

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПО ОБРАЗОВАНИЮ
Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования
Ульяновский государственный технический университет

В. П. МАХИТЬКО

**ГОСУДАРСТВЕННОЕ
РЕГУЛИРОВАНИЕ
И РЫНОК В АВИАСТРОЕНИИ**

Учебное пособие

Ульяновск
2008

УДК 656.7 (47 + 57) (075)

ББК 65 75

М 36

Рецензенты:

д-р экон. наук, проф. Капканщиков С. Г., зав. кафедрой
«Экономическая теория» УлГУ

д-р техн. наук, проф. Попов П. М., зам. директора по НИР ИАТУ УлГТУ

Утверждено редакционно-издательским советом Ульяновского
государственного технического университета в качестве учебного пособия

Махитько, В. П.

М 36 Государственное регулирование и рынок в авиастроении: учебное
пособие / В. П. Махитько. – Ульяновск : УлГТУ, 2008. – 243 с.
ISBN 978-5-9795-0287-8

В учебном пособии представлен анализ состояния отечественной авиационной промышленности, освещены основные проблемы, стоящие перед ней в условиях современной экономической формации, обсуждаются пути ее сохранения и развития. Рассмотрены наиболее существенные аспекты экономики и организации авиапрома такие, как современный потенциал авиапрома, государственная политика поддержки авиационной промышленности, оценка конкурентоспособности авиатехники, несостоятельность авиационных предприятий, оценка технической эксплуатации воздушных судов, перевозочного процесса, проблемы и пути их решения в области аэропортовой деятельности и т. д.

Предназначено для студентов и аспирантов авиационных специальностей высших учебных заведений, а также для системы переподготовки и повышения квалификации руководящих работников и специалистов авиастроительной и смежных отраслей.

УДК 656.7 (47 + 57) (075)
ББК 65 75

ISBN 978-5-9795-0287-8

© В. П. Махитко, составление, 2008
© Оформление. УлГТУ, 2008

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	4
Глава 1. Характерные черты авиатранспортного производства	6
1.1. Авиационная промышленность России в настоящее время.....	6
1.2. Современный потенциал и реформирование авиастроения.....	9
1.3. Государственная политика поддержки авиапромышленности.....	12
1.4. Оценка факторов восстановления авиастроения.....	22
Глава 2. Задачи и принципы государственного регулирования авиационного транспорта.....	28
2.1. Задачи государственного регулирования.....	28
2.2. Принципы государственного регулирования.....	29
2.3. Государственное регулирование по обеспечению безопасности полетов.....	30
Глава 3. Конкурентоспособность авиатехники.....	37
3.1. Конкурентоспособность авиатранспорта на внутреннем рынке.....	37
3.2. Стратегия конкурентной позиции АП.....	41
3.3. Задачи государства по созданию и продвижению авиатехники.....	47
Глава 4. Государственная политика по выводу АП из кризиса.....	65
4.1. Техническая политика как фактор восстановления АП.....	65
4.2. Организационные и экономические меры поддержки АП.....	68
4.3. Реализация технической политики АП.....	72
4.4. Затраты на разработку и производство авиакомплексов.....	78
Глава 5. Особенности развития авиатранспорта.....	103
5.1. Влияние топливно-энергетической проблемы на развитие АТ.....	103
5.2. Электронный билет пассажира.....	107
5.3. Тарифное регулирование авиаперевозок.....	116
5.4. Особенности российского рынка авиаперевозок.....	140
Глава 6. Общие положения воздушного права.....	168
6.1. Международные авиационные организации.....	168
6.2. Правовое регулирование воздушных сообщений.....	176
6.3. Регулирование полетов воздушных судов.....	179
6.4. Регулирование авиаперевозок в РФ.....	186
Глава 7. Проблемы аэропортовой деятельности гражданской авиации.....	201
7.1. Проблемы, требующие контроля со стороны государства.....	201
7.2. Меры поддержки и развития воздушного транспорта.....	209
Заключение.....	227
Контрольные вопросы по темам.....	229
Темы рефератов.....	230
Тесты.....	232
Библиографический список.....	241

ВВЕДЕНИЕ

Транспорт является одной из ключевых отраслей любого государства. Объем транспортных услуг во многом зависит от состояния экономики страны. Однако сам транспорт часто стимулирует повышение уровня активности экономики. Он освобождает возможности, таящиеся в слабо-развитых регионах страны или мира, позволяет расширить масштабы производства, связать производство и потребителей.

Особое место среди различных видов транспорта занимает воздушный. Это наиболее быстрый вид транспорта, который способен доставить вас практически в любую точку мира.

Неоднозначность результатов реформ, осуществленных в авиационной промышленности России в последнем десятилетии XX и начале XXI веков, оказалась весьма чувствительной для авиапромышленного комплекса, который за короткое время из «курицы, несущей золотые яйца», превратился в тяжелую обузу для страны. Этому свидетельствует: разрушение внутреннего рынка авиационной техники; слабо продуманная и мало управляемая конверсия разработок и производства; «старение» основных производственных фондов и уникальных стендовых и испытательных баз, накопление технологического отставания от современного мирового уровня; отсутствие существенных инвестиций в воспроизводственный процесс; появление «разрыва поколений», т. е. значительного сокращения и ухудшения структуры и квалификации научных работников, проектировщиков и производственников

Развитие рыночных отношений в России привело к разрушению существовавшей прежде отраслевой системы управления воздушным транспортом. Несмотря на то, что этот процесс был сам по себе необходимым и естественным, первоначальный эффект был явно отрицательным – резко возросло количество авиационных происшествий и их тяжесть, снизились объемы перевозок и выпуск парка воздушных судов и т. д. В значительной степени это было обусловлено тем, что взамен существовавшей системы отраслевого управления авиационным транспортом не была создана эквивалентная система государственного управления и регулирования транспортной деятельности, адаптированная к условиям рыночного хозяйствования. Предприятия и организации транспорта остались один на один с рыночной стихией.

В процессе приватизации и демонополизации транспортного производства образовалось большое количество частных перевозчиков и малых авиакомпаний, которые возглавили не подготовленные для этих целей руководители.

Вместе с тем, опыт развитых зарубежных стран показывает, что рыночные отношения в экономике ни в коей мере не исключают, а наоборот

предполагают создание развитой и эффективной системы многостороннего государственного регулирования транспортной деятельности.

Под государственным регулированием понимается разработка специально уполномоченными федеральными органами исполнительной власти правил осуществления гражданской авиационной деятельности и контроля за их выполнением. Государственное регулирование использования воздушного пространства осуществляют следующие органы:

1) специально уполномоченный орган в области обороны – полное государственное регулирование использования воздушного пространства;

2) специально уполномоченный орган в области гражданской авиации – государственное регулирование деятельности по использованию той части воздушного пространства, которая в установленном порядке определена для воздушных трасс (внутренних и международных), местных воздушных линий, районов авиационных работ, гражданских аэродромов и аэропортов.

Целью государственного регулирования гражданской авиационной деятельности является создание условий для:

1) развития отечественного авиапромышленного комплекса, обеспечивающего сохранение за Россией роли ведущей авиационной державы и удовлетворение потребностей гражданской авиации страны в разработке и поставках современной авиационной техники;

2) формирования современной авиатранспортной системы, соответствующей платежеспособному спросу на перевозки пассажиров и грузов, а также на выполнение социальных, оборонных и других специальных требований в интересах национальной безопасности России.

В рамках данного учебного пособия рассматривается организация авиастроения в новых экономических условиях, более или менее «похожих на рыночные», где нет четкого деления материала на относящийся к экономике и относящийся к организации авиастроения.

Структура учебного пособия обеспечивает последовательный анализ состояния основных процессов функционирования и развития авиапромышленности, технической эксплуатации воздушных судов.

Изложение материала начинается с характерных черт авиатранспортного производства, государственной политики поддержки авиационной промышленности (глава 1). В этой главе рассматривается состояние российского авиационного потенциала на современном этапе и возможные пути восстановления и реформирования авиастроения. Последующее изложение (главы 2, 3, 4) посвящено задачам и принципам государственного планирования развития авиационной техники, целевым программам в России, обеспечивающих эффективное решение задач в области авиационной промышленности и народного хозяйства. Дана оценка конкурентоспособности отечественной авиатехники, технической политике в авиастроении как фактору повышения ее конкурентоспособности. В главах 5, 6, 7 рассматриваются особенности технической эксплуатации воздушных судов, правового регулирования авиаперевозок, проблемы аэропортовой деятельности,

требующие контроля со стороны государства, а также меры, обеспечивающие условия развития воздушного транспорта.

Глава 1. Характерные черты авиатранспортного производства

1.1. Авиационная промышленность России в настоящее время

В высокотехнологичном секторе российской экономики авиационная промышленность (АП) является одной из самых масштабных. Отрасль характеризуется высокой инновационной активностью и восприимчивостью. Существующая международная система регулирования *авиационной деятельности* и постоянно возрастающие требования, предъявляемые к гражданской *авиационной технике* в силу ее трансграничного применения, к ее надежности, безопасности, экономичности, экологичности инициируют многочисленные нововведения и предшествующие им фундаментальные и прикладные научные исследования и разработки. Аналогичные импульсы возникают и в жесткой борьбе за опережающие технико-технологические решения в сфере развития военной *авиации*.

Бескомпромиссное соревнование с конкурентами или потенциальными противниками в небе, а также преодоление преград, вызванных природными факторами, объективно не могло не привести к тому, что *авиационное производство* является не только крупным потребителем научно-технических и технологических новшеств, но и одновременно обладателем мощного инновационного потенциала для их создания. С точки зрения базы инновационно-технологического развития всей российской экономики значимость АП невозможно переоценить – столь велики масштабы и спектр ее научно-технических и технологических достижений и интересов.

Загруженные заказами производства высокорентабельны, высока и их бюджетная эффективность – за счет налоговых поступлений живут целые регионы, в которых авиапредприятия являются градообразующими. Отрасли принадлежит самая значительная доля машиностроительного экспорта. Применяемые наукоемкие технологии создают большое число рабочих мест не только на своих предприятиях, но и в смежных отраслях промышленности. Воздушный транспорт выполняет более трети объема пассажирских перевозок в стране, главным образом на отечественной авиационной технике. Отрасль является неотъемлемым звеном в системе укрепления обороноспособности государства, обеспечения его безопасности – в том числе экономической и технологической. Она входит в состав ОПК, что подчеркивает ее главное предназначение – военное направление доминирует над гражданским.

Когда по отношению к АП государство проводило последовательную научно-промышленную политику, она находилась на передовых позициях – и в научно-техническом уровне авиастроения, и в масштабах производства. Отрасль была одним из мировых лидеров в разработках и производстве

гражданских (первый реактивный и первый сверхзвуковой авиалайнер – отечественные) и военных самолетов, и вертолетов почти всех типов.

Достижение высоких результатов обеспечивалось действием ряда факторов: отрасль имела централизованную систему управления, пользовалась привилегией приоритетного ресурсного обеспечения (финансового, кадрового, материально-технического), развивалась по сбалансированным текущим и перспективным планам и целевым программам, внутри отрасли специфическими (не экономическими) методами поддерживалась конкуренция различных научно-конструкторских школ и производств, проводилась научно-техническая политика единых правил, требований, государственных и отраслевых стандартов, норм, систем сертификации и т. д.

С началом рыночных экономических преобразований, со свертыванием политики широкомасштабной государственной поддержки АП оказалась в глубоком кризисе. Критически важными стали факторы внутреннего спроса и госфинансирования, которые резко упали. К последствиям политики радикальных преобразований, повлекших стремительное и беспрецедентное падение ВВП и уровня благосостояния населения, добавились последствия автаркии прошлой экономической системы, ее милитаристской ориентации, слабости позиций на мировых высокотехнологичных рынках, отсутствия у предприятий механизмов саморазвития и самоорганизации. Так, в 2004 г. в России было выпущено 17 магистральных и региональных самолетов, в то время как только два крупнейших мировых производителя магистральных самолетов построили более 500 воздушных судов. При примерно равной численности работающих производительность труда в европейской авиапромышленности значительно выше, чем в российском авиастроении. Доля России в мировом авиастроении составляет всего 2–2,5%, что несоизмеримо с основными мировыми производителями (в США и Европе), а также меньше объема продаж авиационной техники Канадой и Бразилией. Первопричиной проблем российского авиастроения стал обвал рынков как военной, так и гражданской авиатехники. Внутренний рынок гражданской авиационной техники «закрылся» из-за шестикратного падения спроса на перевозки и избыточности оставшегося парка. Трудности продвижения российской авиатехники на внешний рынок во многом связаны с длительными сроками между созданием и внедрением ее в эксплуатацию. В результате, потенциальные рынки пополняются воздушными судами других производителей. Кроме того, не отработаны лизинговая схема реализации авиатехники и система ее послепродажного обслуживания.

В результате основные хозяйствующие субъекты — предприятия — оказались в экономической среде, лишенной механизмов их согласованного взаимодействия. В АП, как и в ОПК в целом, например, отсутствовали специалисты по организации сбытовых сетей, маркетингу своей сложной и зачастую специфической продукции. При ее производстве в централизованной системе управления в этом не было необходимости —

формирование госзаказа, его финансирование и распределение являлось исключительной функцией правительства.

Следует отметить еще одно из последствий столь жесткого администрирования при становлении и формировании организационной и технологической структуры отечественной АП. Интегральная эффективность отрасли оказалась ниже, если сравнивать с рыночной конкурентной средой. Под воздействием рыночных сил, не знающих искусственных ведомственных барьеров, бизнес непрерывно и зачастую радикально совершенствует свою организацию, методы и технологии управления в страновом аспекте. Поэтому в США авиапромышленность эволюционировала по более рациональному пути интеграции и диверсификации единого аэрокосмического комплекса промышленности страны, под которым традиционно понимается статистическая совокупность двух ведущих отраслей ОПК: авиационной и ракетно-космической.

В экономике РФ единый аэрокосмический комплекс пока не сформировался, если оценивать степень рациональности его организационной и научно-производственной структуры. Исторически авиационная и ракетно-космическая отрасли развивались с точки зрения организационного и научно-технического взаимодействия относительно независимо. В то же время преград на пути обмена научно-техническими и технологическими достижениями не было. Результатом этого явилась не только автономность технологических цепочек, обеспечивающих финальные производства авиационной и ракетно-космической техники, но и внутренние диспропорции, обусловленные прошлой системой хозяйствования, ответственностью руководителей оборонных предприятий за выпуск продукции. Чтобы нести такую ответственность, руководители по максимуму требовали в свое подчинение всего необходимого, создания своего рода «натурального хозяйства». В настоящее время авиастроение в основном существует за счет прошлых научно-технических, конструкторских и технологических заделов, запас которых неуклонно истощается. Хронический недостаток финансовых ресурсов, ограниченных узкими рамками госзаказа и федеральных целевых программ, приводит к затягиванию или приостановке перспективных исследований и разработок, их удорожанию. В условиях отсутствия серьезных инвестиций в нововведения все труднее конкурировать с западными корпорациями.

Резкое сокращение, а по некоторым направлениям и полная ликвидация государственного заказа привели к фрагментарному функционированию подотраслей АП. Финансово-экономическое положение в военном и гражданском самолетостроении, двигателестроении и вертолетостроении сильно различается. В лучшем состоянии сейчас находится военное авиастроение, что обусловлено его внешнеторговыми контрактами.

Вялость выхода отрасли из кризиса кроется не только в ее невостребованности, но и в слабых адаптивных способностях реагирования на специфику рыночных отношений и взаимодействий — для этого

требуются коренные изменения и улучшения в экономической среде и на всех уровнях хозяйственной системы и отраслевого менеджмента.

1.2. Современный потенциал и реформирование АП

Авиационная промышленность – это ряд научно-производственных комплексов замкнутого проектно-технологического цикла, состоящих из проектно-конструкторских организаций, опытных и серийных промышленных предприятий, центральных научно-исследовательских институтов по разработке, производству, ремонту и модернизации авиационной техники гражданского и военного назначения, а также наземного оборудования, обеспечивающего эксплуатацию этой техники.

Кроме того, отрасль располагает множеством заводов общего назначения, обеспечивающих первый и второй уровень авиационной кооперации (радио- и электронные приборы, аппаратура, различные агрегаты, узлы, нормали и т. д.), создающих специфическую технологическую оснастку и станки.

Авиационная отрасль в широком понимании включает в себя весь спектр сфер деятельности по разработке, производству, эксплуатации, обслуживанию и ремонту летательных аппаратов. По данным на начало 2002 г. она включала в себя 315 предприятий и организаций АП и около 250 компаний – эксплуатантов гражданской авиатехники.

Что касается научно-производственной базы АП, то предприятия, входящие в состав АП, по степени специализации подразделяются на сборочные, сборочно-агрегатные, агрегатно-детальные. По отношению к организации процесса производства предприятия делятся на опытные и серийные. По форме собственности есть как государственные, так и акционерные предприятия.

В состав научно-производственной базы АП входят 56 НИИ, 93 ОКБ, включая более 20 крупных научных центров и научно-исследовательских и испытательных институтов, в том числе шесть, имеющих статус научно-технических центров, – ЦАГИ, ЦИАМ, ГосНИИАС, ЛИИ, ВИАМ, СибНИА.

Разработкой авиационной техники занимаются свыше 70 предприятий, в том числе: около 20 – самолетной и вертолетной, свыше 20 – авиационных двигателей, около 30 – приборов, агрегатов, систем.

Производство сосредоточено на 166 промышленных предприятиях (131 — серийные заводы), из которых 36 производят самолеты и вертолеты, 21 выпускает авиационные двигатели, свыше 60 поставляют приборы, системы, агрегаты для авиационной техники.

Кроме того, в отрасли числятся так называемые «прочие» предприятия. Сюда относятся корпорации и холдинги различного вида, объединяющие, сохраняющие юридическую самостоятельность предприятия, а также

дочерние, посреднические, снабженческие, внедренческие предприятия, медицинские учреждения и др.

Общая численность работающих составляет 516 тыс. человек, в том числе: в научной сфере около 40 тыс., в сфере разработки авиационной техники около 70 тыс., в серийном производстве свыше 400 тыс. Крупных предприятий и организаций с численностью более 2000 человек — 64, среди них есть градообразующие. Заказами на разработку и производство систем, приборов и агрегатов для авиации занято в других отраслях еще, по крайней мере, 50–100 тыс. человек.

Обследования состояния основных фондов предприятий АП показали, что их износ составил примерно 51%, износ оборудования на предприятиях — 70%, а в научных организациях — 73%. Для обеспечения работы АП требуется техническое перевооружение и развитие производства на основе информационных технологических процессов и дальнейшее совершенствование экспериментально-испытательной базы.

В совокупности в создании авиационной техники принимают участие около 1500 предприятий машиностроения, приборостроения, металлургии, радиотехнической и других отраслей промышленности.

Основные направления реформирования АП

Реформировать отрасль следует в контексте повышения ее конкурентоспособности, удовлетворения внутренних потребностей страны с учетом общемировых тенденций развития международного рынка авиатехники и воздушных перевозок.

Во-первых, приоритетным направлением реформирования АП должна стать самоорганизация хозяйствующих субъектов в вертикально-интегрированные бизнес-группы, в том числе аналогичные мировым ТНК, их структурно-технологическая и организационная трансформация, выбор профиля (диверсифицированных профилей) деятельности. Суть проблемы состоит не только в том, какими методами, средствами и за какое время этой цели можно достичь, но и в правильности и эффективности самого выбора с точки зрения ближней и дальней перспективы. Как показывают не впечатляющие результаты десятилетия преобразований в наукоемком секторе экономики, искусство стратегического выбора и его практического воплощения в российских условиях отраслевым и государственным менеджментом в полной мере еще не освоено. Длительный кризис АП во многом следствие отсутствия команд антикризисных менеджеров со стратегическим уровнем мышления и организаторских способностей.

Во-вторых, требуется поднять предприятия отрасли, выпускающие гражданскую авиатехнику, до уровня конкурентоспособности не только на внутреннем рынке, но и на мировом. Отечественные лайнеры не должны вытесняться с международных авиалиний по причине их недостаточного технического уровня. Только освоение рынков, коммерческая деятельность и

ее результаты могут обеспечить предприятия финансовыми источниками саморазвития, в том числе за счет высокого кредитного рейтинга.

В-третьих, нужно создать один из главных механизмов финансирования гражданского авиастроения – лизинговую систему. Без стартового финансового капитала невозможно приступить к обновлению научно-производственного аппарата отрасли, который за время длительного простоя во многом морально и физически устарел. Чтобы запустить серийное производство требуются инвестиции, которых у предприятий, как правило, нет. Первоначальные риски должно взять на себя государство.

Но даже решив эти задачи, трудно осуществить развитие авиастроения в отсутствие полноценного фондового рынка – еще одного мощного источника инвестиций в современную промышленность. Институциональные изменения – четвертое принципиально значимое условие рыночного функционирования АП.

