль. Однако реализация такой стратегии возможна только при наличии барьеров входа для потенциальных конкурентов. Наличие нормативных ограничений, а также маркетинговые стратегии участников отрасли, такие как программы для часто летающих пассажиров, становятся препятствием для новичков, выходящих на сформировавшиеся рынки.

5.2 Механизмы и динамика процессов интеграции в аэропортовой сфере

В сфере аэропортов существуют два направления интеграции:

- вертикальное
- горизонтальное

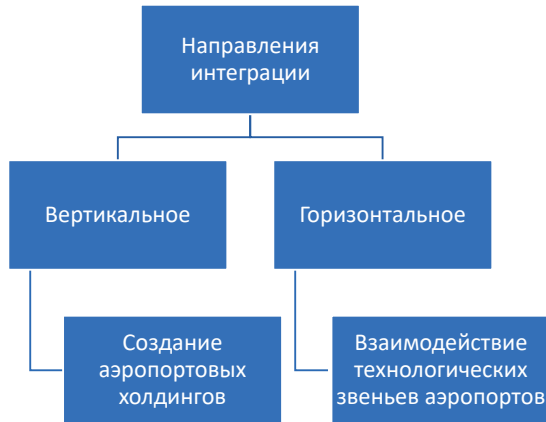


Рис. 4. Направления интеграционных процессов в аэропортовой сфере

Во главе холдинга стоит управляющая компания, которая интегрирует свои инвестиционные ресурсы.

Формирование аэропортовых холдингов в России происходит путем покупки части государственного пакета акций, выставленного на продажу с условием проведения модернизации аэропортовой инфраструктуры.

Холдинги обеспечивают высокие темпы развития, обеспечивают хорошее управление и рентабельность аэропортовой деятельности.

Существует горизонтальная интеграция – когда структура берет у аэропорта в управление через аренду или иные договорные условия, одно технологическое звено – службу, подразделение (как правило, это производится в сфере авиатопливообеспечение, обслуживание пассажиров или грузов). За счет интеграции такой деятельности (одновременное обслуживание авиаперевозок в ряде аэропортов по одной из технологических сфер, например, топливообеспечение или обслуживание авиапассажиров или авиагрузов). В этом случае достигается эффект экономии от увеличения масштаба производства.

ГЛАВА 6. Особенности текущего функционирования и развития рыночных операторов на воздушном транспорте

Аэропорт является ключевым наземным элементом системы воздушного транспорта, местом пересечения экономических интересов авиакомпаний, пользователей (пассажиров, грузоотправителей), а также большого числа взаимодействующих организаций: встречающих и провожающих лиц, концессионеров, поставщиков топлива и товаров, предприятий беспошлинной торговли, местных органов власти и муниципалитетов, федерального правительства, городских служб, пожарной охраны, скорой

медицинской помощи, полиции и т.д. Сложность современных организационно-экономических условий функционирования аэропортов, а также процессов взаимодействия отдельных элементов системы воздушного транспорта приводит к необходимости образования самостоятельных специализированных структур – хэндлинговых компаний по наземному обслуживанию авиационной техники, пассажиров и грузов, что сочетается с процессами консолидации аэропортовой деятельности в виде объединения аэропортов под управлением единого оператора, а также укрупнении хэндлинговых компаний в рамках одного или нескольких аэропортов. Службы, с которыми непосредственно связано обслуживание пассажирских и грузовых перевозок, представлены на рис. 5



Рис. 5 Взаимодействие служб при обслуживании перевозок

При этом основным пересечением эксплуатационной и коммерческой сфер функционирования аэропортового предприятия является необходимость соблюдения безопасности полетов по коммерческому обслуживанию рейсов – способность службы организации перевозок осуществлять коммерческое обслуживание рейсов без угрозы создания аварийной ситуации в полете. Данный параметр определяется максимально возможной массой коммерческой загрузки, ее размещением и креплением на борту воздушного судна, а также отсутствием запрещенных к перевозке веществ и предметов.

Безопасность полетов по коммерческому обеспечению рейсов достигается:

- регламентированием расчета коммерческой загрузки;
- регламентированием технологии погрузочно-разгрузочных работ в соответствии с эксплуатационными ограничениями по массе и центровке воздушного судна

- специальным контролем пассажиров, их ручной клади и багажа.

Перечень работ и услуг по наземному обслуживанию ВС может включать в себя работы по непосредственному обслуживанию, как самого ВС, так и обслуживание пассажиров и сортировку их багажа, обработку и хранение груза и почты, а также многие другие виды работ в соответствии с договором между обслуживающей компанией и перевозчиком. Кроме того, аэропортами может предоставляться авиакомпаниям набор дополнительных коммерческих услуг.

Конечный перечень услуг для авиакомпаний зависит от вида технического обслуживания, протяженности маршрута, объемов коммерческой загрузки и др.

Важнейшие изменения на рынке наземного обслуживания последних лет:

- авиакомпании пытаются получить максимальный экономический эффект в современных рыночных условиях;
- конкуренция;
- значительный рост количества обслуживающих компаний;
- появление независимых от аэропортов региональных и мощных сетевых обслуживающих компаний;
- формирование альянсов;
- переход авиакомпаний на «пакетное» обслуживание и обслуживание «по запросу».

Деятельность аэропорта и авиакомпании основывается не только на их разных функциях, но и главным образом на разном формировании доходов и прибыли. Их виды дохода находятся в прямом противоречии – доходы аэропорта являются затратами авиакомпании и наоборот. В объединенном авиапредприятии затраты авиакомпании искусственно сокращаются за счет уменьшения прибыли аэропорта. Создается ложное представление о высокой рентабельности деятельности авиакомпании и низкой рентабельности аэропорта. При раздельном существовании каждое предприятие самостоятельно ищет пути сокращения издержек, дополнительные источники доходов, то есть различными способами пытается повысить свою рентабельность.