Пятое условие – восстановление кадрового потенциала. Средний возраст работающих приблизился к пенсионному порогу. Если прервется преемственность поколений, будут разрушены научно-конструкторские и производственно-технологические школы. Вынужденный переток значительной части квалифицированного персонала в другие сферы деятельности как раз и разрушает преемственность опыта.

Инновационные проекты АП

Самолеты малой размерности. По ряду оценок, в ближайшей перспективе в России будет востребовано семейство самолетов малой и средней дальности пассажироместимостью до 100 человек. В настоящее время этот сегмент гражданской авиации развивается во всем мире наиболее быстрыми темпами. Реализация такого проекта требует относительно (по сравнению с более крупными самолетами) небольших затрат.

Есть два реальных проекта в этом направлении. Первый – отечественный Ту-334. Его отличает относительно высокая степень готовности. Второй проект – совместный («Сухой» – Boeing) и носит название RRJ (Russian Regional Jet) – российский региональный самолет. Несомненное достоинство – проектируется семейство родственных самолетов исходя из анализа существующих и перспективных пассажиропотоков. Другое достоинство – самолет изначально ориентирован на международный рынок и, исходя из этого, строится международная кооперация. Главный недостаток проекта – низкая степень готовности, при самых благоприятных условиях самолет появится не ранее 2006 г.

Средний магистральный самолет. Единственный вариант – проект Ту-204 и его модификации. В России уже эксплуатируются самолеты этого типа. В 2002 г. заключен контракт на их производство с египетской компанией «Sirocco Aerospace Int.» стоимостью в 280 млн. долларов. Поскольку внутренний рынок пока не обеспечивает необходимый спрос на эти самолеты, проект ориентирован на экспорт. Производство самолетов

может стать конкурентоспособным лишь в том случае, если Россия будет производить количество самолетов, сопоставимое с «Boeing» и «Airbus», то есть счет должен идти на сотни авиалайнеров в год.

Дальний магистральный самолет. Единственный вариант – модификации Ил-96. Однако стоимость выхода на международный рынок с этим самолетом достаточно велика, гораздо выше, чем в случае среднемагистрального самолета. Велики и риски реализации этого проекта.

1.3 Государственная политика поддержки АП

Для сохранения авиационного потенциала в рамках стратегии повышения его конкурентоспособности необходима государственная поддержка авиационной отрасли. Но ресурсы государства для развития АП крайне ограничены и не имеют другой более-менее эффективной альтернативы, кроме как выделить приоритетные направления и сосредоточиться на них. Необходима экономически обоснованная селекция сначала этих направлений, конкретных проектов, а затем и предприятий, распределение выделяемых государственных средств только среди эффективно работающих.

Тактика распыления финансовых потоков ведет к тому, что оздоровление всех предприятий в результате «гомеопатического» способа инвестирования не происходит. Нужна полномасштабная поддержка ограниченного числа технологически сбалансированных производств в рамках выбранных направлений и проектов. Другие, излишние производства должны приспособляться, рассчитывая на собственные силы, или же им необходимо предоставлять адресную поддержку для перепрофилирования их деятельности на основе конкурса соответствующих предложений. Предложения могут быть не обязательно капиталоемкими, цели могут достигаться и другими способами, например, путем изменения формы собственности, включения предприятий в другие технологические контуры и т. д.

Поскольку крупный бизнес со своими инвестиционными возможностями в авиапромышленность не пришел, а ее народнохозяйственная значимость, стоит еще раз подчеркнуть, велика, вывод из кризиса может осуществляться и осуществляется лишь на принципиальной основе государственной поддержки. На федеральном уровне существует ряд механизмов прямой господдержки авиапромышленности. Их перечень таков:

1. Прямая (за счет федерального бюджета) госзакупка гражданской авиатехники. Этот механизм реализуется, прежде всего через закупку самолетов для Государственной транспортной компании «Россия». Помимо выполнения функций президентского авиаотряда (для реализации которой в 2002 г. поставляется второй президентский самолет-салон Ил-96) она занимается коммерческой деятельностью, в связи с чем приобрела в 2001 г. один Ту-154М, а в текущем году купит еще один-два таких самолета и два лайнера Ту-214 (в целях же передачи невостребованных провозных

мощностей дружественным авиакомпаниям, в частности, создан консорциум в составе ГТК «Россия», ФГУПов «Пулково» и «КАПО имени Горбунова»). Авиатехнику «двойного назначения» за счет своего бюджета приобретает также МЧС России. Основной формой прямой финансовой поддержки АП являются федеральные целевые программы. Так, общий объем финансирования ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002—2010 годы и на период до 2015 года» составляет 158188,6 млн руб. Из федерального бюджета намечено выделить 35686,1 млн руб., а внебюджетные средства должны составлять 122502,5 млн руб. Объемы и источники финансирования программы будут ежегодно уточняться, исходя из реальных возможностей федерального бюджета и привлечения внебюджетных источников.

2. Бюджетное финансирование разработок, подготовки производства и сертификации самолетов по федеральным целевым программам промышленной направленности. В 2002 г. средства выделяются по ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» (2,5 млрд руб.) и «Национальная технологическая база (2002-2006 годы)» – 450 млн руб.

3. Бюджетное финансирование структурных и институциональных преобразований в авиационной промышленности. С 2002 г. – по ФЦП «Реформирование и развитие оборонно-промышленного комплекса (2002-2006 годы)».

4. Бюджетное стимулирование закупок гражданских самолетов с помощью приобретения долей акционерного капитала лизинговых компаний (в 2002 г. на эти цели планируется выделить 2 млрд руб.).

5. Бюджетное субсидирование процентных ставок кредитов коммерческих банков, привлекаемых для осуществления пилотных проектов лизинга гражданской авиационной техники отечественного производства (в бюджете 2002 г. – на сумму 52 млн руб.).

6. Государственное кредитование программ конверсии предприятий авиационной промышленности. За счет конверсионных кредитов в 90-х годах на предприятиях отрасли велись разработка и подготовка производства гражданской авиатехники (в настоящее время этот механизм не используется).

7. Предоставление государственных гарантий (например, в стадии согласования находится межправительственное соглашение с Египтом, по которому Россия берет обязательства о предоставлении госгарантий под привлекаемые частные инвестиции египетских авиа- и лизинговых компаний).

8. Предоставление инвестиционных ресурсов на платной, возвратной и долевой основах (ныне данный механизм не работает в связи с ликвидацией Бюджета развития).

9. Использование и передача прав государства на результаты научно-технической деятельности, полученные в ходе выполнения госзаказов на разработку гражданской авиатехники.

Кроме того, возросшие финансовые возможности государства позволяют развивать авиационный лизинг, капитализируя лизинговые компании путем покупки государством контрольного пакета их акций, субсидировать платежи этих компаний и авиаперевозчиков по кредитам, полученным в российских банках для приобретения российских пассажирских самолетов.

В 2001 г. на конкурсной основе были определены лизинговые компании и проекты, которым будет обеспечена необходимая государственная поддержка для приобретения и передачи авиакомпаниям отечественных самолетов. Через участие государства в акционерном капитале победители конкурса «Ильюшин-финанс» и «Финансовая лизинговая компания» (ФЛК) получили возможность использования дополнительных финансовых ресурсов. По условиям федерального тендера средства госбюджета распределены следующим образом: «Ильюшин Финанс» получила 80 млн долл. на лизинговые операции по проекту самолета Ил-96, а ФЛК – 50 млн долл. для реализации проекта лизинга самолета Ту-214.

Помимо лизинга в пользу российских авиаперевозчиков необходимо создавать и систему экспортного кредитования продаж российской авиатехники.

Еще одним направлением государственной поддержки АП является реализация совместных проектов создания новой гражданской авиатехники. Таких программ достаточно много. Существуют и многочисленные программы кооперации иностранных и российских авиапредприятий, которые имеют пока незначительные объемы работ. Важна тенденция. Перемены, происходящие в АП России, открывают новые горизонты перед этим направлением ее деятельности.

Государственная поддержка может оказываться и масштабными программам в области военной авиации, которые наряду с гражданскими программами способствуют сохранению науки, технологий и конкурентоспособности.

Россия не может отказаться от производства военных самолетов в интересах обеспечения своей национальной и технологической безопасности. Считается, во-первых, что без истребителя пятого поколения Россия будет вытеснена с рынка вооружений (продажа авиатехники составляет значительную часть всего отечественного оружейного экспорта, выручка от которого в 2002 г. составила 4,5 млрд. долл.) и, во-вторых, за счет модернизации парка авиации невозможно перевести АП на новый качественный уровень.

Программа создания нового истребителя является наиболее значительной как в оборонном аспекте, так и по наукоемкости и требуемому финансированию. Ее реализация даст возможность существенно поднять научно-технический и технологический уровень отечественной авиапромышленности.

В случае выполнения программы будет во многом обеспечено техническое перевооружение АП, включая проведение фундаментальных и прикладных исследований, в том числе в области организации и

координации работ, широкое внедрение информационных технологий по всем направлениям разработки, производства и управления, а также ликвидацию технологического отставания и технологической зависимости в электронике.

Следует отметить, что подобный способ модернизации технологической базы экономики через реализацию грандиозных и высокорисковых военных программ довольно часто используется теми же США. Можно вспомнить, например, программу «звездных войн»: оружия в космосе как не было, так и нет, а разработанные технологии позволили США уйти в технологический отрыв от Европы в авиации и ПРО, в области космоса, с высокоточным оружием, с системами мониторинга, управления и информационных коммуникаций, и т. д. Их результаты заведомо непредсказуемы: первые компьютеры создавались в рутинных вычислительных целях (ЭВМ), а оказалось, что их основное предназначение – многоцелевое хранение, преобразование и передача информации, виртуальное проектирование. И главное у них еще впереди. Что будет придумано в ходе выполнения новых программ, сейчас никто не сможет сказать.

США при финансовой поддержке семи стран приступили к крупнейшей в истории военной авиации программе – разработке истребителя будущего F-35, который в 2008 году начнет поступать на вооружение (пробный полет его российского конкурента планируется не ранее 2010 г., а до начала серийных поставок пройдет еще 4–5 лет). Эта программа общей стоимостью 400 млрд долл. предусматривает производство более пяти тысяч истребителей, в том числе двух тысяч на экспорт. Страна, совершенно несопоставимая с Россией по уровню военных расходов, приложила (и продолжает прикладывать) огромные усилия для привлечения в программу F-35 партнеров. Ожидается, что их число увеличится.

По оценке АВПК «Сухой», для того чтобы производство нового самолета стало рентабельным, объем поставок должен быть не менее 500–600 машин с отпускной стоимостью на мировом рынке порядка 35–40 млн. долл. за каждую (для своих Вооруженных Сил отпускная цена будет несколько ниже). Предусматривается финансирование из трех источников. Первый – бюджетное финансирование, которое не обеспечивает реализацию программы в полном объеме. Второй источник – это средства предприятий, которые сегодня зарабатывают за счет экспортных программ и которые заинтересованы в том, чтобы иметь долгосрочную стратегию своего развития. Третий источник финансирования возникнет, если программе будет придан международный характер.

Анализ экономических аспектов программы истребителя пятого поколения показывает, что ее стоимость соизмерима с оборонным бюджетом России. Это не может не настораживать: кроме авиации есть и другие виды Вооруженных сил, которые тоже должны перевооружаться на новую технику. Поэтому необходима жесткая увязка возможностей закупки нового истребителя с другими долгосрочными программами Минобороны РФ.

Увязка бюджетов всех программ в единый бюджет технического переоснащения Минобороны РФ должна адекватно стыковаться с прогнозируемым экономическим развитием России, ростом валового национального продукта и реалистичными бюджетными планами и прогнозами на ближайшие 20 лет.

Объективная возможность вывода отечественной авиационной промышленности из кризиса и сохранения Россией статуса одного из ведущих мировых центров гражданского авиастроения имеется. Однако, к сожалению, довольно высока и вероятность другого варианта развития событий, результатом коего станут окончательная деградация и развал российского авиапрома. Мощным новым фактором, способным заблокировать развитие по первому, благоприятному, варианту и толкнуть его на второй путь, является присоединение РФ к ВТО, предлагающее принятие нашей страной на себя комплекса обязательств в областях, прямо затрагивающих авиационную промышленность.

Проблема господдержки авиационной промышленности (как абсолютно необходимой предпосылки антикризисного развития) максимально обострится в случае присоединения – в рамках вступления России в ВТО – к необязательному («*plurilateral*») Соглашению по торговле гражданской авиатехникой (СТГА).

Два возможных сценария вступления России в ВТО в аспекте последствий для отечественной авиапромышленности

Итак, первый базовый сценарий связан с присоединением, а второй – с неприсоединением нашей страны к СТГА.

Присоединение к СТГА

Реализация данного сценария возможна в двух случаях: а) оказания на Россию непреодолимого давления на сей счет в ходе переговоров по условиям вступления в ВТО; б) перевода СТГА в разряд обязательных соглашений.

Прецеденты давления на нашу страну с целью принудить ее присоединиться к СТГА налицо. К примеру, на слушаниях в Конгрессе США в июле 2001 г. директор Управления торгового представителя США по торговой политике в области авиакосмической и автомобильной техники заявил следующее: «Мы добиваемся присоединения России к Соглашению по авиатехнике как части общего процесса присоединения России к ВТО». А в опубликованном годом ранее официальном документе Евросоюза «Реализация совместной российско-европейской стратегии: приоритеты торговой политики ЕС на краткосрочную и среднесрочную перспективу» подчеркивалось, что «потенциальная конкурентоспособность российского самолетостроительного производства и размер ее внутреннего рынка указывают на целесообразность присоединения России к Соглашению по гражданской авиатехнике».

Что касается варианта придания СТГА статуса обязательного, то за это выступают 28 стран, присоединившихся к этому соглашению, причем наиболее активно – страны группы «квадро» (США, государства ЕС, Канада и Япония). Вопрос обсуждался на проведенных 6 июня и 21 ноября 2001 г. заседаниях Комитета ВТО по торговле гражданской авиатехникой. Не исключено, что СТГА может получить статус обязательного в ходе нового раунда многосторонних переговоров в рамках ВТО.

Так или иначе присоединение к СТГА в рамках вступления России в ВТО вполне вероятно. А значит, необходимо предельно четко представлять его последствия для отечественной авиапромышленности. Исходя из содержания документа они таковы.

1. СТГА предусматривает ликвидацию импортных пошлин и других таможенных платежей («другие» в нашем случае – это НДС и таможенный сбор) при ввозе в страну всех невоенных воздушных судов, а также иных упомянутых в Соглашении авиационных изделий: всех компонентов и узлов гражданских самолетов, двигателей для последних, их частей и компонентов, а также авиатренажеров, всех их узлов и компонентов (статья 2). Иными словами, России придется узаконить порядок льготного ввоза зарубежной авиатехники, существовавший последние десять лет как временно вынужденный и признанный губительным для гражданского сектора отечественного авиапрома. Продолжение действия этого порядка (ликвидация которого провозглашена в программных документах последнего времени и находится в ближайших планах Правительства РФ) будет означать стремительное наращивание доли иностранных самолетов в парке российских авиакомпаний. Дело в том, что наши авиапроизводители в обозримой перспективе не смогут обеспечить условия продажи, сравнимые с теми, которые способны предложить зарубежные поставщики при проведении политики агрессивного проникновения на новые рынки сбыта (кредитование поставок, лизинг, отсрочки платежей, послепродажное обслуживание). Особыми неприятностями для отрасли чреват беспошлинный ввоз подержанной авиатехники.

2. Соглашение требует устранения технических барьеров при торговле гражданской авиационной техникой, т. е. унификации (для всех участников) правил ее сертификации, стандартов производства и эксплуатации (статья 3). Нет необходимости доказывать, что для России реализация данного требования тождественна переходу на западные нормы летной годности и производственные стандарты, а значит, утрате соответствующих рычагов проведения независимой промышленной политики.

3. Документом предписывается ликвидация правительственного влияния на закупки гражданской авиатехники (как готовых изделий, так и комплектующих), которые должны проводиться исключительно на конкурсной основе, а также с участием любых иностранных производителей и других хозяйствующих субъектов рынка авиатехники; правительства не вправе оказывать давление на авиакомпании и на конечных производителей авиатехники при выборе ими поставщиков готовых изделий или

комплектующих (статья 4). Для России, где крупные авиакомпании – реальные покупатели гражданской авиатехники суть либо госпредприятия (как, например, «Пулково» или ГТК «Россия»), либо акционерные общества с принадлежащими государству контрольными пакетами акций (в том числе «Аэрофлот»), это означает, что государство утратит право через своих представителей в органах управления этих предприятий прямо или косвенно определять техническую политику в области закупок авиационной техники. В аналогичную ситуацию попадут авиастроительные и авиаремонтные предприятия, принадлежащие государству или контролируемые им.

4. Согласно пункту 2 статьи 6 СТГА, правительственная финансовая поддержка создания гражданской авиационной техники должна учитываться в цене самолетов. Более того, в этой цене надлежит учитывать и некоторую часть затрат, понесенных государством по военным авиастроительным программам, если при изготовлении гражданской авиатехники используются научно-технические заделы, а также авиационные агрегаты и комплектующие, созданные в процессе реализации военных авиастроительных программ. Выполнение этого требования приведет к ликвидации основного конкурентного преимущества отечественной авиатехники – ее относительной дешевизны. Понятно, что в стоимость самолетов придется закладывать бюджетные расходы (включая ранее понесенные) по федеральным целевым программам развития гражданской авиатехники и конверсии, а также по военным программам, которые в российских условиях практически повсеместно реализуются на тех же авиастроительных предприятиях, что и гражданские. Хуже того, именно участники Соглашения будут судить, насколько цены на российские самолеты соответствуют их представлениям об уровне издержек производства авиатехники.

5. Статья 7 СТГА распространяет вышеизложенные требования на региональный уровень; многие меры поддержки отечественных авиапроизводителей становятся запрещенными к реализации не только федеральным правительством, но и субфедеральными органами власти. В российских условиях воплощение данной установки чревато крайне негативными последствиями для многих авиастроительных предприятий. Прежде всего, для авиапромышленности Татарстана, где сегодня практикуется комплекс подпадающих под действие СТГА мер господдержки регионального уровня. В несколько меньшей мере, но несомненно весьма серьезно, пострадают также авиапромышленные предприятия Пермской, Ульяновской, Воронежской и Самарской областей, других субъектов РФ.

6. Исходя из пункта 4 статьи 9 СТГА, к моменту присоединения к последнему какой-либо страны ее законодательство, нормативная база и административные процедуры должны быть приведены в соответствие с положениями этого соглашения. Другими словами, для «новичков» имплементационный период не предусматривается: все указанные изменения должны быть проведены до, а не после присоединения.

Неприсоединение к СТГА

Пока сохраняющийся необязательный статус СТГА оставляет России шанс избежать присоединения к нему. Это возможно при занятии бескомпромиссной переговорной позиции по данному вопросу и при нашем вступлении в ВТО до перевода Соглашения в статус обязательного. Судя по имеющейся информации, российские предложения заключаются в исходной фиксации тридцатипроцентной ставки таможенного тарифа на готовые воздушные суда при постепенном ее снижении до 20% в течение десятилетнего имплементационного периода. Аналогичные количественные наметки выдвигаются по авиадвигателям (а по комплектующим – соответственно до 10 и 5%). По этому поводу напрашиваются следующие соображения.

С одной стороны, при нынешнем соотношении цены на новую отечественную и зарубежную авиатехнику (к примеру, каталожная цена российского дальнемагистрального широкофюзеляжного самолета Ил-96-300 – 35 млн долл., а американского «Боинга 777» – 120 млн) предложенный уровень тарифов является по сути запретительными.

С другой стороны, эти предложения никак не учитывают вышеупомянутый наиболее чувствительный аспект проблемы – импорт подержанных самолетов, некоторые модели которых, ввиду их несоответствия известным новым требованиям по эмиссии и шумам: могут ввозиться в Россию (таких требований не предъявляющей) по «бросовым» ценам. Потребительские свойства подержанных западных самолетов представляются приемлемыми, а цена их предложения с учетом указанных обстоятельств – значительно ниже. Соответствующая активность субъектов подобного предложения резко возросла в последнее время в связи с тем, что после событий 11 сентября пассажиропоток в США и Европе резко упал, и сотни самолетов, оказавшись невостребованными, «поставлены на бетон».

Таким образом, тарифные предложения российской стороны целесообразно скорректировать в направлении снижения уровня ставок на новую иностранную авиатехнику, с одной стороны, и резкого их повышения на подержанную, с другой.

Существеннейшие последствия вступления России в ВТО для отечественного авиапрома связаны также с необходимостью принятия и выполнения совокупности нетарифных обязательств. Наиболее острые коллизии связаны с положениями Соглашения по субсидиям и компенсационным мерам (ССКМ). ССКМ в отличие от СТГА, как известно, является обязательным, распространяемым на всех членов ВТО (с некоторыми послаблениями для развивающихся стран и стран с переходной экономикой). В этой связи основные содержательные моменты данного соглашения заслуживают специального анализа.

Согласно ССКМ, основанием для применения штрафных санкций (компенсационных мер) является предоставление специфических субсидий. При этом, если под «субсидиями» понимаются, в частности, госфинансирование (включая прямое бюджетное финансирование, предоставление госкредитов, покупку государством долей акционерного

капитала АО), а также обязательства по нему (предоставление госгарантий) и отказ от взимания обязательных платежей в бюджет (налоговые льготы и налоговые кредиты), то под «специфическими субсидиями» – субсидии, представляемые отдельным предприятиям, группам предприятий (в том числе расположенным в конкретных географических ареалах), отраслям промышленности и их группам. Очевидно, что все формы государственной поддержки отечественной авиапромышленности в целом либо тем или иным ее предприятиям подпадают под приведенное определение «специфичности» субсидирования.

Обусловливаемые специфическими субсидиями штрафные санкции (компенсационные меры) и порядок их наложения (применения) зависят от природы, целей и последствий субсидирования. Соответственно по критерию штрафных последствий различают три вида субсидий: 1) запрещенные («prohibited subsidies»); 2) не запрещенные, но дающие основания для принятия санкций («actionable-subsidies»); 3) не запрещенные и не дающие оснований для санкций («non-actionable subsidies»).

Запрещенные («красные») субсидии суть те, что явно нарушают принципы свободной международной торговли вследствие непосредственной направленности на содействие либо экспорту, либо импортозамещению; в этом случае специальных доказательств нанесения ущерба какой-либо другой стране не требуется – субсидирование безусловно должно быть прекращено (статья 3 ССКМ). Представляется, что бюджетное финансирование отечественной авиационной промышленности по ряду федеральных целевых программ обладает отчетливыми признаками «красного» субсидирования. Пожалуй, в первую очередь это касается ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года», утвержденной правительственным постановлением №726 от 15 октября 2001 г.

Так, в порядке обоснования необходимости ее выполнения в документе прямо записано, что «без государственной поддержки разработки и производства гражданской авиационной техники нового поколения существенное отставание отечественного авиастроения от зарубежного неизбежно». Далее, в самой формулировке цели реализации программы как «обеспечения производства предприятиями авиационной промышленности гражданской авиатехники для удовлетворения спроса на нее на внутреннем и внешнем рынке» так или иначе просматривается намерение оказания запрещенной статьей 3 ССКМ поддержки как импортозамещения, так и экспорта. Более того, «расширение экспорта отечественной авиационной техники» прямо фигурирует в числе основных задач бюджетного финансирования, а оценку эффективности результатов реализации программы предлагается давать по минимизации степени использования импортной техники на внутреннем рынке. Аргументация подобного подхода к оценке этой эффективности такова: «Техническое переоснащение воздушного транспорта России за счет закупки авиационной техники зарубежного производства лишит отечественную авиационную промышленность объема

работ на сумму около 10 000 млрд рублей приведет к утечке из России более 50 млрд долларов США, связанной с платежами зарубежным авиационным фирмам, и лишит федеральный бюджет соответствующих налоговых поступлений. Указанная оценка относится к приобретению зарубежной авиационной техники путем ее закупки. При ее приобретении на условиях лизинга общие выплаты конвертируемой валюты зарубежным авиафирмам и лизинговым компаниям возрастают более чем до 100 млрд долларов США за счет выплаты процентов по кредитам».

Не запрещенные, но дающие основания для принятия штрафных санкций («желтые») субсидии – специфические субсидии, оказывающие неблагоприятное воздействие на интересы другой страны-члена ВТО; для применения санкций требуются особые доказательства и «специфичности», и неблагоприятности последствий для другой страны-члена (статья 6 ССКМ). Соглашение определяет и подробно описывает три типа «неблагоприятных последствий»: а) ущерб, наносимый промышленности другой страны-члена ВТО; б) ликвидация или сокращение выгод от участия в этой организации; в) серьезное ущемление интересов другой страны-члена. Для России наиболее чувствительны касающиеся третьего типа «неблагоприятных последствий» положения, согласно которым результатом субсидии являются вытеснение или затруднение импортных поставок аналогичного товара другой страны на рынки субсидирующей или какой-либо третьей страны. Задействие этих норм открывает возможность возбуждения споров с нашей страной по поводу реализации связанного с субсидированием ценового конкурентного преимущества российской авиатехники на тех рынках, где отечественная промышленность реально конкурирует с зарубежными производителями, – в самой России, странах СНГ, в Египте и Китае.

Не запрещенные и не дающие основания для принятия штрафных санкций («зеленые») субсидии суть неспецифические, а также специфические субсидии, не нарушающие принципов свободной торговли; они предназначаются лишь для финансирования некоторых видов НИОКР, помощи неблагополучным регионам и адаптации инфраструктуры к вновь вводимым экологическим требованиям. Однако отнесение госфинансируемых НИОКР к «зеленым» субсидиям требует соблюдения следующих правил: они не должны превышать 75% общей стоимости разработки нового вида (усовершенствования имеющегося) продукции или 50% общей стоимости организации его производства (производства усовершенствованного вида). А поскольку финансирование развития гражданской авиационной промышленности вплоть до сегодняшнего дня осуществлялось фактически исключительно за счет федерального бюджета, ясно, что ни один из практикуемых в России видов государственной поддержки гражданской авиационной промышленности не подпадает под категорию разрешенных.

1.4. Оценка факторов восстановления авиастроения.

Таким образом, существует ряд противоречивых факторов и условий, формирующих исходную базу принятия управленческих решений при воссоздании и реформировании АП. Одни из них диктуются внешним окружением АП, другие вызваны внутренним состоянием самой АП: неэффективностью и слабыми адаптивными свойствами ее организационной и технологической структуры, старением производственного аппарата, недостатком или отсутствием собственных и кредитных источников инвестиционных ресурсов и т. д.

Приведенные выше особенности состояния и тенденций функционирования АП позволяют сформулировать некоторые оценки, из которых необходимо исходить при прогнозировании перспектив отечественной АП и при ее реформировании как системообразующей отрасли с точки зрения решения проблемы повышения уровня технологизации и ускорения роста всей российской экономики. Перечислим главные, на наш взгляд, из них, а также, по возможности, приведем их краткое качественное обоснование.

1. Новый облик АП будет формироваться под воздействием платежеспособного спроса на ее продукцию, как со стороны государства, так и со стороны внутреннего и внешнего рынков. Резкое снижение уровня жизни населения и тарифная политика на авиаперевозки привели к многократному сокращению пассажиропотока (средняя цена авиабилета сопоставима со среднемесячной зарплатой). Стремительный рост пассажиропотока может быть обусловлен только столь же динамичным ростом доходов основной массы населения и снижением внутренних издержек авиакомпаний, что недостижимо при сырьевой ориентации и сложившейся структуре экономики. Более вероятен другой сценарий – за приближением внутренних цен на энергоресурсы к общемировым последует рост издержек во всех отраслях, сокращение доходов и рабочих мест. По показателю ВВП на душу населения Россия отстает в несколько раз не только от ведущих, но и многих развивающихся стран.

Низкое качество жизни и незначительная емкость российского внутреннего рынка авиаперевозок (ими пользуются всего 3% населения) являются препятствием к возрождению конкурентоспособного авиастроения. Создалась ситуация, блокирующая развитие АП: расширение рынка авиаперевозок невозможно без резкого повышения благосостояния населения и снижения внутренних издержек авиаперевозок. Мелкосерийное же производство обречено на низкую эффективность. Мощности Ульяновского предприятия «Авиастар» позволяют выпускать ежегодно до 60 самолетов Ту-204. Высокая эффективность производства в современных условиях обеспечивается серией 300-500 авиалайнеров в год. В советский период таких серий в России не было, сейчас же ей такое количество новых самолетов пока и не требуется.

Следовательно, стратегия развития АП и воздушного транспорта должна соотноситься с общей стратегией социально-экономического развития

страны. Только исходя из темпов роста общественного благосостояния, необходимо строить прогноз и формировать рынок авиаперевозок и структуру авиационного парка.

При прогнозировании динамики объема авиаперевозок следует учитывать высокую степень корреляции этого показателя с показателями динамики ВВП, реальных денежных доходов населения и среднегодового пассажирского тарифа на внутренних авиалиниях. Последние показатели не дают оснований для особо оптимистического прогноза роста авиаперевозок в ближайшие 10 лет при всех сценариях развития, в том числе и при самом рациональном – структурной реформе экономики.

Перекося в социальных и промышленных приоритетах в сторону последних, разрыв в цепи, связывающей непосредственных потребителей услуг и объем их платежеспособного спроса с производителями авиатехники, может привести к ситуации неэффективности инвестирования.

2. Аналогичные требования и оценки следует поставить во главу подхода к развитию военной авиации. Вопрос о том, сможет ли общество позволить себе осуществлять крупномасштабные (хотя и отложенные по времени) закупки дорогостоящей авиатехники для ВВС, остается без ответа, поскольку нет сколько-нибудь достоверных прогнозов развития экономики страны, формирования ее бюджета и военной его составляющей в среднесрочной и долгосрочной перспективе. Между тем, уже сейчас известны чрезвычайно высокие стоимостные параметры военных самолетов нового поколения при сомнительном повышении их эффективности по сравнению с авиатехникой предшествующего поколения.

Если в настоящее время российский военный бюджет не позволяет осуществлять даже единичные закупки освоенных в производстве самолетов, то не поддается объяснению оптимизм по поводу массовых закупок супердорогостоящей техники новых образцов даже в случае удвоения военного бюджета. Но удвоение ВВП за предстоящее десятилетие не предвидится и даже теоретически не прогнозируется. Следовательно, расчет делается на новый виток милитаризации экономики.

Для минимизации издержек необходимо соотнести долгосрочную программу вооружений с оборонительными потребностями страны и вооруженных сил, с системной интеграцией различных видов оружия. Вполне возможно, что для этого уже сейчас необходимо создавать фронт работ по альтернативным способам решения задач, возлагаемых на новые типы оружия, то есть, например, на военные самолеты шестого поколения, которые, как утверждают некоторые эксперты, будут беспилотными.

Кроме того, хотя российская АП пока чувствует себя достаточно уверенно в военном сегменте мирового рынка авиатехники (а именно – боевых самолетов и некоторых видов вертолетов), но этот фактор ее развития носит конъюнктурный характер и в долгосрочной перспективе не может быть единственной и фундаментальной основой ее благополучия и технико-экономического прогресса: уже в ближайшем будущем начнется

лицензионное производство поставляемых за рубеж образцов техники. Новая же военная техника может не найти рынка сбыта – российская программа создания истребителя пятого поколения отстает от аналогичной программы США на 5-7 лет, к тому же стоимость новой авиатехники может быть неприемлемой для зарубежных покупателей.

3. Очевидная коллизия недееспособности целостного существования АП без государственной поддержки (в виде государственного заказа и частичного финансирования научных исследований разработок в рамках федеральных и региональных целевых научно-технических программ), с одной стороны, и отсутствия необходимых финансовых средств для саморазвития отрасли, с другой стороны, не может быть разрешена без переориентации большей части предприятий на другие (неавиационные) сферы деятельности.
4. Недостаточный уровень госбюджетного финансирования АП выдвигает на первый план в качестве наиболее актуальной задачи поиск альтернативных государству заказчиков и источников финансирования разработки и производства авиатехники. Поддержание и развитие потенциала АП может и должно осуществляться на основе диверсификации каналов инвестиционного обеспечения отрасли, стабильного наращивания ее коммерческого сектора. В опережающем развитии нуждается система эксплуатационного сопровождения авиатехники, недостатки которой существенно влияют на уровень ее конкурентоспособности на фоне достижений в этой области зарубежных авиастроительных корпораций.
5. АП не может выжить, производя все типы самолетов, существующих в разработках. В конце концов, даже найдя средства для инвестирования в новые разработки, соответствующие не только современным, но и перспективным требованиям к авиационной технике, трудно представить процесс их окупаемости при отсутствии возможностей у эксплуатирующих организаций в приобретении этой техники. Это касается и гражданских, и военных потребителей продукции АП. Необходим отбор наиболее востребованных и прибыльных проектов с последующим полномасштабным ресурсным обеспечением. Ускоренная реализация этих проектов увеличит финансовую и инвестиционную базу промышленности и авиационного транспорта, что позволит приступить и к другим перспективным проектам, в том числе и для внешнего рынка.

Требуется активизировать процесс структурной (организационной, производственной и финансовой) консолидации, который не отвечает современным требованиям интеграции ни по масштабам (остается большое число конкурирующих между собой фирм), ни по времени (внешние конкуренты все дальше уходят вперед в научно-техническом и технологическом развитии, наращивая свой отрыв).

Реструктуризация отрасли, осуществляемая по двум моделям, — на основе административных методов «сверху» (когда держателем госпакетов

акций и распорядителем финансов назначается некая управляющая компания) и на основе экономических стимулов «снизу» (когда предприятия консолидируются вокруг признанного предприятия-лидера и добровольно, с учетом своих интересов создают интегрированную структуру) — свидетельствует о тупиковом характере и высокой конфликтности первого пути, зачастую не учитывающего экономических интересов всех экономических агентов – участников интеграции. Конфликтующие с управляющей компанией предприятия успешно работать не могут. Из теории управления проектами известно, что если хотя бы один из участников не заинтересован в реализации проекта, то такой проект подлежит пересмотру.

Внутриотраслевые потоки финансовых средств и капитала, слабо ориентированные на повышение эффективности всей цепочки «наука – производство – эксплуатация» авиатехники, ведут к тому, что у предприятий, научной и опытно-экспериментальной базы нарушается процесс воспроизводства и повышения эффективности мощностей, получения новых знаний, их материализации в технических и технологических новшествах. Существуют и достигли критического уровня проблемы развития научного и старения кадрового потенциала, и т. д. В результате создаются многочисленные системные и кумулятивные эффекты. Так, например, если сейчас отсутствие финансовых средств влечет за собой нарушение процесса воспроизводства новых научных знаний и технологий, то уже в ближайшем будущем этот фактор будет оказывать все возрастающее влияние на понижение существующего уровня конкурентоспособности авиапромышленности вследствие недостатков научно-технического и кадрового потенциала.

При оценке имеющегося потенциала авиационной отрасли и его возможностей необходимо учитывать, что экономический рост должен быть поддержан не только наличием соответствующих институтов рынка, но и факторами самоорганизации и саморазвития предприятий. Быстрое восстановление авиационного потенциала России на качественно новой основе и в новом структурном оформлении, способном противостоять современным ТНК («Boeing», «Airbus»), представляется в краткосрочной перспективе достаточно иллюзорным.

6. АП приходится восстанавливаться в условиях, когда российские авиакомпании пополняются все большим количеством западных авиалайнеров (сказывается отсутствие отечественных, сертифицированных по международным постоянно ужесточаемым нормам ICAO). Превентивной мерой, сдерживающей эту тенденцию, является, на первый взгляд, установление таможенных барьеров. На самом же деле здесь нужна более взвешенная политика, поскольку таможенные барьеры не только защищают авиастроителей, но и лишают российские авиакомпании хороших возможностей зарабатывать на международных авиалиниях. Большие, чем у соперников, затраты на импортную технику ослабляют их конкурентоспособность, ведут к потерям в бизнесе. Выходом из создавшегося положения является не ограничение

на ввоз техники, а на срок, на который она ввозится, поскольку авиакомпании также имеют право на защиту и их уход с международных авиалиний способен еще более осложнить положение АП.

7. Уровень тарифов и рентабельности на заграничных линиях существенно выше, чем на внутренних линиях, что делает зарубежную технику выгодной в эксплуатации. С другой стороны, это же обстоятельство является трудно устранимым препятствием для использования зарубежной техники внутри страны и стимулом к увеличению объема перевозок отечественной авиатехникой.
8. Требование сохранения АП на первый взгляд подразумевает безусловное строительство авиалайнеров. Но сейчас у этого сценария развития российской АП появилась достаточно убедительная альтернатива, суть которой в том, чтобы адаптировать авиастроение к новым условиям глобального рынка, отказавшись от завершающих его стадий, и занять достойное место на рынке авиационных компонентов. Производство комплектующих в рамках международной кооперации не менее (а по некоторым оценкам и более) рентабельно, чем окончательная сборка самолетов, кроме того, возможно лицензионное производство (такое уже было в истории отечественной авиации в 20–30-е годы и во время войны – ЛИ-2).

Такой сценарий развития АП ранее был невозможен вследствие блокового противостояния, вряд ли он будет главенствовать и впредь. Но как дополнение к собственному авиастроению по полному жизненному циклу самолетов у этого направления имеются очень большие потенциальные возможности.

9. При создании гражданской авиатехники необходимо гармонизировать коммерческий и технократический подходы. Разрабатываться должна заведомо востребованная техника, а не та, которая отвечает техническим возможностям. Чтобы изменить ситуацию, предприятиями должен управлять менеджмент, несущий ответственность за продажи. Ему должна принадлежать главная роль в определении стратегии бизнеса, в выявлении потенциальных рыночных ниш, конкурентных преимуществ и заказчиков новшества. И лишь после этого, имея заделы и технико-экономические параметры новшества, к работе должны приступать конструкторы.
10. Структуру отрасли необходимо привести к потребностям бизнеса. В России больше ОКБ и, соответственно, типов летательных аппаратов, чем их осталось во всем мире: Ил, Ту, Як, Бе, Су, МиГ, ЭМЗ, Ан, Ми, Ка и др. Это не только соперничество фирм, но и неоправданные параллельные разработки, распыление ресурсов, проблемы с унификацией, обслуживанием и т. д. Фирмы конкурируют между собой вместо того, чтобы консолидироваться для внешней конкуренции. Известно, например, что на мировом рынке

присутствуют всего две корпорации по производству магистральных самолетов – Boeing и Airbus.

Внутренняя конкуренция в российской АП не позволяет укреплять ее традиционно ничтожные позиции на рынках развитых стран. Выход видится в создании международной кооперации, облегчающей выход на рынки взаимодействующих стран.

11. Одним из сдерживающих факторов развития АП является ее зависимость от производителей электронных компонентов. Научно-технический уровень современной авиатехники во многом определяется так называемой «элементной базой» авиационных электронных систем, от которых зависят технико-экономические, тактико-технические и эксплуатационные характеристики образцов авиатехники. Использование импортных компонентов в некоторых образцах вооружений исключено в принципе. Следовательно, возникает задача адекватных капиталовложений в развитие научной и производственной базы электроники, которая уже длительное время не находит своего решения.

Таким образом, оценивая макро- и мезоэкономические условия функционирования отечественной АП, можно заключить, что сложившаяся в ней сложная и противоречивая ситуация представляет собой совокупный результат сочетания особенностей и достижений ее прошлого развития, реалий периода десятилетия реформ российской экономики и проблем, обусловленных необходимостью адаптации к условиям, прежде всего, глобализационных процессов в современной мировой экономике.

Характер проявления всей совокупности различных тенденций и факторов, имеющих отношение к перспективному (с точки зрения решения задач ускорения и изменения качества роста, технологизации всей экономики) потенциалу АП, не предоставляет возможности принятия в ее отношении простых и безболезненных стратегических решений. Их экономический аспект заключается в том, чтобы с максимальной выгодой распорядиться наследством прежней экономической системы: научно-конструкторскими и технологическими школами, экспериментальными базами, производствами, кадрами, системами авиаперевозок и т. д.

Перспективы развития российской АП, ее роль на мировом рынке авиатехники будут в дальнейшем определяться ее способностью адекватно оценивать ситуацию и реагировать на меняющуюся геополитическую обстановку в мире способностью критического осмысления своего прошлого пути развития, успешностью выхода из современного кризисного состояния, способностью и решительностью интеграции в мировое экономическое пространство, владения современными методами управления и механизмами технологического развития.

Наиболее рациональный путь решения проблем собственного развития российской авиапромышленности лежит через развитие внутреннего рынка авиатехники и услуг воздушного транспорта, а также через стабильное финансирование возрастающего государственного заказа. Тогда и благо-

приятная конъюнктура мирового рынка сыграет свою положительную стимулирующую роль.