Взаимодействие различных субъектов авиатранспортного рынка в системе воздушного транспорта имеет ряд особенностей:

- высокая динамика процессов развития рынка в условиях глобализации, определяющая высокую скорость изменений потребностей в количестве и характеристиках объектов аэропортовой инфраструктуры (взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, перронов, мест стоянок, аэровокзалов и пр.), воздушных судов, организации наземного обслуживания ВС, пассажиров, грузов и пр.;

- высокий уровень различий услуг по регионам, определяющий региональные особенности пассажиропотока и авиационной подвижности населения;

- высокая чувствительность к изменению рыночной конъюнктуры при высокой конкуренции среди авиакомпаний и монопольном, в большинстве случаев, положении аэропортов.

Рост доходов аэропорта напрямую зависит от показателей эксплуатационной деятельности авиаперевозчиков, в свою очередь влияющих на рост доходов самих авиакомпаний. Условиями роста доходов аэропортовых предприятий и авиакомпаний является рост количества рейсов и пассажиров (доходы аэропорта), увеличение доли трансферных пассажиров (доходы аэропорта), увеличение количества воздушных судов, перевезенных пассажиров и грузов (доходы авиакомпании).

Достижение этого обеспечивается:

- для аэропортов – путем реконструкции или модернизации инфраструктуры (аэродрома или отдельных его элементов, аэровокзалов или его отдельных зон и т.д.);

- для авиакомпаний – путем модернизации и увеличения парка воздушных судов.

Наличие в аэропорту различных субъектов, обеспечивающих процесс создания авиатранспортной продукции, вынуждает руководство аэропортовым комплексом подбирать наиболее эффективные схемы их взаимодействия.

Исполнители или поставщики различного вида услуг по наземному обслуживанию могут быть представлены операторами аэропорта, представителями авиакомпаний, независимыми агентскими или хэндлинговыми компаниями.

Хендлинговая компания создается для организации комплексного наземного обслуживания авиаперевозчиков и сопутствующих услуг в аэропортовом комплексе; повышения качества оказываемых аэропортовых услуг.

Виды хендлинга:

- аэропортовый хендлинг (обслуживание и обеспечение полетов ВС);
- внеаэропортовый хендлинг (заказ в аэропорту необходимых видов обслуживания ВС, пассажиров и экипажа; расчет себестоимости услуг служб аэропорта; организация заявки на оплату услуг аэропорта и пр.);

- гостиничный хендлинг для пассажиров (бронирование и предоставление гостиниц для пассажиров);

- визовый хендлинг (визовая поддержка для экипажей и пассажиров);

- хендлинг охраны (организация охраны ВС, экипажа и пассажиров);

- оперативно-правовой хендлинг (содействие в получении срочных разрешений от авиационных властей РФ и иностранных государств на право выполнения полетов для российских и иностранных перевозчиков;

- хендлинг платежей (организация безналичной оплаты услуг третьих лиц);

- программный хендлинг (организация деловой и культурной программ для пассажиров и экипажа)

Варианты систем взаимодействия аэропорта и авиакомпании, а также условия их использования приведены в таблице 2

Таблица 2 Варианты систем взаимодействия и условия их применения при наземном обслуживании

Система и ее применение	Состав доходов аэропорта	Состав расходов аэропорта
<p>Вариант 1. Работы полностью выполняет аэропорт. Аэропорты (I - III класс), имеющие соответствующий состав персонала, оборудования, средств механизации и пр. Авиакомпания в состоянии оплачивать своевременно и полностью все услуги аэропорта</p>	<p>Аэропортовые сборы. Тарифы за наземное обслуживание. Дополнительные услуги аэропорта.</p>	<p>- Большое количество персонала в производственном подразделении. - Подготовка всего оборудования и всех средств механизации и пр. в техническом подразделении. - Закупка топлива. - Аэродромная служба. - Служба СОП. - Служба по ТО ВС. - Служба бортипитания. - Оплата труда, налоги, материально-технические ресурсы</p>
<p>Вариант 2. Часть работ выполняет аэропорт, часть работ – хэндлинговые компании. Аэропорты (I - III класс), имеющие небольшой квалифицированный состав персонала. Расположение аэропорта позволяет использовать хэндлинговые компании</p>	<p>Аэропортовые сборы. Часть доходов отдает по договорам другим компаниям</p>	<p>Меньше персонала, чем при варианте 1 и сокращены расходы на закупку топлива, запчастей и прочее оборудование</p>
<p>Вариант 3. Часть работ выполняет аэропорт, часть работ – авиакомпании. Аэропорты (I - IV класс). Авиакомпания имеют лицензию на наземное обслуживание</p>	<p>Аэропортовые сборы. Дополнительные услуги. Оплата аренды</p>	<p>Меньше персонала, чем для варианта 2, может не быть СОП, нет службы бортипитания</p>
<p>Вариант 4. Аэропорт полностью выполняет обслуживание базовой авиакомпании и часть работ выполняет по обслуживанию транзитных авиакомпаний. Аэропорт тесно связан с</p>	<p>Аэропортовые сборы. Тарифы за наземное обслуживание базовой авиакомпании. Цены за дополнительные услуги базовой</p>	<p>Меньше персонала, чем для варианта 2. Меньше расходов на топливо, запчасти и прочее оборудование</p>