Глава 2. Задачи и принципы государственного регулирования авиационного транспорта

2.1. Задачи государственного регулирования

Главными задачами государства в области регулирования гражданской авиационной деятельности являются:

1) государственная поддержка разработки ключевых базовых технологий и создания научно-технического задела, выполнения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ для разработки новых образцов конкурентоспособной гражданской авиационной техники;

2) создание условий для сохранения и развития необходимой научно-технической базы, обеспечивающей техническую оснащенность отечественной гражданской авиации на мировом уровне;

3) содействие реструктуризации авиастроительного комплекса в соответствии с требованиями обеспечения обороноспособности, экономического развития Российской Федерации и потребностями гражданской авиации в обновлении парка авиационной техники;

4) обеспечение высокого уровня безопасности авиационной деятельности на основе технологического перевооружения отрасли, развития систем поддержания летной годности авиационной техники и обеспечения безопасности полетов, совершенствования технологических и организационных основ использования воздушного пространства;

5) оптимизация сети международных аэропортов и аэропортов федерального значения;

6) создание системы и механизмов кредитования поставок (продаж) отечественной гражданской авиационной техники и условий для становления и развития отечественной системы авиационного лизинга как основы обновления парка воздушных судов;

7) создание условий для ведения в хозяйственный оборот результатов интеллектуальной деятельности, права на которые принадлежат Российской Федерации;

8) создание условий для эффективного функционирования гражданской авиации (сохранение и развитие авиационной инфраструктуры, совершенствование механизмов сертификации и лицензирования и т.д.);

9) эффективное управление государственной долей собственности на предприятиях и в организациях гражданской авиации и авиапромышленного комплекса;

10) создание условий для конкуренции в гражданской авиации и авиапромышленном комплексе;

11) совершенствование регулирования естественных монополий в области гражданской авиационной деятельности;

12) развитие нормативной правовой базы в области гражданской авиационной деятельности;

13) совершенствование системы подготовки кадров, методической базы и технических средств обучения, сохранение высокого уровня квалификации авиационного персонала и разработка комплекса мер по его социальной защите;

14) содействие международному признанию отечественной системы обеспечения безопасности полетов.

2.2. Принципы государственного регулирования

Главными принципами государственного регулирования гражданской авиационной деятельности являются:

1) в финансово-экономической сфере:

– государственная поддержка жизненно важных и экономически выгодных для государства направлений развития гражданской авиации, в том числе разработки новых образцов отечественной авиационной техники и их дальнейшей модернизации;

– рациональное распределение финансовых ресурсов в интересах решения проблем гражданской авиации на основе долгосрочного прогноза, целевых программ и консолидации финансовых средств;

– проведение протекционистской политики по внедрению отечественной авиационной техники;

– государственная поддержка закупок авиационными компаниями отечественных воздушных судов нового поколения, в том числе путем компенсации расходов по уплате процентной ставки по кредитам, привлекаемых авиационными компаниями для покупки новой отечественной авиационной техники;

– поддержка создания отечественной системы авиационного лизинга;

– поддержка на государственном уровне разработанных совместно с зарубежными партнерами программ, а также работ по международному признанию отечественных норм и систем в области авиационной деятельности;

– всемерное содействие притоку отечественных и зарубежных внебюджетных финансовых средств и других ресурсов;

2) в организационной сфере:

– развитие гражданской авиации и авиапромышленного комплекса на основе координации и согласования их деятельности по реализации действующих, формированию и разработке новых программ;

– согласованная с прогнозом развития экономики страны и платежеспособного спроса на авиационные перевозки, работы и услуги количественная и структурная оптимизация объектов и средств авиационной инфраструктуры, позволяющая обеспечить нормальное функционирование гражданской авиации и ее своевременное техническое переоснащение;

– разработка и реализация комплекса мер по реструктуризации авиационной промышленности, в том числе создание нескольких централизованно управляемых холдингов с контрольным пакетом акций, принадлежащих Российской Федерации;

3) в сфере научно-технической политики:

– сохранение и развитие научно-технического потенциала, создание перспективных материалов и технологий как основы дальнейшего развития гражданской авиации России;

– рациональное сочетание модернизации образцов гражданской авиационной техники, созданных в последние годы, с разработкой перспективных образцов, соответствующих уровню XXI века;

– унификация и оптимизация типажа гражданской авиационной техники;

– обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности.

Государственное регулирование гражданской авиационной деятельности осуществляется преимущественно правовыми и экономическими методами, в том числе государственной поддержкой. В определенных случаях, в рамках законодательства Российской Федерации, государство оставляет за собой право непосредственного вмешательства в деятельность субъектов, осуществляющих гражданскую авиационную деятельность.

Реализация функций государственного регулирования в области безопасности гражданской авиации определяется, в том числе, наличием необходимых финансовых ресурсов. От уровня финансирования будут зависеть сроки реализации задач, стабилизация уровня безопасности полетов и авиационной безопасности и создание предпосылок для устойчивого развития воздушного транспорта.

В качестве источников финансирования мероприятий в области безопасности гражданской авиации предусматриваются федеральный бюджет, бюджеты субъектов Российской Федерации и внебюджетные средства.

2.3. Государственное регулирование по обеспечению безопасности полетов

Всякая международная воздушная перевозка связана с пересечением государственных границ, поэтому пассажир должен строго выполнять правила, установленные странами отправления, транзита, назначения.

Имеются шесть основных документов и требований, наличие и выполнение которых является обязательным для пассажиров международных рейсов:

- паспорт
- виза
- медицинская карта
- аэропортовый сбор
- таможенный контроль

➤ валютное регулирование.

При международной воздушной перевозке пассажир должен иметь паспорт, признанный всеми странами, в которые и через которые он совершает поездку. При проверке паспорта необходимо уточнить:

1. срок действия паспорта
2. пригодность для данной страны, страны назначения и транзита.

Паспорт является собственностью оформившего его государства, должен всегда быть у пассажиров, а при утере надо немедленно сообщить в посольство или консульство.

Виза – это запись в паспорте или другом документе, сделанная официальными органами. Визы бывают:

1. выездные, выдаваемые МИД данной страны для выезда из страны
2. въездные, выдаваемые посольством или консульством данной страны за границей
3. транзитные, выдаваемые страной транзита.

Виза состоит из номера, типа, даты оформления, срока годности. Виза может быть однократной или многократной с указанием времени пребывания в данной стране.

Медицинская карта пассажира должна удостоверить отсутствие у него инфекционных заболеваний. Контроль состоит в проверке сертификата о прививках. Вакцинация и контроль за ее выполнением производятся в соответствии с требованиями Всемирной организации здравоохранения. Для контроля проведенной вакцинации оформляется международный сертификат вакцинации, в котором указывают день, месяц, год вакцинации:

1. против желтой лихорадки
2. против холеры и других инфекционных заболеваний.

По правилам международной организации здравоохранения международному пассажиру не может быть отказано во въезде в страну, он не может быть оштрафован, преследоваться или принуждаться к проведению вакцинации.

По Российским правилам при въезде из любой страны вакцинации не требуется. Пассажир с остановкой в РФ более трех месяцев должен представить вместе с просьбой о визе сертификат о СПИДе в посольство или консульство РФ.

Таможенный контроль производится государственными органами с целью ограничения ввоза или вывоза определенных наименований товаров и вещей.

Таможенный досмотр включает информацию о предметах и вещах, запрещенных для импорта и экспорта, и о предметах и вещах, импорт и экспорт которых ограничен и/или облагается таможенной пошлиной. Перед прохождением таможенного контроля пассажир заполняет декларацию, в которой указывает:

- паспортные данные: фамилию, гражданство
- маршрут воздушной поездки
- количество мест багажа, ручной клади

- содержимое багажа
- другую информацию, по требованию государственных органов.

После заполнения декларации багаж и ручная кладь пассажира подвергаются таможенному досмотру. От заполнения декларации могут освобождаться:

1. дети до 16 лет, следующие с родителями (опекунами)
2. члены экипажа ВС
3. дипломаты.

За последнее время, с целью упрощения таможенных формальностей, в некоторых аэропортах внедрена система «зеленого канала» и «красного канала». Через «зелёный канал» проходят пассажиры без заполнения декларации, если у этих пассажиров в багаже и ручной клади нет предметов и вещей, ограниченных или запрещенных к ввозу/вывозу, валюта не превышает установленных размеров, драгоценности находятся только на себе. Остальные пассажиры проходят через «красный канал» с заполнением декларации.

Контроль безопасности проходят все вылетающие пассажиры, у которых в их ручной клади не должно быть предметов, запрещенных к перевозке воздушным транспортом, в т. ч.:

- огнестрельного и холодного оружия
- боеприпасов и взрывчатых веществ
- ядовитых и отравляющих веществ
- взрывоопасных и легковоспламеняющихся веществ
- сжатых и сжиженных газов и других опасных предметов и веществ, принимаемых к перевозке на ВС на особых условиях.

На современном этапе развития перевозок на воздушном транспорте проблеме обеспечения безопасности полетов уделяется большое внимание, выражающееся в постоянной профилактической работе по обеспечению безопасности полетов, которая реализуется прежде всего через комплекс организационных и технических мероприятий. При этом ГА является одним из видов транспорта, преимущество которого в скорости, в высокой регулярности делает ее незаменимым в удовлетворении экономических, политических, культурных интересов граждан в сфере внутренних и внешних связей.

Задача государства, общества – защита жизненных интересов людей. Функция ГА – выполнение авиационных услуг без угрозы для здоровья и жизни заказчика, т. е. обеспечения БП – основная задача ГА. Осуществление этой задача зависит от управления БП. Кроме этого любое авиационное происшествие может стать причиной больших моральных и материальных потерь для авиаперевозчика, что приведет к снижению его конкурентной способности на мировом рынке по предоставлению авиатранспортных услуг.

Поэтому обеспечение авиационной безопасности и БП в ГА затрагивает не только социальные, политические, технические аспекты государства и общества, но и становится экономической категорией для авиаперевозчиков, членами которой является Россия и другие страны

содружества. Обеспечение БП ГВС – сложная задача, она решается совместным трудом проектировщиков авиационной техники (АТ), службами надзора за авиационной безопасностью, а также эксплуатантами. При этом на стадии проектирования, изготовления, испытания АТ требования по БП закладываются и воплощаются в конструкции ВС, его технологии изготовления.

На этапе эксплуатации эти требования поддерживаются путем соответствующей организацией работы на земле и в полете.

В настоящее время, наряду с совмещением традиционных методов, разрабатываются новые принципы оценки и обеспечения БП, зарождаются теоретические основы и методология ее исследования как комплексной проблемы. Намечается качественный скачок – переход от накопления и анализа многочисленных, зачастую разрозненных данных о причинах АП к созданию общей теории БП. Одно из направлений этой работы – это внедрение в деятельность эксплуатантов программы по предотвращению АП в ГА (система качества) и жесткий контроль за работой эксплуатантов.

Общие положения программы по предупреждению АП

Типовая комплексная программа по предупреждению АП в ГА России является отраслевой программой, в которой определены целевые функции Федерального органа исполнительной власти в лице: Федерального агентства воздушного транспорта (ФАВТ) Минтранса РФ; территориальных управлений; авиапредприятий (авиакомпаний, эксплуатантов ВС и др. организаций); АУЗ (учебных центров), осуществляющих подготовку авиационного персонала. Эта программа является организационно-методической основой деятельности всех участников системы по обеспечению полетов в ГА России.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта Минтранса РФ, как полномочный орган ГА, на основе внедрения нормативно-правового метода управления и регулирования деятельности ГА РФ осуществляет управление системой предупреждения АП в рамках подсистем стандартизации, сертификации, лицензирования, расследования и профилактики АП, а также контроля и надзора за БП всех участников системы обеспечения безопасности ВТ РФ.

Авиапредприятия ГА (авиакомпании, эксплуатанты ВС и др.) осуществляют свою деятельность на основе установленных систем качества по обеспечению безопасного производства полетов описанную в соответствующих документах и представленных в программе по предупреждению АП по всем группам причин-факторов. Авиапредприятия устанавливают систему контроля качества обеспечения безопасного производства полетов, предусматривающую обратные связи и содержащую процедуры, разработанные для проверки соответствия эксплуатантов всем применяемым эксплуатационным требованиям, стандартам, правилам, процедурам.

Профессиональная подготовка авиационного персонала ГА РФ АУЗ осуществляется через реализацию программ подготовки и сертификацию авиационного персонала по критерию знаний, навыков, умений по обеспечению БП.

Программа предотвращения АП сможет решить следующие задачи:

1) Представлять по всем направлениям и элементам системы обеспечения безопасного производства полетов ГВС РФ эффективную стратегию предотвращения АП, путем введения соответствующей эксплуатационной концепции в области надежного, устойчивого и эффективного функционирования и эксплуатации ВТ ГА РФ.

2) Поднимет на новый уровень корпоративную культуру авиационного персонала по управлению и обеспечению безопасного, надежного и эффективного функционирования ГА.

3) Стратегической целью целевой комплексной программы является стабилизация устойчивого, надежного, безопасного и эффективного функционирования ГА РФ.

Для реализации цели программы нужна концепция, в которой основополагающими принципами будут мобилизация организационно-правовых, нормативно-технических, финансово-экономических, человеческих и прочих ресурсов в эксплуатационной системе для обеспечения безопасного производства полетов. Для этого необходимо на всех уровнях найти механизм предупреждения появления аварийных факторов-причин АП.

Авиапредприятия ГА (а/к, эксплуатанты ВС, аэропорты и другие организации) обеспечивающие производство полетов должны:

а) четко заявить о своей политике обязательства в сфере обеспечения безопасного производства полетов и отразить ее свойства эксплуатанта;

б) назначить руководителя программы из числа высшего управленческого персонала, имеющего необходимую квалификацию и компетентность;

в) считать комплексную систему качества обеспечения и управления безопасным производством полетов и иметь свою инфраструктуру, обеспечивающую требуемые качества и применять методы и процедуры оценки эксплуатационных характеристик соответствующих элементов системы качества, в том числе программы по предупреждению АП;

г) надлежащим образом подготовить персонал, обеспечивающий безопасное производство полетов и убеждаться в понимании политики эксплуатанта и знаний стандартных эксплуатационных процедур, предупреждающих АП.

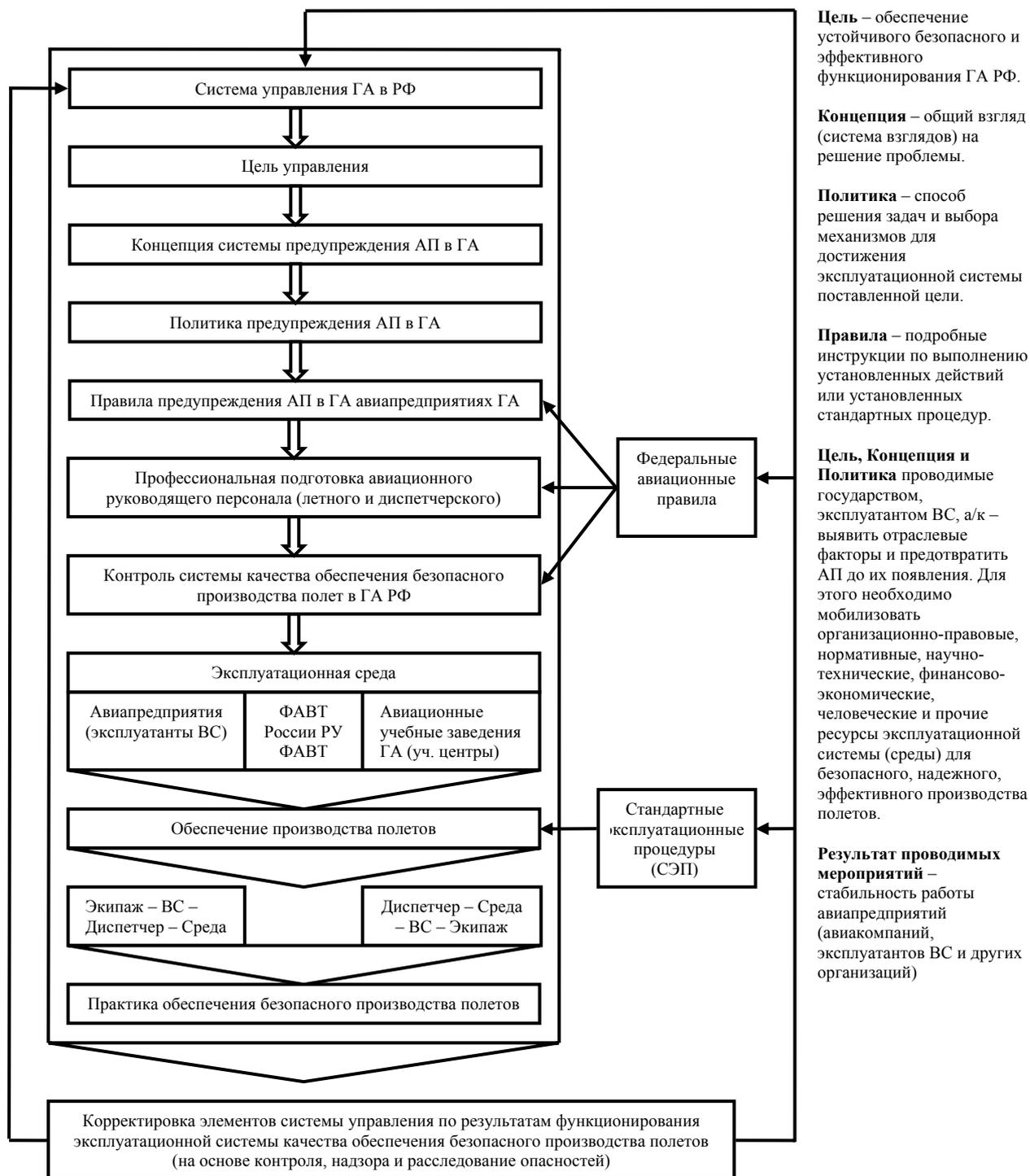


Рис.1. Система управления качеством обеспечения безопасного производства полетов ГА РФ

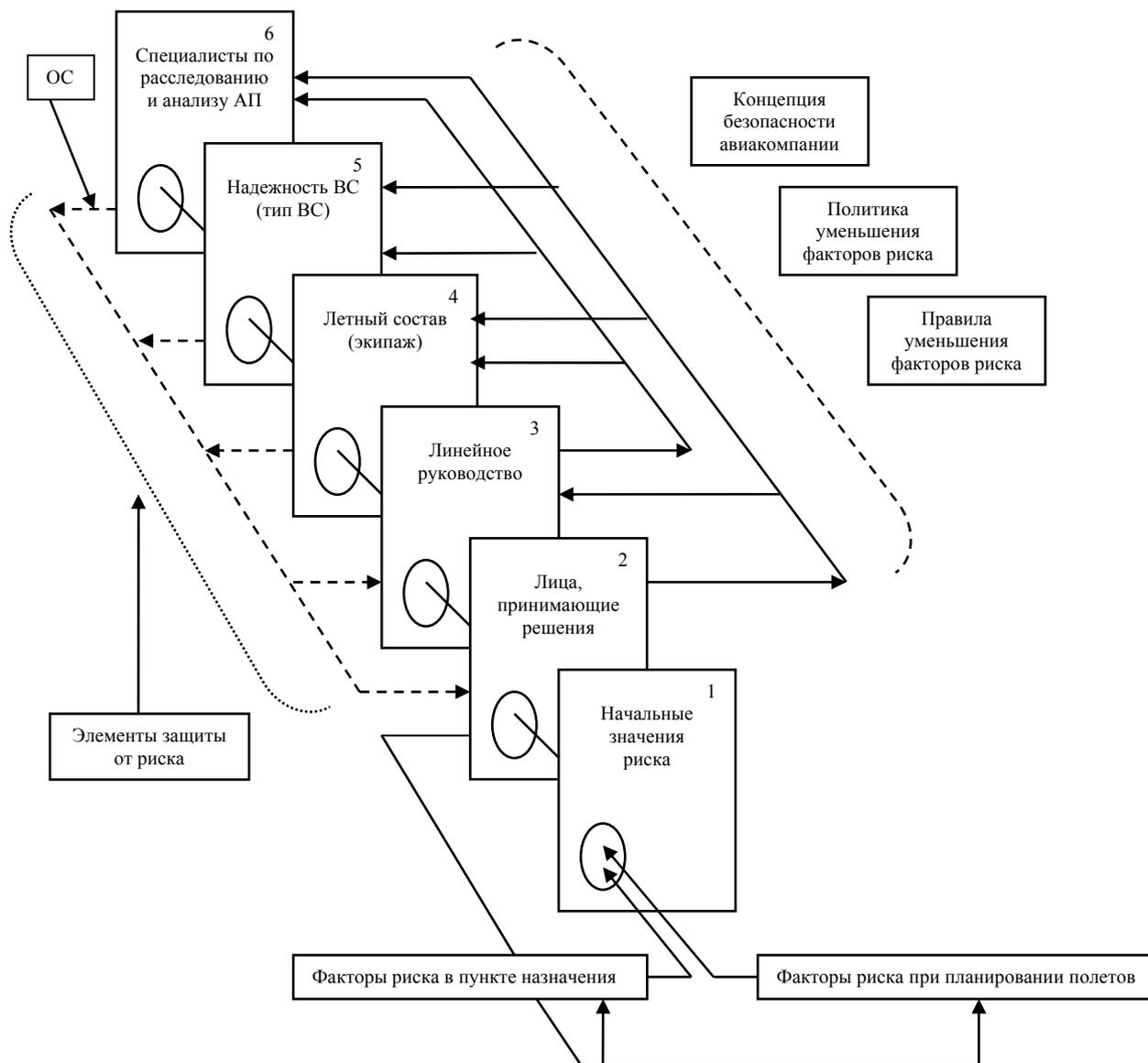


Рис. 2. Роль человеческого фактора в управлении системой качества обеспечения безопасного производства полетов эксплуатантом ВС (авиакомпанией)

Глава 3. Конкуренентоспособность авиатехники

3.1. Конкуренентоспособность авиатранспорта на внутреннем рынке

В последние годы для авиатранспорта России характерен рост объемов перевозок, рынок авиаперевозок России становится более привлекательным. Однако, чем активнее растет спрос на услуги воздушного транспорта, тем стремительнее отрасль воздушных перевозок приближается к той критической черте, за которой дальнейшее ее развитие станет невозможным без качественных изменений практически во всех сферах деятельности. Назрела необходимость в переоснащении современными воздушными судами, развитии наземной инфраструктуры, совершенствовании законодательной базы, внедрении современных информационных технологий. Требуется ускорять процессы консолидации отрасли, оздоравливать инвестиционный климат, устранять излишние административные барьеры.

Понимание неизбежности перемен растет в том числе и в органах государственного регулирования.

В своем ежегодном послании Федеральному собранию Президент России Владимир Путин обозначил развитие транспортной инфраструктуры как одну из наиболее значимых задач, стоящих перед страной. Это и неудивительно: проблема перевозок грузов и пассажиров всегда была актуальна для России с ее огромными расстояниями.

Транспортная стратегия РФ на период до 2015 года, одобренная на заседании Госсовета в октябре прошлого года, уделяет воздушному сообщению особое внимание. В ней отмечается, что конкурентоспособность авиационного транспорта на внутреннем рынке будет определяться соотношением экономически оправданного тарифа и платежеспособности пассажиров. На международных же перевозках определяющими факторами конкурентоспособности российских воздушных перевозок будут соответствие авиатехники международным стандартам и высокое качество предоставляемых авиакомпаниями услуг.

Сегодня внешний рынок имеет больший потенциал, нежели внутренний. Географическое положение России способствует «связыванию» потоков Европы и Азии. Рост деловой активности в России, дальнейшая интеграция в международную систему деловых, политических, социальных отношений будут способствовать увеличению пассажиропотока в Европу и Россию.

Несмотря на все успехи отечественных авиаперевозчиков, на сегодняшний день – это компании среднего бизнеса по мировым стандартам. Объемы их деятельности отличаются от ведущих международных перевозчиков в десятки раз.

Высокую эффективность демонстрируют, в основном, ведущие отечественные перевозчики. В то время как показатели совокупной деятельности всего сектора остаются незначительными.

Поэтому повышение конкурентоспособности и эффективности российских авиакомпаний – это необходимое условие для успешной интеграции России в мировую индустрию авиаперевозок.

А значит, для будущего развития и для поддержания высоких темпов роста российским компаниям необходимо соблюдать качество авиаперевозок на том же уровне, что и качество услуг их мировых конкурентов при сохранении среднерыночных тарифов.

Нужно отметить, что основными характеристиками конкурентоспособности являются:

- * маршрутная сеть;
- * частота рейсов;
- * состояние авиапарка;
- * безопасность полетов;
- * регулярность полетов;
- * наземная инфраструктура.

Российские авиакомпании в свою очередь удовлетворяют лишь части из них.

Реализация настоящей Стратегии должна обеспечить вклад авиационной промышленности в решение следующих общенациональных задач современного этапа экономического развития России:

- Удвоение ВВП за десятилетний период. Для этого за счет высоких темпов роста (не менее 12-15% в год) отрасль должна обеспечить свой вклад в дополнительный прирост темпов экономического развития страны сверх тех значений, которые могут быть достигнуты с помощью инструментов макроэкономического регулирования в преимущественно сырьевой экономике.
- Удовлетворение потребности российских Вооруженных Сил в новейшем авиационном вооружении, как в количественном, так и в качественном отношении, при одновременном сохранении позиций России на мировом рынке вооружений.
- Решение двух из семи системных проблем, определенных «Основными направлениями деятельности Правительства Российской Федерации до 2008 года», а именно:
 - преодоление технологического отставания России от ведущих стран мира, низкого уровня значительной части научно-технических разработок, недостаточной инновационной активности российских компаний;
 - развитие высокотехнологичного сектора российской экономики с точки зрения национальной безопасности и конкурентоспособности.
- Развитие взаимодействия государства и отраслевого бизнеса (частно-государственного партнерства). Расширение роли заинтересованного в

подъеме отрасли бизнеса не должно сдерживаться ничем, кроме рационально определяемых ограничений, связанных с обороной и безопасностью страны.

Проблемой является проблема структурного характера – несоответствие масштаба и структуры существовавшей в стране авиационной промышленности, ее научно-технического и производственного потенциала объему платежеспособного спроса на продукцию отрасли, как гражданского, так и военного назначения.

Замедление вследствие указанного структурного несоответствия процессов разработки, производства и сбыта авиационной техники, а во многих случаях и их практическая остановка, привели к неизбежному в таких условиях падению технологического уровня производства и проектирования, устареванию основных производственных фондов и большим кадровым потерям – как в количественном отношении, так и в отношении владения современными конструкторскими и производственными навыками. Аналогичные процессы развивались и в авиационной науке.

Структурные диспропорции в авиационной промышленности начали проявляться еще в конце 80-х годов в связи с разрушением двухполярной мировой системы, прекращением существования Варшавского договора и СЭВ и, как следствие, резким сокращением поставок авиатехники в страны, находившиеся ранее в сфере военно-политического и экономического влияния бывшего СССР. После дезинтеграции СССР и начала рыночных реформ структурные диспропорции приобрели открытые формы. Ни государство, ослабленное общеэкономическим трансформационным кризисом, ни многочисленные и несостоятельные в экономическом отношении авиакомпании, появившиеся в результате распада некогда единого «Аэрофлота», не оказались в состоянии потреблять по экономически оправданным ценам такое количество авиационной техники, на производство которой была рассчитана российская авиационная промышленность. Более того, в этом не было потребности – острота военного противостояния с Западом резко ослабла, а падение авиаперевозок в результате «обвального» снижения уровня реальных доходов населения создало в гражданской авиации существенный избыток провозных мощностей.

Структурный кризис в отрасли был несколько демпфирован экспортными поставками по линии ВТС самолетов фронтовой авиации и вертолетов, а также услугами по их послепродажному обслуживанию и модернизации. Однако экспортных доходов, получаемых с рынков ВТС, оказалось явно недостаточно для преодоления кризисных явлений и начала выпуска конкурентоспособных образцов гражданской и военной авиатехники.

Таким образом, причины проявления указанной проблемы носили, в основном, объективный характер. Имевшие место субъективные причины, которые заключались в недостаточном качестве антикризисного управления со стороны органов государственного управления и менеджмента предприятий, не могли существенно повлиять на общий ход развития

структурных диспропорций в отрасли. Кризис авиапромышленности был объективно неизбежен.

Непринятие мер по устранению проблемы (инерционный сценарий) приведет, наиболее вероятно к следующим последствиям:

1. В области гражданской авиатехники некоторое время продолжатся единичные продажи самолетов, разработка которых была в основном завершена еще в советский период. Эта техника будет поставляться, главным образом, на внутренний рынок, поскольку их продажи на мировом рынке при существующих формах организации товаропроводящей сети и финансового обеспечения экспортных операций маловероятны: зарубежные аналоги уже воплощены, технологичны и успешно эксплуатируются. Однако в условиях все расширяющегося проникновения на российский рынок иностранной авиатехники, отсутствия доступных инструментов финансирования производства и коммерческого продвижения отечественной продукции низкого качества, послепродажного обслуживания и все возрастающей цены поставщиков комплектующих, экономическая целесообразность дальнейшего производства гражданской авиатехники будет, наиболее вероятно, вскоре утрачена.

2. В области военной авиатехники проявится устойчивая тенденция снижения экспортных доходов, являющихся в настоящее время основным финансовым источником отрасли, что будет обусловлено следующим:

- развертыванием производства авиатехники (в том числе лицензионного) в Китае и Индии, которые в последние годы являются основными импортерами российских авиационных вооружений;
- обострением конкуренции с США и Западной Европой, опережающих Россию в разработке новой авиатехники (авиационных комплексов 4 и 5 поколений);
- выходом на рынок модернизации российской (советской) авиатехники компаний Израиля, Великобритании, Украины и других стран;
- снижением экономической эффективности экспортных контрактов, что снижает конкурентоспособность российских предприятий;
- все более высокими техническими требованиями основных зарубежных заказчиков, приблизившимися к пределу технологических возможностей российской авиапромышленности.

Развитие указанных тенденций как в гражданском, так и в военном секторах российской авиапромышленности приведет, наиболее вероятно, к дальнейшей деградации отрасли, обладавшей в предшествующий период высоким научно-технологическим и производственным потенциалом и являвшейся одной из самых сложных и наукоемких отраслей отечественной промышленности. Такой сценарий является неприемлемым ввиду следующих причин:

1. Военная авиация является одним из основных компонентов системы обороны и безопасности страны. Переход к импорту авиационных вооружений, и, как следствие, к иностранной зависимости в этой сфере для России неприемлем.

2. Авиапромышленность является отраслью высокотехнологического сектора, которая обладает потенциалом «интеллектуализации» структуры ВВП, отхода от сырьевой модели развития экономики страны, опережающего развития экспорта машинотехнической продукции и импортозамещения.

3. Стабильная работа авиапромышленности создает предпосылки для сохранения и развития целого ряда других высокотехнологичных отраслей промышленности ввиду большой длины и разветвленности технологических цепочек, образующихся в процессе создания современной авиатехники.

4. Авиапромышленность и ее смежные отрасли играют важнейшую социальную функцию, обеспечивая сохранение высококвалифицированных рабочих мест в научно-исследовательских институтах, конструкторских бюро, на производстве, в ВУЗах и техникумах.

Таким образом, целесообразность преодоления системного кризиса в авиапромышленности и становление ее как конкурентоспособной и саморазвивающейся промышленной отрасли при отсутствии в современных условиях внутренних ресурсов для саморазвития обуславливают необходимость участия Правительства Российской Федерации в решении системных проблем отечественной авиационной промышленности. Однако такое участие окажется эффективным и результативным лишь в случае изменения концептуального подхода и системы управления авиастроительными проектами и необходимыми для их реализации ресурсами. Изложение предложений по указанным изменениям составляют основное содержание Стратегии.

3.2. Стратегия конкурентной позиции АП

Ожидаемый результат – принципиальное изменение стратегической конкурентной позиции авиапромышленности России на мировом авиарынке (включая рынок самой России и СНГ), фактическое возвращение отрасли на этот глобальный рынок в качестве одного из мировых центров авиастроения. Достижение такого результата на остро конкурентном, олигополистическом, политизированном и – в части гражданской авиатехники – жестко регулируемом нормами, принимаемыми международными и национальными организациями (ВТО, ИКАО, FAA и др.), авиарынке требует как перманентного «предъявления» на рынок модернизированных и совершенно новых конкурентоспособных продуктов, так и проведения маркетинговой политики качественно нового уровня.

Эффект от достижения указанного результата окажется многоуровневым.

на макроуровне:

- Повышение обороноспособности страны, способности более эффективно реагировать на современные угрозы ее безопасности.
- Увеличение вклада авиапромышленности в прирост ВВП за счет опережающего роста производства и продаж продукции отрасли по отношению к динамике роста экономики страны.
- Расширение высокотехнологичного экспорта, ослабление зависимости экономического роста от конъюнктуры сырьевых рынков и соответствующее улучшение структуры внешнеторгового оборота.

на микроуровне:

- Формирование в авиапромышленности эффективных рыночно-ориентированных, обладающих потенциалом саморазвития бизнес-структур нового поколения.
- Повышение инновационной активности и уровня обновляемости фондов предприятий авиапромышленности и смежных отраслей.
- Облегчение доступа предприятий отрасли на финансовые рынки, расширение использования рынка ценных бумаг для привлечения финансовых ресурсов.

в социально-экономической сфере:

- Сохранение рабочих мест, предотвращение оттока талантливой части научно-технических кадров в другие отрасли экономики.
- Повышение спроса на квалифицированные научно-технические кадры, улучшение их возрастной структуры.
- Повышение производительности труда.

в бюджетной сфере:

- Обеспечение дополнительных налоговых поступлений.
- Увеличение экспортной выручки (доходы от продаж).

Критерии и индикаторы. Основным критерием достижения ожидаемого результата является динамичный и устойчивый рост объема продаж продукции отечественной авиапромышленности на мировом рынке. Под продукцией здесь понимаются не только готовые военные самолеты и вертолеты, гражданские воздушные суда, но также узлы, агрегаты и комплектующие, поставляемые российскими авиапроизводителями в рамках международных кооперационных проектов. Это также конструкторская и технологическая документация, услуги по ремонту, модернизации и послепродажному обслуживанию ранее поставленной авиатехники, запасные части к ней, а также высокотехнологические виды непрофильной продукции и услуг, производимых отраслью.

Общим целевым индикатором продаж являются существующие и прогнозируемые объемы и темпы роста реализации продукции авиапрома. Ввиду разнообразия продуктов (военных и гражданских, готовых и комплектующих и т. д.) и рынков (мировой, внутренний), вводятся еще несколько индикаторов, являющихся составляющими общего индикатора.

Кроме того, ввиду кризисного состояния отрасли в настоящее время (особенно ее гражданского сегмента) и, соответственно, низкой статистической базы для дальнейших сопоставлений, целесообразно помимо набора «объективных» индикаторов, маскирующих «эффект базы», ввести ряд дополнительных индикаторов, демонстрирующих изменение стратегической конкурентной позиции отрасли. К таким индикаторам могут быть отнесены:

- доля экспорта в общем объеме продаж предприятий авиационной промышленности.
- число зарубежных авиакомпаний, эксплуатирующих российскую авиатехнику.
- доля пассажирооборота, выполняемого российскими авиакомпаниями на самолетах иностранного производства (возрастание этой доли приобретает в настоящее время «взрывной» характер). По этому индикатору, в случае перелома существующей тенденции, можно будет судить о появлении конкурентных преимуществ отечественной авиатехники хотя бы на внутреннем рынке.
- динамика выработки и соотношение с аналогичным показателем мировых производителей.

По выбранным индикаторам могут быть установлены контрольные цифры, достижение которых к определенному времени создает основу для разбиения Стратегии на этапы. Контрольные цифры по указанным индикаторам будут устанавливаться по мере формирования в 2005-2006 годах обоснованных корпоративных стратегий создаваемых в настоящее время интегрированных структур.

Значение основного целевого индикатора Стратегии – ежегодного объема реализации конечной продукции отечественной авиапромышленности планируется увеличить с нынешнего уровня в примерно 3 млрд долл. до уровня 7 млрд долл. к 2015 г. (табл.1). При этом доля гражданской продукции в структуре доходов от реализации готовой продукции возрастет с 30% в 2006 г. до примерно 43% в 2015 г.

Таблица 1

Основные показатели реализации Стратегии

Стр.		Ед. изм.	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Итого
1	Объем продаж гражданской авиатехники	млн долл.	875	965	1420	1830	2475	2720	2775	2840	2905	3000	21805
2	Объем продаж гражданских самолетов и вертолетов	млн долл.	520	570	920	1290	1900	2100	2100	2100	2100	2100	15700
3	Доходы от кооперационных поставок	млн долл.	55	85	160	170	175	180	185	200	215	260	1685
4	Прочая продукция авиатехнического профиля и услуги	млн долл.	300	310	340	370	400	440	490	540	590	640	4420
5	Темп роста объемов продаж гражданской авиатехники	%	100	110	147	129	135	110	102	102	102	103	
6	Суммарный объем продаж товаров и услуг по предприятиям авиапром. комплекса	млн долл.	6100	6750	7900	8600	10000	12500	13200	13900	14900	15400	109250
7	Объем продаж военной авиатехники	млн долл.	2000	2000	2000	2100	2400	2500	2800	3300	3800	3900	26800
8	Объем продаж гражданской и военной авиатехники	млн долл.	2875	2965	3420	3930	4875	5220	5575	6140	6705	6900	48605
9	Удельный вес гражданской авиатехники в профильной продукции отрасли	%	30	33	42	47	51	52	50	46	43	43	

Выбор направления решения проблемы, или, другими словами, траектории движения отрасли к достижению выше сформулированного результата, определяется принятием решений по двум принципиальным вопросам:

1. Сохранение и расширение государственного владения и управления отраслью или развитие частно-государственного партнерства.

2. Самостоятельное (анклавное) развитие отрасли или расширение всех форм международного кооперационного и инвестиционного сотрудничества.

Выбор первого решения на обеих «развилках» (усиление роли государства + анклавное развитие) означает выбор одного варианта (направления) развития отрасли. Курс на развитие частно-государственного партнерства и международной интеграции приводит к реализации альтернативного варианта.

Направление 1. Выбор этого направления означает, что ответственность за успех или неуспех в достижении амбициозной цели превращения российского авиапрома в один из немногих мировых центров авиастроения практически целиком ложится на государство. В этом варианте государство берет на себя функции определения продуктового ряда, ответственность за правильность этого определения и, соответственно, за коммерческий успех бизнеса. На бюджет в этом случае ложится обязанность финансирования не только фундаментальных исследований и опережающих разработок «прорывных» продуктов, но и опытно-конструкторских разработок, подготовки производства, а также систем поддержания продуктов в эксплуатации для всего ряда коммерческих продуктов, предлагаемых на рынок.

Неизбежным последствием принятия решения для развития отрасли по первому направлению станет ее фактическая национализация. При этом государство не обладает ни мотивированными кадрами, ни технологиями управления предпринимательской деятельностью, ни возможностями по привлечению инвестиций, необходимых для реализации сложных бизнес-проектов.

Вышеизложенное дает основание для заключения вывода о невысокой вероятности достижения ожидаемого результата реализации Стратегии при выборе первого направления развития отрасли.

Направление 2. Альтернативным способом решения проблемы антикризисного развития авиапромышленности является объединение усилий государства и отечественного бизнеса при одновременном активном вхождении российской авиационной промышленности в международную кооперацию. Предлагаемая в рамках этого направления модель развития основана на принципах тесного взаимодействия государства и частного бизнеса, позволяющего эффективно сочетать государственные возможности концентрации ресурсов на необходимых направлениях и мотивированность частных собственников в отношении конечных результатов бизнеса.

Финансовые ресурсы, необходимые для развития по данному направлению, окажутся примерно такими же, что и при реализации первого направления, однако нагрузка на бюджет может быть существенно снижена за счет все возрастающего финансирования авиастроительных проектов из внебюджетных источников – собственных средств предприятий и их иностранных партнеров, коммерческих кредитов, стратегических и портфельных инвестиций. Кроме того, по сравнению с первым направлением, существенно повышается вероятность более эффективного управления финансовыми ресурсами и авиастроительными активами за счет вовлечения высокопрофессиональных и хорошо мотивированных менеджеров, работающих в негосударственном секторе экономики.

Однако повышение уровня внебюджетного финансирования не произойдет скачкообразно. Частные инвестиции в российскую авиационную промышленность в ее нынешнем состоянии еще длительное время будут оставаться высокорискованными и низкорентабельными, с длительным сроком окупаемости (не менее 7-12 лет), что обусловлено не только состоянием отрасли, но и объективно продолжительным циклом создания новой, конкурентоспособной авиатехники. Глубина кризиса отечественного авиастроения и специфика отрасли, как таковой, требуют сбалансированной государственной поддержки в различных формах, принятых в современной мировой практике. В рамках предлагаемой по второму направлению модели развития государству отводится важнейшая роль в решении проблем обороны и безопасности, в поддержании и развитии научно-исследовательской базы авиационной промышленности, в решении задачи подготовки высококвалифицированных специалистов, в поддержке реализации перспективных, «прорывных» проектов, в выстраивании системы частно-государственного партнерства, включая содействие бизнесу в организации инфраструктуры авиационного рынка, в развитии международных кооперационных связей и в продвижении продукции отрасли на мировые рынки.

Ответственность за определение продуктового ряда коммерческой продукции, за успех коммерческих проектов на внутреннем и мировом рынках, за привлечение в отрасль внебюджетных инвестиций, в том числе на основе разделения рисков с зарубежными партнерами, возлагается на бизнес.

Развития отрасли по второму направлению затрудняется несовершенством российского законодательства, ограничивающего привлечение негосударственных инвестиций и международную интеграцию.

Реализация Стратегии развития авиационной промышленности по второму направлению развития потребует решения следующих основных задач:

1. Проведения в рамках частно-государственного партнерства четкой и реалистичной продуктовой политики, обеспечивающей достижение ожидаемого результата реализации Стратегии.