базовой авиакомпании, ее обслуживание является приоритетным, предоставляются скидки на оплату услуг по наземному обслуживанию	авиакомпания и транзитным авиакомпаниям. Оплата аренды оборудования, помещений и транспортных средств	
Вариант 5. О взаимном предоставлении услуг аэропортом и авиакомпанией. Аэропорты (I - III класс) и авиакомпании (имеют сопоставимый с аэропортом уставной капитал, преференции по собственному развитию и заинтересованы в развитии аэропорта базирования и/или эксплуатации)	Аэропортовые сборы	Относительно небольшое количество персонала
Вариант 6. Работы выполняют авиакомпании, используя производственные фонды, представляемые аэропортом. Крупные авиакомпании, имеющие лицензии на выполнение коммерческого наземного обслуживания авиаперевозок	Аэропортовые сборы за взлет-посадку. Оплата аренды	Небольшое количество персонала
Вариант 7. Совместное взаимодействие аэропорта, авиакомпаний, прочих компаний. Достигается экономическое и прочее равновесие в положении аэропорта, авиакомпаний и привлекаемых агентских компаний	Аэропортовые сборы за взлет-посадку. Оплата аренды по договору, соглашению	Небольшое количество персонала

Примером седьмого варианта взаимодействия аэропорта и авиакомпании является аэропорт Шереметьево, где службы аэропорта выполняют в аэровокзале около 20% наземного обслуживания, а 80% – обеспечивает авиакомпания «Аэрофлот». Кроме того, в конкурентной зоне аэропорта работают и независимые компании, предоставляющие услуги по техническому обслуживанию ВС, авиатопливообеспечению и др.

ГЛАВА 7 - Государственные программы бюджетного субсидирования на воздушном транспорте

Есть различные определения понятия «Субсидия», которые отличаются, в том числе тем, в разрезе какой нормы законодательства оно употребляется. Так, понятие субсидии, в том или ином виде заложено в Жилищном кодексе Российской Федерации, Федеральном законе "О государственной социальной помощи", Федеральном законе "Об электроэнергетике", Федеральном законе "О специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мерах при импорте товаров" и т.д. При этом в целом Субсидия представляет собой бюджетные средства, предоставляемые бюджету другого уровня, физическому или юридическому лицу на условиях долевого финансирования целевых расходов.

Применительно к действующему законодательству, предоставление субсидий юридическим лицам (за исключением субсидий государственным (муниципальным) учреждениям), индивидуальным предпринимателям, физическим лицам предусмотрено положениями статьи 78 "Бюджетного кодекса Российской Федерации" от 31.07.1998 № 145-ФЗ (далее – БК РФ).

Как указано в преамбуле Бюджетного кодекса Российской Федерации, данный Кодекс устанавливает общие принципы бюджетного законодательства Российской Федерации, организации и функционирования бюджетной системы Российской Федерации, правовое положение субъектов бюджетных правоотношений, определяет основы бюджетного процесса и межбюджетных отношений в Российской Федерации, порядок исполнения судебных актов по обращению взыскания на средства бюджетов бюджетной системы Российской Федерации, порядок применения бюджетных мер принуждения.

В соответствии с пунктом 1 статьи 78 БК РФ субсидии юридическим лицам (за исключением субсидий государственным (муниципальным) учреждениям), индивидуальным предпринимателям, а также физическим лицам - производителям товаров, работ, услуг предоставляются на безвозмездной и безвозвратной основе в целях возмещения недополученных доходов и (или) финансового обеспечения (возмещения) затрат в связи с производством (реализацией) товаров (за исключением подакцизных товаров, кроме автомобилей легковых и мотоциклов, винодельческих продуктов, произведенных из выращенного на территории Российской Федерации винограда), выполнением работ, оказанием услуг.

Исходя из данной нормы БК РФ необходимо подчеркнуть, что субсидии носят безвозмездный и безвозвратный характер и предназначены как для возмещения доходов, которые не были получены по тем или иным причинам, так и для возмещения затрат, возникающих в ходе финансово-хозяйственной деятельности.

Говоря о финансовой поддержке государства деятельности субъектов ГА эту поддержку делят на следующие направления (рисунок 6):

1-е направление - это финансовая поддержка приобретения и содержания ВС;

2-е направление - это финансовая поддержка строительства, реконструкции и содержания наземной инфраструктуры, поскольку государство является собственником аэродромной сети, то в первую очередь это касается аэродромов. Частный бизнес не может вкладывать деньги в аэродромную сеть, за исключением того, что может выступить как благотворитель. А благотворитель может тратить деньги на объект благотворительности, который ему не принадлежит, только из своей чистой прибыли.

В каждом из вышеуказанных направлений есть еще два крупных направления.

Одно направление это поддержка внедрения в эксплуатацию и эксплуатация ВС, причем первоначально это направление включало ВС иностранного и российского производства. Сейчас же упор сделан исключительно на российское производство.

Второе направление это субсидирование лизинга российской авиатехники (рис. 7).

В части вложения в наземную инфраструктуру существуют два направления, причем аэродром, как самая дорогая часть наземной инфраструктуры, как правило, находится в федеральной собственности.

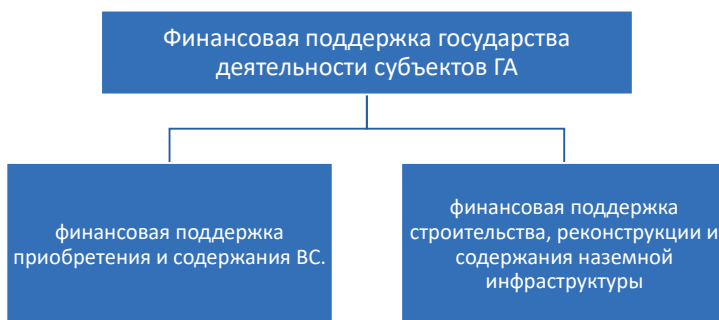


Рис. 6 - Финансовая поддержка государства деятельности субъектов ГА

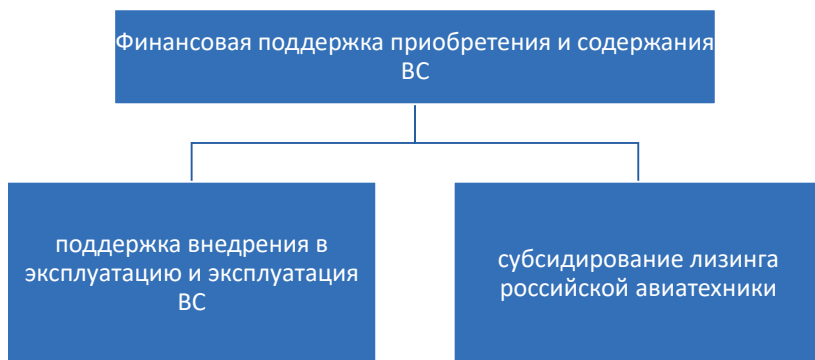


Рис. 7 Финансовая поддержка государства, приобретения и содержания ВС

Поэтому инвестиции в нее должны осуществляться из федерального бюджета, поскольку собственником является РФ. Делается это, как правило, через федеральные целевые программы строительства и реконструкции аэродромов. Вложения в терминалы пассажирские и грузовые, ТЗК, и другие наземные объекты, чаще всего осуществляет, частный инвестор. Частные инвесторы охотно идут в крупные аэропорты, в последние годы при определенных условиях в средние по объему перевозок (крупные 1 000 000 и более пасс., средние от 500 000 – 1 000 000 пасс.). Аэропорты с меньшим объемом перевозок для частных инвесторов инвестиционно менее привлекательны, и если государство в них само не вкладывает денежные средства, то частный бизнес не рискует вложениями в такие маленькие аэропорты, т.к. вложения будут иметь длительный срок окупаемости либо вовсе не окупятся.

Субсидирование авиакомпаний может происходить путем субсидирования эксплуатации парка ВС. При этом субсидирование авиакомпаний имеет также несколько направлений: субсидирование перевозок, субсидирование приобретения парка (лизинга ВС) и поддержания его летной годности – рис. 8, 9.

В части аэропортов субсидирование в первую очередь сводится к поддержке небольших аэропортов, работающих в удаленных Северных, Северо-Восточных, Восточных регионах. Такое субсидирование строится в форме поддержки государством созданных государством Федеральных казенных предприятий:

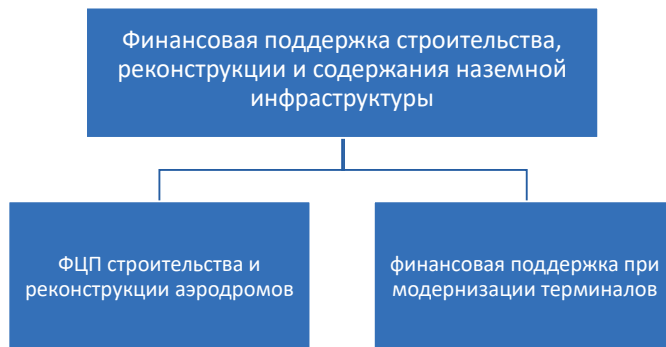


Рис. 8. Финансовая поддержка строительства, реконструкции и содержания наземной инфраструктуры

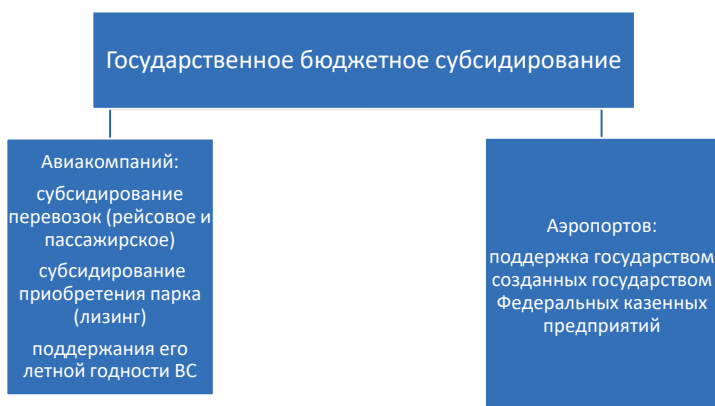


Рис. 9 Государственное бюджетное субсидирование

Федеральное казенное предприятие "Аэропорты Севера";

Федеральное казенное предприятие «Аэропорты Камчатки»;

Федеральное казенное предприятие «Аэропорты Чукотки»;

Федеральное казенное предприятие "Аэропорты Краснояря";

Федеральное казенное предприятие "Аэропорт Амдерма";

Федеральное казенное предприятие "Аэропорты Дальнего Востока";

Федеральное казенное предприятие «Аэропорт Кызыл».

В каждом из ФКП есть аэропорты, есть посадочные площадки, всего их около 70 в совокупности. Экономический механизм следующий: с учетом высокой суммы расходов на содержание аэропорта в условиях Севера, низком количестве пассажиров, дороговизне ремонта, очистки от снега, заделки швов, получается высокая разница между потенциальным доходом, который можно получить при эксплуатации аэропортов и расходами, которые неизбежно надо будет нести. Сбор может покрывать значительно меньше половины расходов, которые надо понести для их содержания. Если эти расходы не осуществлять, то через какое-то время аэропорт из-за износа не будет соответствовать требованиям безопасности. Поэтому разницу по смете деятельности ФКП между расходами и доходами государство им направляет в виде субсидий.

Контроль за целевым и эффективным использованием бюджетных средств поручено осуществлять Федеральному агентству воздушного транспорта, которое, согласно Постановлению Правительства РФ от 30.07.2004 № 396 "Об утверждении Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта", является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации), использования воздушного пространства Российской Федерации, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации и авиационно-космического поиска и спасания, функции по оказанию государственных услуг в области транспортной безопасности в этой сфере, а также государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними.

Кроме того, Постановлением утверждены Правила предоставления субсидий от государства.

Важное Постановление было принято для развития региональных перевозок, это Постановление от 25.12.2013 № 1242 "О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети" (вместе с "Правилами предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети").

Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2013 № 1242 "О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети" (далее - Постановление Правительства РФ) предусмотрено предоставление соответствующих субсидий авиаперевозчикам, осуществляющим перевозку пассажиров по

маршрутам, предусмотренным Постановлением Правительства РФ, по специальному тарифу.

Целью субсидирования является возмещение авиаперевозчикам недополученных доходов в связи с осуществлением ими указанных перевозок (п.п. 1, 2, пп. а), пункт 13 Правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети, утв. вышеуказанным Постановлением Правительства РФ от 25.12.2013 № 1242, далее - Правила).

Пункт 1 Правил предусматривает понятие софинансируемого маршрута, под которым понимается маршрут, в отношении которого: субъектом РФ принято решение о предоставлении авиаперевозчику из бюджета субъекта РФ субсидии на осуществление воздушной перевозки с территории этого субъекта РФ и (или) на его территорию в размере не менее 50% предельного размера субсидии, установленного Приложением № 1 к Правилам; авиаперевозчиком принято решение об осуществлении воздушной перевозки при условии предоставления субсидии из федерального бюджета в размере не более 50% вышеуказанного предельного размера субсидии.

Таким образом, при выполнении рейсов по софинансируемому маршруту перевозчик получает часть субсидии из федерального бюджета, а часть - из бюджета субъекта РФ.

В 2018 году было принято еще одно Постановление Правительства РФ от 02.03.2018 № 215 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению и о признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации".

В рамках данного Постановления субсидии предоставляются по результатам проведения отбора организаций воздушного транспорта на основании заявок (предложений) на возмещение недополученных организациями воздушного транспорта доходов от осуществления воздушных перевозок населения по специальному тарифу воздушными судами в салонах экономического класса регулярными рейсами с 1 января по 31 декабря текущего года включительно в целях реализации мероприятий направления (подпрограммы) "Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание" государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы".

Правом полета по субсидированному тарифу в частности могут воспользоваться граждане Российской Федерации в возрасте до 23 лет, граждане Российской Федерации - женщины в возрасте свыше 55 лет и мужчины в возрасте свыше 60 лет, граждане Российской Федерации - инвалиды I группы любого возраста и сопровождающие их лица, а также лицо, сопровождающее ребенка-инвалида, и инвалид с детства II или III группы, а также лицо, имеющее удостоверение многодетной семьи или иные

документы, подтверждающие статус многодетной семьи в порядке, установленном нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации.

Также таким правом полета наделены граждане Российской Федерации, зарегистрированные по месту жительства на территории субъекта Российской Федерации, входящего в состав Дальневосточного федерального округа и граждане РФ в возрасте до 18 лет, на имя которых оформлена путевка в федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение "Всероссийский детский центр "Океан".

Согласно Правилам, тариф на воздушную перевозку для пассажиров по установленным маршрутам не должен превышать установленный Приложением к Правилам размер оплаты.

В соответствии с Правилами перечень маршрутов разделен на следующие категории: маршруты из удаленных и труднодоступных населенных пунктов, маршруты воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока, городов Симферополь, Калининграда и в обратном направлении.

Согласно Правилам, утвержденным Постановлением Правительства, для заключения договора организация воздушного транспорта не позднее 15 ноября года, предшествующего году предоставления субсидии, представляет в Федеральное агентство воздушного транспорта заявление о готовности осуществлять воздушную перевозку пассажиров по специальному тарифу, составленное в произвольной форме, с указанием маршрутов и типов воздушных судов, которые планируется использовать при воздушной перевозке пассажиров (пункт 5 Правил № 215).

Пункт 12 Правил предусматривает, что Федеральное агентство воздушного транспорта в соответствии с представленными организациями воздушного транспорта заявлениями определяет планируемый объем воздушных перевозок пассажиров исходя из объема бюджетных средств, предусмотренных в федеральном законе о федеральном бюджете на соответствующий финансовый год и плановый период, лимитов бюджетных обязательств, доведенных в установленном порядке до Росавиации, как получателя средств федерального бюджета, или размера субсидии на одного пассажира на маршрутах.

Пунктом 13 Правил определено, что договоры заключаются Федеральным агентством воздушного транспорта в течение 15 дней со дня окончания срока, предусмотренного Правилами.

Таким образом, продажа перевозок по специальным (субсидируемым) тарифам на следующий год становится возможна после прохождения вышеуказанных процедур и заключения между авиакомпаниями и Росавиацией соответствующих соглашений.

При этом необходимо отметить, что Федеральное агентство воздушного транспорта не имеет полномочий по принуждению авиакомпаний к заключению на определенных условиях договора воздушной перевозки.

Заключение договоров и получение субсидий со стороны авиакомпаний является исключительным правом авиакомпаний.

Информация о маршрутной сети и закрепленных авиакомпаниях в установленном порядке размещается на официальном сайте Росавиации в сети Интернет <https://favt.ru/> в разделе "Субсидирование воздушных перевозок".

Выделение денежных средств в целях реализации Постановления Правительства РФ от 02.03.2018 № 215 в 2021 году осуществлялось в соответствии с Распоряжением Правительства РФ от 07.10.2021 № 2836-р и Распоряжение Правительства РФ от 22.01.2021 № 100-р.

С сентября 2021 года Правительством принято Постановление, в соответствии с которым уточняются правила предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории РФ и формирование региональной маршрутной сети

Так, в частности, сведения о субсидиях будут размещаться на едином портале бюджетной системы РФ.

Право на получение субсидии теперь предоставляется авиаперевозчикам, прошедшим отбор в форме конкурса, заключившим по результатам отбора с Росавиацией договор о предоставлении субсидии, осуществившим воздушные перевозки по субсидируемым маршрутам с использованием воздушных судов, внесенных в сертификат эксплуатанта авиаперевозчика, или обеспечившим перевозки по субсидируемым маршрутам рейсами, выполненными под их коммерческим кодом авиаперевозчиками, являющимися дочерними обществами авиаперевозчиков, заключивших договор.