2. Формирования новой организационной системы, способной эффективно осуществлять политику создания и продвижения российской авиатехники на потенциальные рынки, привлекать необходимые для этого ресурсы и управлять ими.
3. Модернизации производственного, конструкторского и научно-исследовательского потенциала авиапромышленного комплекса.
4. Корректировки государственных программ и внепрограммных мероприятий в области авиастроения.
5. Внесения изменений в законодательство, снимающих существующие ограничения по реализации выбранного направления развития.

3.3. Задачи государства по созданию и продвижению авиатехники

Задача 1. Продуктовая политика

Только продаваемая на мировом авиарынке продукция отечественной авиапромышленности позволит сохранить Россию в качестве мировой авиастроительной державы. Преимущественная ориентация на ограниченный внутренний рынок, который к тому же де-факто постепенно становится частью мирового рынка, ошибочна.

Гражданское самолетостроение

Очевидно, что самолеты, производимые в настоящее время отечественной авиапромышленностью и существующая система продаж, не изменят стратегической конкурентной позиции российского авиапрома на мировом рынке гражданской авиатехники. Возврат на мировой рынок обеспечит только качественно новый продукт и радикальную перестройку системы продаж. Это не означает отказа от использования в интересах сохранения отрасли существующего освоенного задела при ясном понимании того, что даже его эффективное использование не сможет обеспечить «прорыв» на мировой рынок. Исходя из этого, продуктовая стратегия в гражданском авиастроении предусматривает:

- Поддержание и развитие существующего потенциала и компетенций путем поддержки продаж освоенных моделей авиатехники и их модификаций, а также содействие проектированию и производству «переходного» продукта;
- Расширение участия в международных кооперационных проектах;
- Создание нового, «прорывного» продукта.

«Переходные» и «нишевые» продукты

Реализуя основную продуктовую линию, Россия не должна потерять накопленный потенциал и компетенцию, стремясь по возможности их сохранять и развивать путем реализации следующих действий:

1. Продвижение на рынок готовых к серийному производству самолетов Ил-96, Ту-214, Ту-204-100/120/300.

2. Активное продвижение «нишевых» самолетов для демонстрации присутствия России на мировых авиарынках в период до выхода с новым массовым продуктом.

3. Формирование, на основе выбранных в рамках корпоративных стратегий самолетостроительной и вертолетостроительной интегрированных структур, проектов создания гражданской авиатехники, отвечающих современным требованиям организации разработки и производства, позиционирования на мировом рынке и международной кооперации.

Реализация международных кооперационных проектов

Участие в международных кооперационных проектах на всех стадиях, от проектирования до послепродажного обслуживания, что позволит повысить эффективность использования центров компетенции российской авиапрома, будет способствовать интеграции в современную международную технологическую кооперацию.

«Прорывной» продукт

Россия, отставшая от конкурентов по уровню технологий создания гражданской авиатехники и, главное, по уровню управления самолетостроительными проектами не способна незамедлительно начать ОКР по созданию «прорывного» продукта. К такому состоянию необходимо подходить поэтапно, согласованно реализуя следующую последовательность действий:

1. Освоение современной культуры, технологий проектирования и производства, а также систем управления современными самолетостроительными проектами в рамках участия в международных проектах.
2. Разработка концепции «прорывного» авиастроительного проекта, в котором Россия в будущем могла бы выступить в качестве системного интегратора самолета нового поколения, комплексные технико-экономические показатели которого превысят на 20-25% показатели современных летательных аппаратов.
3. Запуск этого проекта как международного кооперационного проекта создания коммерческого продукта с участием передовых мировых разработчиков и производителей комплектующих, участвующих в проекте на основе разделения рисков.

Военное авиастроение

В сфере военного авиастроения в рамках работ предполагается концентрация усилий на ограниченном числе перспективных проектов модернизации и создания техники нового поколения. Комплекс мероприятий по развитию военной авиации в интересах Вооруженных Сил Российской

Федерации будет осуществляться в соответствии с Государственной программой вооружений.

Развитие продуктового ряда российского авиастроительного комплекса в интересах расширения военно-технического сотрудничества с зарубежными странами будет осуществляться по согласованию с Минобороны России в рамках корпоративных продуктовых стратегий интегрированных структур в областях самолетостроения, вертолетостроения, авиационного вооружения. Предусматривается углубление международной кооперации по созданию комплексов фронтовой авиации, учебно-тренировочных и военно-транспортных самолетов.

Детальное формирование продуктового ряда является безусловной прерогативой корпоративного сектора авиационной промышленности, а в области военного авиастроения в интересах российских Вооруженных Сил Минобороны России.

Задача 2. Формирование новой организационной системы отрасли и управление созданием конкурентоспособной продукции

Система управления авиационной промышленности включает в себя корпоративное звено, а также звено государственного управления, реализующего функции государственного заказчика и собственника государственных активов. Оба элемента системы управления отраслью требуют радикальных изменений.

Корпоративное звено управления

Необходимость изменений в корпоративном звене обусловлена тем, что глобальная конкуренция на мировом авиарынке, где сложилась олигополия крайне ограниченного числа авиапроизводителей, настоятельно требует ликвидации разобщенности российских авиастроительных комплексов и объединения их программ, компетенций и ресурсов. Необходимо отказаться от сложившейся практики внутренней конкуренции за рынки сбыта и государственные ресурсы, направляемые на НИОКР, закупки и техническое перевооружение предприятий, между несколькими авиастроительными комплексами, имеющими собственные программы развития и экономические мотивы. Это возможно сделать лишь в случае объединения авиастроительных активов и бизнесов в ограниченное число достаточно крупных финальных компаний (самолетостроительной, вертолетостроительной, моторостроительной, оружейной и т. п.), включающих в себя исследовательские, разрабатывающие, производящие, сбытовые и обслуживающие эксплуатацию продуктов подразделения.

Создание таких интегрированных структур позволяет делегировать им функции хозяйственного управления и рационализировать функции государственных органов, усилив их нормативное и регулирующее влияние на отрасль, что полностью соответствует задачам административной реформы.

Одновременно с интеграцией «финалистов» следует развивать сеть средних и малых предприятий, разрабатывающих и производящих агрегаты, оборудование, приводы и прочие комплектующие элементы для авиационных комплексов. Каждое такое предприятие должно быть свободно в выборе рынков сбыта в рамках соблюдения интересов национальной безопасности. Наиболее предпочтительной является ситуация, при которой устойчивость существования таких предприятий обеспечивается преимущественно экспортной ориентацией, что позволяет им рентабельно функционировать при колебаниях спроса на продукцию отечественных предприятий-«финалистов».

Структурные преобразования авиационной промышленности в рамках Стратегии должны трансформировать структуру отрасли и привести ее к следующему виду:

1. В научно-технической сфере – государственный сектор авиационной науки.

Полная передача прикладной фазы инновационного процесса в коммерческую сферу невозможна и нецелесообразна. Существует целый ряд важнейших проблем в области прикладной науки, решение которых будет осуществляться преимущественно в рамках бюджетного финансирования, организациями государственного сектора авиационной науки.

Основу этого сектора будут составлять государственные научные центры ЦАГИ им. проф. Н. Е. Жуковского, ВИАМ, ЦИАМ им. П. И. Баранова, ГосНИИАС, ЛИИ им. М. М. Громова.

При сохранении полноценного состава государственных научных центров предполагается организация научно-инженерных подразделений в корпоративных интегрированных структурах, обеспечивающих внедрение прикладных разработок и ведение узкоспециализированных исследований.

2. В области производства финальной авиастроительной продукции:

– Объединенная авиастроительная компания, интегрирующая производственные мощности самолетостроительной подотрасли авиационной промышленности.

– Интегрированная структура в области вертолетостроения, консолидирующая конструкторские и производственные ресурсы вертолетостроительных компаний.

3. В двигателестроительной подотрасли:

Одна–две крупные интегрированные двигателестроительные компании, специализирующиеся по типу и мощности выпускаемых авиационных двигателей.

4. В приборно-агрегатостроительной подотрасли:

– Две три интегрированные корпоративные структуры, объединяющие организации и предприятия, решающие задачи комплексирования всей бортовой аппаратуры соответствующего назначения;

– Сеть специализированных предприятий по выпуску отдельных приборов, агрегатов, их подсистем и элементов, ориентированных на

потребности как внутреннего, так и международного рынка.

5. В подотрасли авиационного вооружения:

Корпорация «Тактическое ракетное вооружение», объединяющая производственные мощности по разработке и производству систем авиационного вооружения.

Важнейшим элементом преобразования корпоративного звена отрасли в ближайшие годы станет создание интегрированной структуры в сфере самолетостроения. Основные этапы ее формирования представлены ниже.

Этап 1. Подготовка к созданию Объединенной авиастроительной корпорации.

Целью данного этапа является выработка стратегических решений и подготовка корпоративных действий по созданию интегрированной структуры.

Выделение данного этапа связано со сложившейся структурой отрасли и определяет особенности интеграционного процесса, который должен учитывать специфику организационно-правовых форм предприятий, необходимость создания объединенной авиастроительной корпорации в максимально короткий срок, привлечение и структурирование государственного и частного капитала в составе ОАК.

В настоящее время основные предприятия авиастроительной отрасли функционируют в различных организационно-правовых формах разных форм собственности: федеральные государственные унитарные предприятия (ФГУП «РСК «МиГ», ФГУП «КАПО им. С. П. Горбунова») и открытые акционерные общества (АХК «Сухой», «Туполев», «Ильюшин», «Иркут»). Самостоятельное место в структуре отрасли занимают авиационные лизинговые организации («ИФК» и «ФЛК»), в отношении которых принятие решений по управлению осуществляется иным по сравнению с самолетостроительными компаниями образом.

Основные действия осуществляются по двум ключевым направлениям:

1. Единая политика развития российского самолетостроительного комплекса – позиционирование на авиарынках, согласованный портфель текущих и перспективных проектов, единая маркетинговая политика, единая политика вхождения в международную кооперацию, единая финансовая и инвестиционная политика, общие законодательные инициативы и др.
2. Согласованная и соответствующая выработанным стратегическим решениям по продуктовому ряду и другим аспектам развития подготовка авиастроительных активов к объединению путем предварительной оценки располагаемых производственных и конструкторских мощностей в рамках существующих авиастроительных комплексов, определение центров компетенции для перспективной технологической структуры.

В рамках подготовки активов к объединению важнейшими задачами являются:

- выявление активов, необходимых для выполнения текущих и перспективных программ, совместно определяемых в рамках политики развития, подготовка их к объединению;
- определение стоимости этих активов по результатам независимой оценки и обеспечение их собственникам и другим участникам объединительного процесса гарантий того, что эта стоимость не подлежит переоценке с момента начала объединения активов;
- выработка и нормативное закрепление решений в отношении механизма объединения и системы управления объединенными активами.

Для управления решением задач первого этапа в форме некоммерческого партнерства создан Объединенный Авиастроительный Консорциум как проектная структура, призванная консолидировать ресурсы участников отрасли и скоординировать работу по созданию корпоративной структуры ОАК.

В ходе реализации данного этапа собственники (как частные, так и государство), ведут согласованную работу по реструктуризации и модернизации своих активов. В частности, на время проведения подготовительных операций по созданию Объединенной авиастроительной корпорации, государство концентрирует в холдинговой компании принадлежащие ему акции самолетостроительных компаний.

Этап 2. Объединение активов (интеграция на имущественной основе).

Целью данного этапа является создание Объединенной авиастроительной корпорации как холдинговой структуры, обеспечивающей управление пакетами акций (имуществом) и реструктуризацию бизнеса и активов в соответствии с продуктовой сегментацией. В холдинговую компанию вносятся частично реструктурированные активы авиапромышленного комплекса, необходимые для реализации продуктовой стратегии. Собственники авиастроительных активов, включая государство как крупнейшего собственника, вносят их в обмен на акции объединенной компании. Структура собственности ОАК складывается в зависимости от состава вносимых в компанию активов и их стоимости, определяемой по результатам независимой оценки на этапе 1.

ОАК как корпоративная структура должна иметь смешанный характер собственности с преобладающей долей государства. Решение об участии частных акционеров в капитале ОАК принимается с учетом интересов всех акционеров объединяемых компаний. Это решение будет основано на уверенности в росте рыночной стоимости активов за счет синергетического эффекта объединения.

Внутри ОАК как холдинговой компании могут формироваться суб-холдинги (бизнес-единицы «Боевая авиация», «Военно-транспортная и специальная авиация», «Гражданская авиация», «Узлы и компоненты»), в которых концентрируются активы соответствующего профиля.

Важнейшей задачей этапа 2 является формирование эффективного

менеджмента ОАК, способного обеспечить повышение капитализации и ликвидности объединенных самолетостроительных активов путем создания высокодоходного и привлекательного для инвесторов бизнеса при соблюдении интересов государства по обеспечению национальной безопасности.

По завершении второго этапа будут созданы все необходимые условия и механизмы для реструктуризации производственно-технологической структуры, активов и системы оперативного управления бизнесом авиастроительной отрасли. В частности, созданные бизнес-единицы будут координировать деятельность всех предприятий отрасли, сгруппированных в зависимости от разработанной ОАК продуктовой стратегии развития отрасли и реализуемых проектов. При этом предполагается, что исполнителем государственного, оборонного заказа могут быть как ОАК, так и непосредственно предприятия, осуществляющие разработки и производственную деятельность, входящие в состав бизнес-единиц, что обеспечит необходимые элементы конкуренции при общей координации ресурсов и инвестиций.

Для обеспечения эффективного формирования корпорации и привлечения инвестиций на всех этапах ее деятельности необходимо внесение поправок в федеральные законы «О приватизации государственного и муниципального имущества» и в закон «Об акционерных обществах». Поправки обеспечат легитимную возможность проведения необходимых дополнительных эмиссий, при которых происходит изменение доли, контролируемой органами государственного управления в акционерных обществах, созданных в процессе приватизации (ОАО «ОАК» входит в данную категорию).

Этап 3. Повышение капитализации Объединенной авиастроительной корпорации.

На этом этапе осуществляется система мер по повышению инвестиционной привлекательности компании на основе превращения ОАК в публичную компанию, использующую все существующие инструменты фондового рынка для повышения своей капитализации.

Система управления ОАК на этом этапе будет формироваться новым составом собственников.

Непосредственное участие государственных финансов при формировании уставного капитала создаваемой компании не предусматривается. В то же время, государство, так же как и частные собственники авиастроительных активов, включаемых в состав корпорации, на долевой основе несет расходы по финансированию мероприятий по созданию ОАК. Указанные расходы будут осуществляться в рамках внутреннего перераспределения запланированных средств федеральных целевых программ и непрограммных расходов соответствующих федеральных ведомств.

В конечном итоге создание ОАК должно обеспечить реализацию эффективной корпоративной стратегии развития российской авиапро-

мышленности и ее достойного позиционирования на мировом рынке на основе создания современных механизмов корпоративного управления.

Предполагаемые сроки создания Объединенной авиастроительной корпорации могут быть определены исходя из оценки времени, необходимого на осуществление корпоративных процедур в соответствии с законодательством об акционерных обществах и приватизации и сложившейся практики проведения базовых обеспечивающих мероприятий (инвентаризация, оценка бизнеса, аудит, консолидация отчетности и др.). Формирование первоначальной структуры ОАК запланировано на начало 2006 г., интеграция всех основных активов, принадлежащих государству, может быть завершена до конца 2006 года, реструктуризация и достижение целевой структуры корпорации планируется на 2008-2009 гг.

Важнейшими задачами развития государственной системы управления является расширение практики программно-целевого планирования, совершенствование методик ценообразования на военную продукцию, улучшение системы подготовки кадров и организации работы представителей государства в советах директоров акционерных обществ отрасли.

Предполагается расширение практики заключения долгосрочных контрактов на создание и производство авиационной техники в рамках гособоронзаказа, создание механизмов координации долгосрочных планов государственных заказчиков и авиастроительных предприятий.

Задача 3. Модернизация производственного, конструкторского и научно-исследовательского потенциала авиапромышленного комплекса

Реализация продуктовой стратегии требует модернизации основных фондов отрасли.

В производственном звене необходимо ликвидировать следующие недостатки и диспропорции.

1. Структура производственных фондов серий предприятий совершенно неадекватна структуре существующих и тем более перспективных производственных программ. Некоторые виды фондов (здания и сооружения, земельные участки, энергетические узлы, транспортная инфраструктура и т. п.) избыточны и могут быть реализованы, или переориентированы на другую продукцию. Другие виды производственных фондов избыточны по количеству, но абсолютно непригодны по качеству. Третьи отсутствуют вообще. Практически все авиационные заводы, выпускающие конечный продукт, имеют полный производственный цикл, включающий все технологические процессы производства самолетов.

2. Производственно-технологическая среда значительной части заводов устарела. Активная часть основных производственных фондов изношена, не соответствует современным требованиям по производительности, надежности, способности функционировать в современной информационной среде. Качество продукции полностью зависит от оператора, притом, что уровень квалификации и мотивации персонала существенно снизился.

3. Единичное и мелкосерийное производство авиационных компонентов приводит к их значительному удорожанию, снижению экономической

заинтересованности в производстве, а в ряде случаев – к прекращению производства на предприятиях-смежниках.

Обеспечение конкурентоспособности производственного сектора авиационной промышленности требует построения как более рациональной структуры, так и повышения его технологического уровня.

В существующей ситуации представляется целесообразным:

1. Сохранить уже развернутое или находящееся в высокой степени готовности сборочное производство новых типов авиатехники на предприятиях-лидерах по проектам, имеющим экономически обоснованные программы выпуска, по крайней мере, в среднесрочной перспективе.

2. На заводах, не вошедших в ядро эффективных финальных предприятий, целесообразно рассматривать создание центров компетенции по отдельным технологическим направлениям и переделам, работающих в кооперации с предприятиями-финалистами, как отечественными, так и зарубежными.

3. Оставшиеся незадействованные мощности подлежат санации и использованию их для предприятий среднего и малого бизнеса. Некоторая их часть может быть выставлена на аукционы для продажи.

Таким образом, на множестве располагаемых производственных мощностей будет сформирована структура, объединяющая в себе небольшое число предприятий-финалистов (сборочное производство, ориентированное на текущий и/или перспективный проект, эффективные технологические переделы) и совокупность технологических площадок (центров компетенции), обеспечивающих вместе с предприятиями-финалистами полный цикл постройки авиационной техники. Приведение масштабов производства в соответствие с требованиями текущих и перспективных проектов и программ, переход к предметно-ориентированной организации производства (системе кооперации) позволит:

- решить задачу снижения производственных издержек (преимущественно за счет снижения условно-постоянных расходов, эффекта серийности специализированного производства);
- повысить качество продукта и его конкурентоспособность (за счет использования авиационных компонент, произведенных на специализированных, обладающих высокими технологическими возможностями производственных площадках);
- повысить доходность и рентабельность авиастроительного бизнеса в целом;
- обеспечить переход отрасли на новый технологический уклад за счет концентрации ресурсов на ограниченном множестве имеющих потенциал роста технологических площадок.

Необходимость реформирования **конструкторского звена** отрасли, определяется тем, что за период кризисного развития ряд ОКБ в значительной степени утратил способность осуществлять полномасштабную разработку авиатехники, конкурентоспособной на мировом рынке.

С учетом этого целесообразно оптимизировать проектную базу на принципах концентрации материальной и кадровой составляющих конструкторского потенциала при максимальном сохранении информационной составляющей потенциала (школы проектирования, методики, алгоритмы, существующие наработки и заделы) и снижении издержек на всех стадиях НИОКР.

Критичным как для производственного, так и проектного звеньев отрасли является сравнительно низкий уровень использования информационных технологий. Частичная автоматизация планово-учетных функций, фрагментарное использование изолированных САД/САМ систем при проектировании и подготовке производства не обеспечивает создания конкурентоспособной продукции и вхождения в международную кооперацию. Для этого требуется наличие сквозных цифровых технологий разработки, производства и послепродажного обслуживания авиатехники как необходимого условия роста качества продукции, производительности и управления издержками производства.

Задача 4. Корректировка государственных программ в области авиастроения. Внепрограммные мероприятия

Реализация продуктового и организационного компонентов настоящей Стратегии требует внесения радикальных изменений в содержание государственных программ и внепрограммных мероприятий.

ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года»

При очевидной целесообразности государственной поддержки гражданского авиастроения практика показала необходимость уточнения концептуальной основы действующей ФЦП. До настоящего времени государство, финансируя на долевой основе проекты создания конкретных образцов гражданской авиатехники (с конкретными техническими характеристиками), фактически брало на себя ответственность за выбор номенклатуры коммерческой продукции, за правильность определения ее рыночных перспектив и оценки рисков, за привлечение в проект частных инвестиций и другие аспекты предпринимательской деятельности, т. е. фактически за успех реализации коммерческих проектов. В то же время гарантии и стимулы финансового участия негосударственных партнеров в проектах ФЦП обеспечены не были, так же как и гарантии сбыта.

Предполагается, что наряду с Государственной программой вооружений, системой мероприятий по реструктуризации отрасли, а также мерами по совершенствованию правовой базы, Федеральная целевая программа должна стать одним из основных механизмов реализации Стратегии развития авиационной промышленности. Использование программно-целевого подхода дает возможность повысить эффективность и прозрачность расходования средств федерального бюджета, обеспечить создание более действенной системы управления реализацией Стратегии.

Корректировка Программы будет проведена при использовании следующих **принципов**:

1. Государство не берет ответственности за выбор создаваемых отраслю коммерческих продуктов. Право выбора и все связанные с этим выбором риски остаются за бизнес-структурами.

2. Государство поддерживает коммерческие проекты «переходных» продуктов, стимулирует создание «прорывного» продукта.

3. Государство сохраняет за собой ответственность за развитие инфраструктуры авиастроения (наука, испытательная база, информационная среда, подготовка кадров и т. д.).

4. Признается, что гражданское авиастроение не может быть ориентировано преимущественно на внутренний российский рынок вследствие его ограниченности. Невозможно развитие экономически эффективной авиастроительной промышленности полного цикла, ориентированной на ограниченный даже в благоприятной перспективе внутрироссийский спрос. Соответственно, поддерживается интеграция российского авиастроения в глобальный рынок.

5. Уровень принятия решений по отдельным мероприятиям и проектам программы должен соответствовать компетенции органов управления и лиц, принимающих решение. Система управления программой должна быть прозрачна и публична.

Новая структура программных мероприятий должна предусматривать:

1. Мероприятия по поддержке создания и продвижения переходных продуктов, сохранению и развитию перспективных компетенций предприятий авиапрома.

Эта группа мероприятий включает в себя поддержку продвижения на рынки выпускаемой серийно авиатехники, в том числе с использованием механизма лизинга, осуществление работ по ее доводке, развитие модификаций и «нишевых» продуктов, создаваемых на основе уже существующих моделей. Кроме того, будут поддерживаться проекты переходных продуктов в самолетостроении и вертолетостроении, формируемые на современной организационной основе, ориентированные на глобальный авиарынок, широко использующие риск-разделенное партнерство и международную кооперацию.

На начальном этапе реализации Программы финансирование работ по продвижению на рынок серийной продукции осуществляется вне рамок Программы. На последующих этапах реализации Программы, при принятии решения о дальнейшей концентрации финансовых ресурсов, направляемых на развитие гражданского сектора авиационной промышленности, данное мероприятие может быть включено в перечень программных с соответствующим увеличением финансирования Программы.

2. Мероприятия по поддержке международного кооперационного сотрудничества.

В рамках данных мероприятий предусматривается содействие технологической модернизации и сертификации производства и конструкторской базы для расширения участия в международных кооперационных проектах, долевое участие государства и частного бизнеса в подготовке к реализации кооперационных проектов существующего и перспективного продуктового ряда на основе разделения рисков.

3. Мероприятия по созданию «прорывного» продукта.

Предполагается разработка альтернативных концепций перспективных продуктов. Параллельно ведется разработка перспективных технологий, потенциально способных обеспечивать конкурентоспособность «прорывных» продуктов. На основе выбранных концепций и в рамках частно-государственного партнерства и международной кооперации будут сформированы проекты прорывных продуктов (наиболее вероятно, по одному в самолето- и вертолетостроении). Предусматривается долевое участие государства в реализации этих проектов.

4. Мероприятия по обновлению материально-технической базы и формированию научно-технического задела в сфере авиационных технологий.

Предполагается развитие ключевых компетенций научно-исследовательского сектора авиационной промышленности, стимулирование разработки перспективных технологий как в интересах отечественной промышленности, так для их коммерциализации на мировом рынке авиационных технологий.

5. Мероприятия по управлению программой.

Предусматривается осуществление мониторинга выполнения программы, периодическая корректировка прогнозов рынков авиатехники и перспективных авиационных технологий, осуществление экспертизы проектов.

Государственная программа вооружения на 2006-2015 годы

Предполагается совершенствование процедур формирования Государственной программы вооружения (ГПВ), Государственного оборонного заказа (ГОЗ) и других документов планирования развития и разработки вооружений на основе создания и развития механизмов координации перспективных планов заказчиков и авиастроительных предприятий.

Определенной корректировки требует и ФЦП «Реформирование и развитие ОПК» (2002–2006 гг.) в направлении учета при ее реализации и при формировании ФЦП «Развитие ОПК в 2006-2010 гг.» предстоящего организационного объединения государственных пакетов.

Внепрограммные мероприятия

Государственные гарантии экспортного кредитования авиационной техники. Предполагается использование механизма предоставления экспортерам государственных гарантий под привлекаемые кредиты. Предоставление таких гарантий должно происходить на конкурсной основе в

рамках действующих механизмов. Ожидается, что в период реализации Стратегии обращение российских авиастроительных компаний за государственными гарантиями для поддержки экспорта будут связаны с заключением контрактов как на поставку военной, так и гражданской авиатехники. Суммарный объем потребностей оценивается в 3,1 млрд долл. до 2015 г. Потребности в поддержке экспорта гражданской авиатехники в рамках данного механизма оцениваются в пределах 1,5 млрд долл. из указанной суммы. До 2008 г. эта поддержка потребуется при поставках самолетов Ил-96, Ту-204/214, вертолетной техники. С 2009 г. рассматриваемый механизм будет востребован в рамках реализации нового регионального самолета. Начиная с 2009 г., по мере вывода на рынки новой продукции, можно ожидать увеличения потребности в такой поддержке. Потребности в поддержке экспорта военной авиатехники связаны с динамикой реализации действующих контрактов в сфере военно-технического сотрудничества и с перспективами заключения новых.

Техническое регулирование проблем авиационной и экологической безопасности авиационной техники и полетов

Основная масса отечественных самолетов в настоящее время не удовлетворяет современным и постоянно ужесточающимся нормам ИКАО по шуму, эмиссии и точности навигации. Исключение составляет незначительная часть парка самолетов, используемых на международных линиях. Необходимо постепенное введение норм ИКАО для авиатехники, работающей на внутренних авиалиниях. Необходимо также повысить требования по точности навигации и установки на летающих в настоящее время воздушных судах отечественного производства передового радиоэлектронного оборудования, в частности, аппаратуры предупреждения о столкновении в воздухе и с землей, что также требуется в соответствии с нормами ИКАО. Кроме того, в целях обеспечения безопасности необходимо ввести единые правила и процедуры продления ресурса воздушных судов, удовлетворяющие требованиям международных норм.

Обновление парка воздушных судов российских авиакомпаний и таможенно-тарифная политика

Указанные выше требования по шуму, эмиссии, точности навигации и по обеспечению безопасности стимулируют процесс списания старого парка. Кроме этого, мощным фактором ускоренного обновления авиапарка в условиях резко возросших цен на авиационное топливо становится низкая топливная эффективность большинства самолетов действующего парка. Таким образом, государственная политика технического регулирования и повышения безопасности на авиационном транспорте в сочетании с экономическими стимулами обновления воздушных судов должны привести к ускорению процесса списания воздушных судов действующего авиапарка.

В этих условиях особую значимость для сохранения и поддержания российской авиапромышленности приобретает таможенно-тарифная поли-

тика в области авиационной техники. Корректировка этой политики будет проводиться при соблюдении следующих взаимосвязанных принципов:

- Меры защиты отечественных производителей авиатехники не должны снижать конкурентоспособность отечественных компаний авиатранспортной отрасли в их конкурентной борьбе с иностранными авиаперевозчиками.
- Предпринимаемые меры должны носить открытый и универсальный характер, исключающий, как это было ранее, принятие индивидуальных решений по отношению к отдельным авиапредприятиям-импортерам.
- Объектами таможенно-тарифной защиты должны быть вполне конкретные модели отечественной авиатехники, период действия защитных мер также должен быть определенной продолжительности.
- Подход к новым и подержанным самолетам должен быть различный. Ввоз подержанной иностранной авиатехники должен сдерживаться мерами таможенно-тарифной политики в большей мере, чем новой авиатехники.
- Таможенно-тарифная политика должна разрабатываться с учетом как возможности ответных и компенсационных мер, так и с учетом необходимости расширения международного кооперационного сотрудничества.

Задача 5. Адаптация правовой базы

Реализация продуктового и организационного компонентов настоящей Стратегии требует внесения радикальных изменений в существующую правовую базу. Перечень первоочередных законодательных инициатив, направленных на снятие ограничений для реализации стратегии включает:

Федеральный закон «О государственном регулировании развития авиации» от 8 января 1998 года № 10-ФЗ. Суть необходимых изменений состоит в расширении возможностей участия иностранных акционеров в акционерном капитале авиационных организаций, осуществляющих деятельность по разработке, производству, испытаниям, ремонту и (или) утилизации авиационной техники сверх предусмотренного действующим законодательством лимита (25% – 1 акция). Целесообразность участия российских авиастроительных предприятий в международных промышленных партнерствах и совместных предприятиях, а также привлечение иностранных инвестиций, в том числе, на свободных финансовых рынках, для реализации авиастроительных проектов требует отхода от **универсального** ограничения (25% – 1 акция для всех без исключения авиастроительных предприятий) и создания законного основания для принятия Правительством Российской Федерации **индивидуальных** решений. Это потребует законодательного усиления имеющихся инструментов контроля за приватизацией оборонных и стратегически

важных предприятий авиационной промышленности, соблюдением режимов секретности и нераспространения военных и двойных технологий.

Общая потребность в финансовых ресурсах для реализации Стратегии оценивается на основе представления о необходимости параллельного финансирования:

- модернизации авиационной компоненты Вооруженных Сил и создания перспективного продукта для мировых рынков авиационных вооружений;
- создания конкурентоспособных гражданских продуктов и системы их продвижения на авиарынки;
- модернизации научно-исследовательской, конструкторской и производственной инфраструктуры авиационной промышленности.

Оценка необходимого финансирования для возврата России на мировой рынок в качестве одного из мировых центра авиастроения проводится, исходя из предположения о начале структурных преобразований в отрасли, предполагающих ликвидацию разобщенности комплексов и выработку на основе частно-государственного партнерства перспективной политики привлечения и распределения финансовых ресурсов (табл. 2).

Привлечение внебюджетных ресурсов для выполнения программы осуществляется в рамках отдельных проектов. Общим принципом привлечения внебюджетных ресурсов является снижение доли государственного участия по мере снижения внешних рисков проектов. В соответствии с этим принципом предполагается паритетное участие государства и частного бизнеса в проектах поддержки продвижения на рынок серийной авиатехники в условиях, когда основные конструкторские и производственные риски сняты. При этом ожидается, что в софинансировании проектов примут участие инвестиционные институты как уже участвующие в финансировании российских частно-государственных лизинговых компаний, так и аналогичные новые структуры. В проектах доведения до рыночных требований «нишевых» продуктов участие государства варьируется в пределах 20-100% их стоимости. Софинансирование осуществляют компании-производители, в том числе, производители компонентов. Привлечение внебюджетных средств в создание новых продуктов на базе современных технологий будет происходить в рамках риск-разделенного партнерства. В соответствии с мировой практикой, объем внебюджетных средств может составлять от 30 до 60% стоимости проектов, с увеличением доли внебюджетного финансирования по мере снятия технологических рисков. Такая динамика изменения долевого участия государства и бизнеса в новых проектах учтена в рамках мероприятий по созданию новой авиатехники. Участниками таких проектов на основе риск-разделенного партнерства являются, прежде всего, иностранные и российские производители компонентов авиатехники, в том числе, двигателей и авионики. Перспективные новые проекты будут строиться и на

основе риск-разделенного партнерства с иностранными производителями финальной продукции. Финансирование рискованных технологических разработок и развитие научно-исследовательской инфраструктуры является преимущественно сферой ответственности государства.

С учетом низкой стартовой инвестиционной привлекательности отрасли, ожидается, что общий объем внебюджетного софинансирования Стратегии до 2015 г. составит от 25 до 40% общего объема финансирования. С выходом российской авиастроительной промышленности на запланированные конкурентные позиции, внебюджетное финансирование должно стать основным источником ее развития по крайней мере в сфере гражданской авиации.

Достижение заявленной в настоящей Стратегии амбициозной цели о выходе отрасли на объем продаж авиатехники порядка 7 млрд долл. в год к 2015 г. потребует общего объема инвестиций из всех источников в пределах 20 млрд долл. в период до 2015 г. включительно, в том числе из бюджета порядка 12 млрд долл. на безвозвратной основе, не считая закупок военной техники в интересах Минобороны России. Обеспечение ежегодного бюджетного финансирования развития авиационной промышленности в соответствующем объеме в период до 2015 г. будет стимулировать привлечение необходимых средств из внебюджетных источников.

В условиях формирования новой модели развития мировой экономики транспорт является инструментом реализации национальных интересов России, обеспечения достойного места страны в мировой хозяйственной системе. Воздушный транспорт имеет особое значение для Российской Федерации как средство обеспечения дальних магистральных пассажирских сообщений.

Авиационная отрасль России сегодня – это около 300 предприятий и организаций, непосредственно осуществляющих разработку и производство авиационной техники, ее испытания, научные исследования в области авиации, оказывающих посреднические и другие услуги. Кроме того, десятки предприятий, формально относимых к другим отраслям (радиоэлектроника, связь и др.) фактически работают на авиацию.

Авиационная промышленность довольно однородна в рамках глобального рынка. Лидерами по производству самолетов во всем мире являются 2 компании – «Boeing» и «Airbus». На каждом отдельно взятом региональном рынке есть другие компании, задействованные в той же отрасли, которые не могут составлять видимой конкуренции вышеназванным «гигантам». В России – это «Туполев», «Сухой», «Илюшин», «Яковлев», «Антонов».

Факторами успеха на рынке воздушного транспорта являются:

- концентрация усилий на прибыльной деятельности и традиционных источниках доходов;
- создание межконтинентальной сети авиалиний и сосредоточение на стратегически важных региональных маршрутах;

- вступление в стратегические союзы и кооперирование с другими перевозчиками;
- улучшение систем компьютерного управления бронированием мест с целью повышения доходности;
- создание высокоразвитых систем и каналов сбыта;
- инновационный менеджмент и маркетинг;
- повышенное внимание к потребностям клиентов;
- заинтересованный персонал;
- благоприятный имидж авиакомпании.

Важнейшими направлениями работы по повышению конкурентоспособности российских перевозчиков на международном рынке авиаперевозок являются:

- защита российского рынка авиаперевозок от нерегулируемого проникновения в него иностранных авиакомпаний. В частности, при выполнении иностранными авиаперевозчиками чартерных перевозок в Российскую Федерацию будут использоваться такие рычаги, как запрет на выполнение чартерных полетов на регулярных авиалиниях, согласование чартеров с регулярными авиаперевозчиками;
- углубление интеграционных процессов в отношениях со странами СНГ: защита общих интересов стран СНГ на международном рынке авиаперевозок, расширение географии полетов и создание альянсов между авиапредприятиями, урегулирование взаиморасчетов, выработка общей коммерческой политики при осуществлении полетов в третьи страны;
- предотвращение недобросовестной конкуренции российских авиакомпаний между собой, развитие их коммерческого сотрудничества, вступление в альянсы между собой и с иностранными партнерами;
- создание эффективной государственной системы контроля за деятельностью российских авиакомпаний на международных рынках авиаперевозок и иностранных авиаперевозчиков в России.

Функционирование системы обслуживания воздушного движения России должно соответствовать требованиям Воздушного кодекса Российской Федерации, Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, нормам обеспечения безопасности полетов и стандартам ИКАО. Регулирование деятельности должно осуществляться централизованно на государственном уровне на основе законодательно закрепленного сохранения равенства прав всех пользователей воздушного пространства на его использование и выполнения международных обязательств, принятых Российской Федерацией.

Говоря об итогах работы воздушного транспорта, необходимо отметить, что в прошедшем 2004 году основные усилия авиакомпаний были направлены на повышение конкурентоспособности, снижение издержек и повышение эффективности перевозочной деятельности. Необходимость таких шагов во многом была продиктована беспрецедентным ростом цен на авиационное топливо. Предпринятые меры позволили не только сохранить

высокую динамику роста авиаперевозок, но и значительно улучшить ситуацию в сфере управления воздушным движением, с обновлением парка воздушных судов, внедрением передовых информационных технологий. Важно отметить, что конкурентоспособность сектора в основном обеспечивалась не за счет роста тарифов, а за счет введения режима жесткой экономии. Дальнейшие шаги по укреплению и развитию рынка авиаперевозок связаны с продолжением консолидации авиакомпаний, повышением эффективности и финансовой стабильности их работы.

К сожалению, на сегодняшний день не решен целый ряд проблем авиационной отрасли, в том числе:

- необходимость повышения уровня управляемости при существенном снижении координации работы со стороны госструктур;
- отсутствие соответствующего рыночной экономике финансового механизма обеспечения разработки, производства и передачи в эксплуатацию авиационной техники;
- недостаточный объем государственной поддержки по программе «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года», особенно в области двигателестроения;
- дефицит оборотных средств, необходимых для запуска серийного производства авиационной техники;
- отсутствие возможности получения кредитов у российских банков на длительный срок с приемлемым уровнем годовых процентов, соответствующим мировой практике;
- отсутствие экономических механизмов регулирования цен на комплектующие изделия и запасные части;
- отсутствие долгосрочных заказов на авиатехнику;
- раздробленность авиационной отрасли промышленности в результате стихийной приватизации и акционирования.

Решение проблем авиапрома предложено в Стратегии развития авиационной промышленности до 2015 года.

В рамках реализации Стратегии перед государством и создаваемым по его инициативе частно-государственным партнерством стоят следующие шесть основных задач:

1. Проведение реалистичной продуктовой политики, обеспечивающей достижение ожидаемого результата реализации Стратегии.
2. Формирование новой организационной системы, способной эффективно проводить политику создания и продвижения российской авиатехники на потенциальные рынки, привлекать необходимые для этого ресурсы и управлять ими.
3. Создание новой инфраструктуры авиапромышленной отрасли.
4. Модернизация производственного, конструкторского и научно-исследовательского потенциала авиапромышленного комплекса.
5. Корректировка государственных программ в области авиастроения.

6. Создание правовых условий реализации выбранного направления развития.

Авиационный транспорт является самым перспективным для развития взаимодействия государства и бизнеса в сфере экономики, потому что он самый молодой (фактическое развитие началось перед второй мировой войной) и потому более гибкий к применению современных рыночных инструментов и схем.

Авиация обслуживает практически все точки земного шара и главная задача отрасли заключается в том, чтобы обеспечить быстрое и устойчивое развитие авиатехники и инфраструктуры, адаптировать существующие мощности к новым возможностям их эксплуатации.

Отсюда следует, что развитие российской авиации – общегосударственная задача. На этом рынке есть место и для частных российских и зарубежных авиакомпаний и производителей авиатехники, и для инвестиционных групп. Задача государства – скоординировать общие усилия для достижения программных целей, и к этому мы сегодня стремимся.

Глава 4. Государственная политика по выводу АП из кризиса

4.1. Техническая политика как фактор восстановления АП

Структурные процессы организационного и технологического характера, протекающие в АП, могут при благоприятных условиях заставить выжившие фирмы консолидировать и оптимизировать свой совокупный потенциал, осуществить диффузию передовых технологий и унификацию стандартов и требований, перепрофилировать или ликвидировать избыточные и устаревшие производства. Объективно это приведет к улучшению организационной и технологической структуры объединенной отрасли. В долгосрочной перспективе подобная самоорганизация позволит сформировать новую целостную производственную совокупность, которую по праву можно будет назвать российской аэрокосмической промышленностью.

В настоящее время авиастроение в основном существует за счет прошлых научно-технических, конструкторских и технологических заделов, запас которых неуклонно истощается. Хронический недостаток финансовых ресурсов, ограниченных узкими рамками госзаказа и федеральных целевых программ, приводит к затягиванию или приостановке перспективных исследований и разработок, их удорожанию. В условиях отсутствия серьезных инвестиций в нововведения все труднее конкурировать с западными корпорациями.

Резкое сокращение, а по некоторым направлениям и полная ликвидация государственного заказа, привели к фрагментарному функционированию подотраслей АП. Финансово-экономическое положение в военном и гражданском самолетостроении, двигателестроении и

вертолетостроении сильно различается. В лучшем состоянии сейчас находится военное авиастроение, что обусловлено его внешнеторговыми контрактами.

Во-первых, приоритетным направлением реформирования АП должна стать самоорганизация хозяйствующих субъектов в вертикально-интегрированные бизнес-группы, в том числе аналогичные мировым ТНК, их структурно-технологическая и организационная трансформация, выбор профиля (диверсифицированных профилей) деятельности. Суть проблемы состоит не только в том, какими методами, средствами и за какое время этой цели можно достичь, но и в правильности, и эффективности самого выбора с точки зрения ближней и дальней перспективы. Как показывают не впечатляющие результаты десятилетия преобразований в наукоемком секторе экономики, искусство стратегического выбора и его практического воплощения в российских условиях отраслевым и государственным менеджментом в полной мере еще не освоено. Длительный кризис АП – во многом следствие отсутствия команд антикризисных менеджеров со стратегическим уровнем мышления и организаторских способностей.