В отношении одного субсидируемого маршрута субсидия предоставляется только одному авиаперевозчику.

Субсидия не предоставляется авиаперевозчику в отношении воздушной перевозки, осуществленной по включенному в перечень субсидируемых маршрутов маршруту, если в отношении такой воздушной перевозки (рейса) авиаперевозчику предоставлена компенсация потерь в доходах, возникающих в результате установления льгот по тарифам на осуществление пассажирами семейных поездок воздушным транспортом в целях повышения конкурентоспособности внутреннего туристического продукта.

Результатом предоставления субсидии будет являться количество регулярных рейсов, выполненных авиаперевозчиками, заключившими договоры, составляющее не менее 80% количества рейсов, указанного в утвержденном перечне субсидированных маршрутов.

Кроме того, приводится формула, по которой определяется размер средств, подлежащих возврату в случае недостижения результата предоставления субсидии.

Также согласно Постановлению Правительства РФ от 22.02.2021 № 245 "Об утверждении Правил предоставления в 2021 году субсидий из

федерального бюджета авиакомпаниям на компенсацию части затрат на уплату лизинговых (арендных) платежей за воздушные суда, а также затрат, связанных с обслуживанием воздушных судов" авиакомпании в 2021 году могут получить субсидии на компенсацию части затрат на уплату лизинговых (арендных) платежей за воздушные суда, а также затрат, связанных с обслуживанием воздушных судов

Указанным выше Постановлением определены цели, условия и порядок предоставления в 2021 году указанных субсидий из федерального бюджета, а также требования к авиакомпаниям, претендующим на получение субсидии.

Субсидии предоставляются авиакомпаниям, заключившим, по результатам отбора с Минпромторгом России соглашения о предоставлении субсидии.

Отбор авиакомпаний для заключения соглашения осуществляется способом запроса предложений на основании заявок, направленных авиакомпаниями.

При этом авиакомпания не позднее 15-го февраля представляет в Минпромторг России отчет о достижении значений показателей, необходимых для достижения результатов предоставления субсидии, и отчет об осуществлении расходов, источником финансового обеспечения которых является субсидия.

В случае установления факта недостижения авиакомпанией значения показателя, необходимого для достижения результата предоставления субсидии, установленного соглашением, субсидия подлежит возврату в доход федерального бюджета пропорционально степени недостижения значения показателя, в срок, не превышающий 10 рабочих дней со дня получения соответствующего требования Министерства промышленности и торговли Российской Федерации.

Меры поддержки, которые закреплены в государственных программах бюджетного субсидирования на воздушном транспорте, обширны и касаются деятельности как авиакомпаний, и аэропортов, так и всей отрасли в целом.

Правительство в 2021 году уменьшило субсидирование авиакомпаний, у которых в парке отсутствуют российские Sukhoi Superjet 100, но увеличило размер дотаций для предприятий с этими самолетами. Это следует из перечня субсидируемых региональных маршрутов на 2021 год (маршруты в обход Москвы), который утвердила Росавиация в конце ноября, и правил распределения субсидий.

В число крупнейших получателей субсидии на региональные перевозки в 2021 году вошли следующие авиакомпании, летающие на Superjet, это «Ямал», «ИрАэро», «Азимут» и Red Wings, а также четыре авиакомпании без SSJ в парке — S7, «РусЛайн», «ЮВТ Аэро» и Utair. На восемь этих перевозчиков пришлось более 90% всех субсидий из федерального и региональных бюджетов.

Согласно правилам распределения субсидий, включение маршрута в перечень субсидируемых имеет девять уровней приоритета. В первую

очередь в перечень попадают те, перевозка по которым осуществляется на воздушных судах, произведенных на территории России после 1 января 2009 года. Второй приоритет — маршруты, в отношении которых регион из своего бюджета согласен выделить на рейсы со своей территории более 60% от размера субсидии. Использование новой авиатехники российского производства — важный критерий, но готовность регионов участвовать в софинансировании повышает шансы на его включение в перечень субсидированных

Больше всех получила авиакомпания «Ямал», принадлежащая правительству Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО). Крупные операционные базы этого перевозчика расположены в Москве, Салехарде и Тюмени. ЯНАО — регион, где наземная транспортная инфраструктура слабо развита, а уровень бюджетных доходов высокий. Поэтому региональные власти активно стимулируют авиационную подвижность населения, субсидируя перелеты в рамках региональных программ, а также активно софинансируют полеты в рамках положений постановления правительства № 1242.

Для российской авиатехники также предусмотрены меры поддержки.

Увеличение субсидий на региональные перевозки, осуществляемые на Superjet, — лишь одна из мер стимулирования использования этого самолета. В рамках постановления № 301 правительство выделяет авиакомпаниям на новый SSJ по 140 млн руб., 115 млн руб. из них идут на создание склада запчастей, 25 млн руб. — на обучение экипажей

В рамках постановления № 1212 ("Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским авиакомпаниям, региональным унитарным предприятиям, не являющимся российскими авиакомпаниями, в целях обновления парка воздушных судов для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок") из бюджета выделяется на каждый SSJ еще по 199 млн руб., которые идут на оплату лизинговых платежей.

Весной 2020 года президент Владимир Путин одобрил новую программу поддержки SSJ, согласно которой лизинговой компании предоставляется госгарантия по кредиту, привлекаемому на закупку 59 таких лайнеров, которые оказались не востребованы покупателями. Такое право получила «дочка» оборонного банка ПСБ «ПСБ Лизинг», которая купит все эти самолеты у «Иркут» за 140 млрд руб. (2,37 млрд руб. в расчете на лайнер).

В целях повышения налета SSJ правительство планирует также компенсировать затраты на их техническое обслуживание — 37,5 тыс. руб. за час налета.

ГЛАВА 8. Формирование и реализация государственных инвестиционных программ на воздушном транспорте и их технико-экономическое обоснование

Государство активно субсидирует те или иные маршруты, предоставляя денежные средства на безвозмездной основе, при этом в качестве приоритетной задачи в рассматриваемом случае выступает помощь на тех направлениях социально значимых перелетов, где это действительно необходимо, тогда как вопрос получения прибыли или возврата денежных средств отходит на второй план.

Что же касается инвестиционной политики государства в отношении гражданской авиации здесь немного иная ситуация.

Правовые и экономические основы инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений, на территории Российской Федерации, а также гарантии равной защиты прав, интересов и имущества субъектов инвестиционной деятельности регламентированы Федеральным законом от 25.02.1999 № 39-ФЗ "Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений".

Согласно статье 1 Федерального закона "Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений", инвестиции - это денежные средства, ценные бумаги, иное имущество, в том числе имущественные права, иные права, имеющие денежную оценку, вкладываемые в объекты предпринимательской и (или) иной деятельности в целях получения прибыли и (или) достижения иного полезного эффекта; инвестиционная деятельность это вложение инвестиций и осуществление практических действий в целях получения прибыли и (или) достижения иного полезного эффекта.

Согласно пункту 1 статьи 4 Закона № 39-ФЗ субъектами инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений, являются инвесторы, заказчики, подрядчики, пользователи объектов капитальных вложений и другие лица.

В пункте 1 статьи 8 Закона № 39-ФЗ указано, что отношения между субъектами инвестиционной деятельности осуществляются на основе договора и (или) государственного контракта, заключаемых между ними в соответствии с нормами ГК РФ.

На предприятиях гражданской авиации инвестиционные затраты отличаются своей капиталоемкостью, вследствие высокой стоимости основных производственных фондов отрасли. К примерам капиталоемких инвестиционных затрат авиакомпаний можно отнести: приобретение воздушного судна, модернизация действующих ВС, оснащение авиакомпаний современным оборудованием и др.

Деятельность, связанная с инвестированием в основные фонды, является одним из важнейших факторов прогрессивного развития авиапредприятия, делающая возможным получение прибыли в течение длительного периода

(более одного года). Реализация инвестиционных проектов позволит авиапредприятиям наращивать и расширять объемы работ, обеспечивать необходимый уровень безопасности полетов, повышать эффективность и качество авиаперевозок, конечным результатом которой станет повышение конкурентоспособности и создание реальной рыночной среды.

Согласно тому же закону, инвестиционный проект – мероприятие, направленное на достижение экономических целей предприятия и требующее вложений для своей реализации финансовых или иных (природных, материальных и др.) ресурсов.

В настоящее время наземная инфраструктура многих аэропортов имеет высокую степень износа, как физического, так и морального. Наземная производственная база не всегда отвечает текущим потребностям производственного процесса и требует больших инвестиционных вложений в их реконструкцию, модернизацию.

Следовательно, первоочередной проблемой является проблема поиска ресурсов для реконструкции строительных объектов и осуществления модернизации технологических систем аэропорта, аэродрома.

Часть аэропортов местного значения в стране была закрыта, в связи с их убыточностью. Возрождение таких объектов аэродромного комплекса, через их реконструкцию и модернизацию может осуществить только собственник этих объектов или частный инвестор.

Вопрос собственности имущества аэропортов Российской Федерации в совокупности с неэффективным парком региональных и местных перевозок воздушных судов российских авиакомпаний, невысокой платежеспособностью населения и неразвитостью механизмов правительственной поддержки местных авиаперевозок, а также текущее состояние инфраструктуры, является существенным сдерживающим фактором совершенствования всей отрасли гражданской авиации.

Этим обусловлена необходимость совершенствования организационно - экономического механизма развития и поддержания эксплуатационной годности аэродромов Российской Федерации, вследствие чего необходимо пересмотреть систему мер для решения задач технического перевооружения объектов наземной инфраструктуры и создания благоприятных условий для максимального использования возможностей современных воздушных судов.

Такие глобальные проблемы отрасли, как возрождение и восстановление аэропортовых наземных объектов, светосигнального оборудования, взлетно-посадочных полос, технического обновления аэропортов, не могут быть решены без помощи и содействия государства, которое может и должно выступать в роли регулятора при решении вопросов инвестирования. В отдельных случаях, государство может и должно само выступить в качестве стратегического инвестора, предложив частному бизнесу выгодные условия для сотрудничества.

Инвестиции можно разделить на три основных вида:
реальные инвестиции (инвестиции в физические активы);

финансовые (портфельные) инвестиции;
инвестиции в нематериальные активы.

Реальные инвестиции – это вложения в основной капитал и прирост материальных производственных запасов.

Инвестиции в реальные активы существенно зависят от того, какие задачи пытаются решить с их помощью. В зависимости от вида задач все возможные реальные инвестиции можно свести к следующим основным типам:

Инвестиции в создание новых предприятий.

Инвестиции на расширение производства. Такое инвестирование направлено на увеличение производственного потенциала, что в итоге должно привести к увеличению выпуска продукции.

Инвестиции в повышение эффективности производства. Они направлены на приобретение или поддержание основных фондов предприятия. В частности к таким инвестициям относятся:

инвестиции на замену основных фондов;

инвестиции на модернизацию технологического оборудования или процессов;

инвестиции на диверсификацию, связанные с созданием новых видов продукции и организацией новых рынков сбыта;

инвестиции на изменение программы выпуска продукции;

инвестиции на перемещение производственных мощностей в районы с более выгодными условиями производства;

инвестиции, направленные на обеспечение выживания предприятия в будущем, включаемые расходы на НИОКР, подготовку кадров, рекламу, охрану окружающей среды.

Инвестиции определяются совокупностью капитальных и сопутствующих вложений.

В форме капитальных вложений реальные инвестиции осуществляются в создание и воспроизводство основных фондов. Реальными инвестициями в виде капитальных вложений на предприятиях ГА являются затраты на приобретение или модернизацию воздушного судна, строительство аэропортов, аэровокзалов, авиационно-технических баз (АТБ), топливозаправочных комплексов (ТЗК) и т. п.

Капитальные вложения могут иметь сопутствующие вложения, например затраты на обучение экипажа, стажировку персонала, приобретение лицензий на осуществление авиаперевозок, разработку логотипов авиакомпании и т. д.

Часто реальные инвестиции в форме капитальных вложений называют инвестициями в физические активы, т. е. затраты на приобретение уже созданного движимого и недвижимого имущества (физических активов).

В форме инвестиционного товара реальные инвестиции могут быть в виде зданий и сооружений, машин и оборудования, компьютеров и т. п. (движимого и недвижимого имущества).

Финансовые (или как их по-другому называют - портфельные) инвестиции – вложение денежных средств в ценные бумаги (акции, облигации), выпущенные как частными, так и государственными предприятиями.

Целью вложений в финансовое имущество других предприятий, как правило, является долевое участие в прибыли, а также приобретение прав участия в их делах. Необходимо заметить, что инвестор, будучи владельцем ценных бумаг отраслевого предприятия, может оказывать существенное влияние на объем инвестиций в реальный сектор экономики.

Нематериальные инвестиции – это вложение средств в ценности, имеющие нематериальный характер, которые включают: патенты, право на использование торговых знаков и марок (trademark), имущественные и авторские права, программное обеспечение, ноу-хау, другие виды интеллектуальных ценностей.

На капиталоемких производственных предприятиях, к которым относятся предприятия гражданской авиации, особенно сложным и трудоемким процессом является оценка инвестиционных проектов в реальные инвестиции.

Источники финансирования инвестиций могут быть как собственные, так и заемные.

К собственным источникам финансирования инвестиций относятся: часть чистой прибыли (после уплаты налогов); средства амортизационного фонда. Размер амортизационных отчислений зависит от балансовой стоимости основных фондов и норм амортизации.

Заемными источникам финансирования инвестиций могут являться: долгосрочные банковские кредиты; ценные бумаги, эмитированные (выпуск ценных бумаг для развития бизнеса) инвестором, под конкретный инвестиционный проект; привлечение инвесторов (в т.ч. на правах совместного владения); бюджетное финансирование (государственное, региональное, местное) – в основном для объектов, носящих социальный характер (например, строительство аэропортов в зонах, где ограниченные транспортные средства).

Классическим механизмом воспроизводства основных производственных фондов за счет собственных ресурсов является аккумулярование (накопление) ежегодных амортизационных отчислений и использование их на приобретение новых. Подобный механизм характерен для простого воспроизводства основных фондов с небольшим амортизационным сроком. Но если речь идет о капиталоемких долгосрочных проектах или расширении производства, то оно может быть осуществимо

только за счет новых вложений средств. Поэтому аккумулированных амортизационных отчислений для приобретения новой авиационной техники и реализации прочих подобных крупномасштабных проектов недостаточно. Необходим поиск новых резервов и источников финансирования.

Обновление основных фондов является приоритетной задачей отечественных авиатранспортных предприятий. Но процесс обновления основных фондов требует значительного объема инвестиций, а на сегодняшний день, практически все предприятия России находятся в тяжелом инвестиционном положении. Вследствие ряда причин обновление и модернизация действующего парка производственных фондов авиакомпаний только за счет прямого финансирования из собственных источников стали практически невозможными. Поэтому для предприятий необходимо внедрение новых, перспективных механизмов инвестирования для обновления производственных фондов.

В настоящее время большую популярность приобретает инвестирование посредством реализации механизма лизинга (лизинговая форма инвестиций). Это обусловлено дефицитом на предприятиях собственных финансовых источников и сложностью с привлечением заемных средств финансирования.

Инвестиции всегда имеют срок окупаемости. Никто не будет вкладывать определенные ресурсы без расчета срока окупаемости.

Главным в проблеме эффективности инвестиций – является создание условий для роста вложений в наиболее конкурентные проекты, дающие быстрый и гарантированный результат, позволяющие максимально увеличить доходы предприятий, населения и бюджета либо в проекты, связанные с системой государственной и отраслевой безопасности и экологического развития.

Эффективная инвестиционная деятельность зависит от комплекса факторов и условий объективного и субъективного характера. Их влияние сдерживает или, напротив, стимулирует стремление к инвестированию.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В учебном пособии рассмотрен широкий спектр вопросов, связанных с развитием авиатранспортной системы, деятельностью аэропортов, авиакомпаний, хэндлинговых компаний и влияния государственных структур на развитие гражданской авиации.

Пособие включает 8 глав, в соответствии с рабочей программой дисциплины. В пособии подробно показано взаимодействие всех структур, обеспечивающих перевозку на воздушном транспорте. Описаны основные механизмы поддержки отрасли в современных условиях.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

Нормативные документы

1. Воздушный кодекс РФ;
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 15.04.2014 г. № 303 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности»
3. Приказ Министерства транспорта от 17.07.2012 г. № 241 г. Москва «Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации»;
4. Постановление Правительства Российской Федерации от 2.03.2018 г. № 215 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению и о признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации»
5. Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2013 г. № 1242 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети»
6. Приказ Минтранса России от 23.06.2003 № 150 (ред. от 15.02.2016) «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, грузов и почты»;
7. Приказ Минтранса России от 28.06.2007 № 82 (ред. от 15.09.2020) «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»;
8. Постановление Правительства от 22.07.2009 г. № 599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах».

Интернет источники

<https://mintrans.gov.ru/> - официальный сайт Министерства транспорта РФ
<https://famt.gov.ru/> - официальный сайт ФАВТ
<https://fas.gov.ru/> - официальный сайт ФАС
<https://www.aex.ru/> - информационный портал.
<http://www.ato.ru/> - информационный портал.