Во-вторых, требуется поднять предприятия отрасли, выпускающие гражданскую авиатехнику, до уровня конкурентоспособности не только на внутреннем рынке, но и на мировом. Отечественные лайнеры не должны выдавливаться с международных авиалиний по причине их недостаточного технического уровня. Только освоение рынков, коммерческая деятельность и ее результаты могут обеспечить предприятия финансовыми источниками саморазвития, в том числе, за счет высокого кредитного рейтинга.

В-третьих, нужно создать один из главных механизмов финансирования гражданского авиастроения – лизинговую систему. Без стартового финансового капитала невозможно приступить к обновлению научно-производственного аппарата отрасли, который за время длительного простоя во многом морально и физически устарел. Чтобы запустить серийное производство, требуются инвестиции, которых у предприятий, как правило, нет. Первоначальные риски должно взять на себя государство.

Четвертое условие – восстановление кадрового потенциала. Средний возраст работающих приблизился к пенсионному порогу. Если прервется преемственность поколений, будут разрушены научно-конструкторские и производственно-технологические школы. Вынужденный переток значительной части квалифицированного персонала в другие сферы деятельности как раз и разрушает преемственность опыта.

Разработанная «Стратегия развития авиационной промышленности на период до 2010 г.» провозглашает своими основными целями сохранение за Россией роли ведущей авиационной державы, обеспечение оборонно-способности и потребности страны в области гражданской авиации. Стратегия нацелена на выполнение федеральной целевой программы развития гражданской авиационной техники на 2002-2010 гг. и на период до 2015 г. и аналогичной программы вооружений на период до 2010 г.

Согласно ФЦП развития гражданской авиации, в ближайшие 15 лет в России должно произойти обновление парка гражданской авиационной техники. По прогнозу Минтранса России, до 2015 года предполагается приобретение авиакомпаниями России 1400 самолетов и 1150 вертолетов. Общий объем производства гражданской авиатехники отечественного производства, с учетом государственных нужд и поставок на экспорт, составляет 2800 самолетов и 2200 вертолетов. Объем продаж гражданской авиатехники отечественного производства за 15-летний период должен составить около 1 трлн руб.

Аналогичный долгосрочный прогноз развития рынка гражданских самолетов представила компания «Boeing». Несмотря на нынешний спад, ее специалисты с оптимизмом смотрят в будущее мирового рынка гражданской авиации. По оценке компании, емкость рынка новых самолетов и услуг в области авиации на ближайшие 20 лет составит 4,9 трлн долл. Согласно прогнозу «Boeing», к 2021 г. мировой парк практически удвоится и составит около 33000 самолетов. Специалисты «Boeing» полагают, что рост пассажирских воздушных перевозок в мире будет составлять 4,9% в год. Рост объемов воздушных грузоперевозок составит 6,4%. Показатели роста региональных рынков варьируются от 3,5% до 7,9%. Быстрее всего будет развиваться рынок воздушных перевозок Латинской Америки, что не делает чести России – и здесь ей отводится роль страны не более чем догоняющей третий мир по уровню жизни. Компания прогнозирует, что за ближайшие 20 лет авиакомпании вложат в приобретение новых гражданских самолетов 1,8 трлн долл. Данная сумма равна стоимости примерно 24000 новых лайнеров.

К основным инновационным проектам АП РФ следует отнести:

Самолеты малой размерности. По ряду оценок, в ближайшей перспективе в России будет востребовано семейство самолетов малой и средней дальности пассажироместимостью до 100 человек. В настоящее время этот сегмент гражданской авиации развивается во всем мире наиболее быстрыми темпами. Реализация такого проекта требует относительно (по сравнению с более крупными самолетами) небольших затрат.

Есть два реальных проекта в этом направлении. Первый – отечественный Ту-334. Его отличает относительно высокая степень готовности. Второй проект – совместный («Сухой» – Boeing) и носит название RRJ (Russian Regional Jet) – российский региональный самолет. Несомненное достоинство: проектируется семейство родственных самолетов, исходя из анализа существующих и перспективных пассажиропотоков. Другое достоинство: самолет изначально ориентирован на международный рынок и, исходя из этого, строится международная кооперация. Главный недостаток проекта – низкая степень готовности, при самых благоприятных условиях самолет появится не ранее 2006 г.

Средний магистральный самолет. Единственный вариант – проект Ту-204 и его модификации. В России уже эксплуатируются самолеты этого типа. В 2002 г. заключен контракт на их производство с египетской

компанией «Sirocco Aerospace Int.» стоимостью в 280 млн долларов. Поскольку внутренний рынок пока не обеспечивает необходимый спрос на эти самолеты, проект ориентирован на экспорт. Производство самолетов может стать конкурентоспособным лишь в том случае, если Россия будет производить количество самолетов, сопоставимое с «Boeing» и «Airbus», то есть счет должен идти на сотни авиалайнеров в год.

Дальний магистральный самолет. Единственный вариант – модификации Ил-96. Однако стоимость выхода на международный рынок с этим самолетом достаточно велика, гораздо выше, чем в случае среднемагистрального самолета. Велики и риски реализации этого проекта.

Гражданская авиация является главным фактором возрождения авиастроения. Состояние и тенденции развития АП неотделимы от проблем гражданской авиации, во многом они являются следствием возникшего противоречия между объемом авиаперевозок, наличием парка самолетов и спросом на них.

4.2. Организационные и экономические меры поддержки АП

Проблемой, решаемой в рамках стратегии, разработанной с целью вывода авиационной промышленности из кризиса, является проблема структурного характера – несоответствие масштаба и структуры существовавшей в стране авиационной промышленности, ее научно-технического и производственного потенциала объему платежеспособного спроса на продукцию отрасли как гражданского, так и военного назначения.

Замедление вследствие указанного структурного несоответствия процессов разработки, производства и сбыта авиационной техники, а во многих случаях и их практическая остановка, привели к неизбежному в таких условиях падению технологического уровня производства и проектирования, устареванию основных производственных фондов и большим кадровым потерям как в количественном отношении, так и в отношении владения современными конструкторскими и производственными навыками. Аналогичные процессы развивались и в авиационной науке.

Для сохранения авиационного потенциала в рамках стратегии повышения его конкурентоспособности необходима государственная поддержка авиационной отрасли. Но ресурсы государства для развития АП крайне ограничены и не имеют другой более-менее эффективной альтернативы, кроме как выделить приоритетные направления и сосредоточиться на них. Необходима экономически обоснованная селекция сначала этих направлений, конкретных проектов, а затем и предприятий, распределение выделяемых государственных средств только среди эффективно работающих.

Непринятие мер по устранению проблемы (инерционный сценарий) приведут, наиболее вероятно к следующим последствиям:

1. В области гражданской авиатехники некоторое время продолжатся единичные продажи самолетов, разработка которых была в основном завершена еще в советский период. Эта техника будет поставляться, главным образом, на внутренний рынок, поскольку их продажи на мировом рынке при

существующих формах организации товаропроводящей сети и финансового обеспечения экспортных операций маловероятны: зарубежные аналоги уже воплощены, технологичны и успешно эксплуатируются. Однако, в условиях все расширяющегося проникновения на российский авиарынок иностранной авиатехники, отсутствия доступных инструментов финансирования производства и коммерческого продвижения отечественной продукции, низкого качества послепродажного обслуживания и все возрастающей цены поставщиков комплектующих, экономическая целесообразность дальнейшего производства гражданской авиатехники будет, наиболее вероятно, вскоре утрачена.

2. В области военной авиатехники проявится устойчивая тенденция снижения экспортных доходов, являющихся в настоящее время основным финансовым источником отрасли, что будет обусловлено следующим:

- развертыванием производства авиатехники (в том числе, лицензионной) в Китае и Индии, которые в последние годы являются основными импортерами российских авиационных вооружений;
- обострением конкуренции с США и Западной Европой, опережающих Россию в разработке новой авиатехники (авиационных комплексов 4 и 5-го поколений);
- выходом на рынок модернизации российской (советской) авиатехники компаний Израиля, Великобритании, Украины и других стран;
- снижением экономической эффективности экспортных контрактов, что снижает конкурентоспособность российских предприятий;
- все более высокими техническими требованиями основных зарубежных заказчиков, приблизившимися к пределу технологических возможностей российской авиапромышленности.

Развитие указанных тенденций как в гражданском, так и в военном секторах российской авиапромышленности приведет, наиболее вероятно, к дальнейшей деградации отрасли, обладавшей в предшествующий период высоким научно-технологическим и производственным потенциалом и являвшейся одной из самых сложных и наукоемких отраслей отечественной промышленности. Такой сценарий является неприемлемым ввиду следующих причин:

1. Военная авиация является одним из основных компонентов системы обороны и безопасности страны. Переход к импорту авиационных вооружений, и, как следствие, к иностранной зависимости в этой сфере для России неприемлемо.

2. Авиапромышленность является отраслью высокотехнологического сектора, которая обладает потенциалом «интеллектуализации» структуры ВВП, отхода от сырьевой модели развития экономики страны, опережающего развития экспорта машинотехнической продукции и импортозамещения.

3. Стабильная работа авиапромышленности создает предпосылки для сохранения и развития целого ряда других высокотехнологичных отраслей

промышленности ввиду большой длины и разветвленности технологических цепочек, образующихся в процессе создания современной авиатехники.

4. Авиапромышленность и ее смежные отрасли играют важнейшую социальную функцию, обеспечивая сохранение высококвалифицированных рабочих мест в научно-исследовательских институтах, конструкторских бюро, на производстве, в ВУЗах и техникумах.

Таким образом, целесообразность преодоления системного кризиса в авиапромышленности и становления ее как конкурентоспособной и саморазвивающейся промышленной отрасли при отсутствии в современных условиях внутренних ресурсов для саморазвития обуславливают необходимость участия Правительства Российской Федерации в решении системных проблем отечественной авиационной промышленности. Однако такое участие окажется эффективным и результативным лишь в случае изменения концептуального подхода и системы управления авиастроительными проектами и необходимыми для их реализации ресурсами. Изложение предложений по указанным изменениям составляют основное содержание настоящей Стратегии.

Ожидаемый результат – принципиальное изменение стратегической конкурентной позиции авиапромышленности России на мировом авиарынке (включая рынок самой России и СНГ), фактическое возвращение отрасли на этот глобальный рынок в качестве одного из мировых центров авиастроения. Достижение такого результата на остро конкурентном, олигополистическом, политизированном и в части гражданской авиатехники жестко регулируемом нормами, принимаемыми международными и национальными организациями (ВТО, ИКАО, FAA и др.), авиарынке требует как перманентного «предъявления» на рынок модернизированных и совершенно новых конкурентоспособных продуктов, так и проведения маркетинговой политики качественно нового уровня.

Эффект от достижения указанного результата окажется многоуровневым.

На макроуровне:

- повышение обороноспособности страны, способности более эффективно реагировать на современные угрозы ее безопасности;
- увеличение вклада авиапромышленности в прирост ВВП за счет опережающего роста производства и продаж продукции отрасли по отношению к динамике роста экономики страны;
- расширение высокотехнологичного экспорта, ослабление зависимости экономического роста от конъюнктуры сырьевых рынков и соответствующее улучшение структуры внешнеторгового оборота.

На микроуровне:

- формирование в авиапромышленности эффективных рыночно-ориентированных, обладающих потенциалом саморазвития бизнес-структур нового поколения;
- повышение инновационной активности и уровня обновляемости фондов предприятий авиапромышленности и смежных отраслей;

- облегчение доступа предприятий отрасли на финансовые рынки, расширение использования рынка ценных бумаг для привлечения финансовых ресурсов.

В социально-экономической сфере:

- сохранение рабочих мест, предотвращение оттока талантливой части научно-технических кадров в другие отрасли экономики;
- повышение спроса на квалифицированные научно-технические кадры, улучшение их возрастной структуры;
- повышение производительности труда.

В бюджетной сфере:

- обеспечение дополнительных налоговых поступлений;
- увеличение экспортной выручки (доходы от продаж).

Критерии и индикаторы. Основным критерием достижения ожидаемого результата является динамичный и устойчивый рост объема продаж продукции отечественной авиапромышленности на мировом рынке. Под продукцией здесь понимаются не только готовые военные самолеты, вертолеты и гражданские воздушные суда, но также узлы, агрегаты и комплектующие, поставляемые российскими авиапроизводителями в рамках международных кооперационных проектов. Это также конструкторская и технологическая документация, услуги по ремонту, модернизации и послепродажному обслуживанию ранее поставленной авиатехники, запасные части к ней, а также высокотехнологические виды непрофильной продукции и услуг, производимых отраслью.

Общим целевым ***индикатором*** продаж являются существующие и прогнозируемые объемы и темпы роста реализации продукции авиапрома. Ввиду разнообразия продуктов (военных и гражданских, готовых и комплектующих и т. д.) и рынков (мировой, внутренний) вводятся еще несколько индикаторов, являющихся составляющими общего индикатора.

Кроме того, ввиду кризисного состояния отрасли в настоящее время (особенно ее гражданского сегмента) и, соответственно, низкой статистической базы для дальнейших сопоставлений, целесообразно помимо набора «объективных» индикаторов, маскирующих «эффект базы», ввести ряд дополнительных индикаторов, демонстрирующих изменение стратегической конкурентной позиции отрасли. К таким индикаторам могут быть отнесены:

- Доля экспорта в общем объеме продаж предприятий авиационной промышленности.
- Число зарубежных авиакомпаний, эксплуатирующих российскую авиатехнику.
- Доля пассажирооборота, выполняемого российскими авиакомпаниями на самолетах иностранного производства (возрастание этой доли приобретает в настоящее время «взрывной» характер). По этому индикатору, в случае перелома существующей тенденции, можно будет судить о появлении конкурентных

преимуществ отечественной авиатехники хотя бы на внутреннем рынке.

- Динамика выработки и соотношение с аналогичным показателем мировых производителей.

По выбранным индикаторам могут быть установлены контрольные цифры, достижение которых к определенному времени создает основу для разбиения Стратегии на этапы. Контрольные цифры по указанным индикаторам будут устанавливаться по мере формирования в 2005-2006 годах обоснованных корпоративных стратегий создаваемых в настоящее время интегрированных структур.

Значение основного целевого индикатора Стратегии – ежегодного объема реализации конечной продукции отечественной авиационной промышленности планируется увеличить с нынешнего уровня в примерно 3 млрд. долл. до уровня 7 млрд. долл. к 2015 г. (табл.1). При этом доля гражданской продукции в структуре доходов от реализации готовой продукции возрастет с 30% в 2006 г. до примерно 43% в 2015 г.

4.3 Реализация технической политики АП

Система управления авиационной промышленностью включает в себя корпоративное звено, а также звено государственного управления, реализующего функции государственного заказчика и собственника государственных активов. Оба элемента системы управления отраслью требуют радикальных изменений.

Необходимость изменений в корпоративном звене обусловлена тем, что глобальная конкуренция на мировом авиарынке, где сложилась олигополия крайне ограниченного числа авиапроизводителей, настоятельно требует ликвидации разобщенности российских авиастроительных комплексов и объединения их программ, компетенций и ресурсов. Необходимо отказаться от сложившейся практики внутренней конкуренции за рынки сбыта и государственные ресурсы, направляемые на НИОКР, закупки и техническое перевооружение предприятий, между несколькими авиастроительными комплексами, имеющими собственные программы развития и экономические мотивы. Это возможно сделать лишь в случае объединения авиастроительных активов и бизнесов в ограниченное число достаточно крупных финальных компаний (самолетостроительной, вертолетостроительной, моторостроительной, оружейной и т. п.), включающих в себя исследовательские, разрабатывающие, производящие, сбытовые и обслуживающие эксплуатацию продуктов подразделения.

Создание таких интегрированных структур позволяет делегировать им функции хозяйственного управления и рационализировать функции государственных органов, усилив их нормативное и регулирующее влияние на отрасль, что полностью соответствует задачам административной реформы.

Одновременно с интеграцией «финалистов» следует развивать сеть средних и малых предприятий, разрабатывающих и производящих агрегаты,

оборудование, приводы и прочие комплектующие элементы для авиационных комплексов. Каждое такое предприятие должно быть свободно в выборе рынков сбыта в рамках соблюдения интересов национальной безопасности. Наиболее предпочтительной является ситуация, при которой устойчивость существования таких предприятий обеспечивается преимущественно экспортной ориентацией, что позволяет им рентабельно функционировать при колебаниях спроса на продукцию отечественных предприятий-«финалистов».

Структурные преобразования авиационной промышленности в рамках Стратегии должны трансформировать структуру отрасли и привести ее к следующему виду:

1. В научно-технической сфере – государственный сектор авиационной науки. Полная передача прикладной фазы инновационного процесса в коммерческую сферу невозможна и нецелесообразна. Существует целый ряд важнейших проблем в области прикладной науки, решение которых будет осуществляться преимущественно в рамках бюджетного финансирования, организациями государственного сектора авиационной науки.

Основу этого сектора будут составлять государственные научные центры – ЦАГИ им. проф. Н. Е. Жуковского, ВИАМ, ЦИАМ им. П. И. Баранова, ГосНИИАС, ЛИИ им. М. М. Громова.

При сохранении полноценного состава государственных научных центров предполагается организация научно-инженерных подразделений в корпоративных интегрированных структурах, обеспечивающих внедрение прикладных разработок и ведение узкоспециализированных исследований.

2. В области производства финальной авиастроительной продукции:

Объединенная авиастроительная компания, интегрирующая производственные мощности самолетостроительной подотрасли авиационной промышленности.

Для управления решением задач первого этапа в форме некоммерческого партнерства создан Объединенный Авиастроительный Консорциум как проектная структура, призванная консолидировать ресурсы участников отрасли и скоординировать работу по созданию корпоративной структуры ОАК.

В ходе реализации данного этапа собственники (как частные, так и государство), ведут согласованную работу по реструктуризации и модернизации своих активов. В частности, на время проведения подготовительных операций по созданию Объединенной Авиастроительной Корпорации, государство концентрирует в холдинговой компании принадлежащие ему акции самолетостроительных компаний.

Модернизация производственного, конструкторского и научно-исследовательского потенциала авиапромышленного комплекса

Реализация продуктовой стратегии требует модернизации основных фондов отрасли.

В *производственном звене* необходимо ликвидировать следующие недостатки и диспропорции.

1. Структура производственных фондов серийных предприятий совершенно неадекватна структуре существующих и тем более перспективных производственных программ. Некоторые виды фондов (здания и сооружения, земельные участки, энергетические узлы, транспортная инфраструктура и т. п.) избыточны и могут быть реализованы или переориентированы на другую продукцию. Другие виды производственных фондов избыточны по количеству, но абсолютно непригодны по качеству. Третьи отсутствуют вообще. Практически все авиационные заводы, выпускающие конечный продукт, имеют полный производственный цикл, включающий все технологические процессы производства самолетов.

2. Производственно-технологическая среда значительной части заводов устарела. Активная часть основных производственных фондов изношена, не соответствует современным требованиям по производительности, надежности, способности функционировать в современной информационной среде. Качество продукции полностью зависит от оператора, притом, что уровень квалификации и мотивации персонала существенно снизились.

3. Единичное и мелкосерийное производство авиационных компонент приводит к их значительному удорожанию, снижению экономической заинтересованности в производстве, а в ряде случаев – прекращению производства на предприятиях-смежниках.

Обеспечение конкурентоспособности производственного сектора авиационной промышленности требует построения как более рациональной структуры, так и повышения его технологического уровня.

Мелкосерийное же производство обречено на низкую эффективность. Так, например мощности Ульяновского предприятия ЗАО «Авиастар СП» позволяют выпускать ежегодно до 60 самолетов Ту-204. Высокая эффективность производства в современных условиях обеспечивается серией 300 – 500 авиалайнеров в год. В советский период таких серий в России не было, сейчас же такое количество новых самолетов пока и не требуется.

Кроме того, возросшие финансовые возможности государства позволяют развивать авиационный лизинг, капитализируя лизинговые компании путем покупки государством контрольного пакета их акций, субсидировать платежи этих компаний и авиаперевозчиков по кредитам, полученным в российских банках для приобретения российских пассажирских самолетов.

Оценка технической политики по восстановлению и реформированию предприятий авиапромышленности

Таким образом, существует ряд противоречивых факторов и условий, формирующих исходную базу принятия управленческих решений при воссоздании и реформировании АП. Одни из них диктуются внешним окружением АП, другие вызваны внутренним состоянием самой АП, неэффективностью и слабыми адаптивными свойствами ее организационной и технологической структуры, старением производственного аппарата,

недостатком или отсутствием собственных и кредитных источников инвестиционных ресурсов и т. д.

Очевидная коллизия недееспособности целостного существования АП без государственной поддержки (в виде государственного заказа и частичного финансирования научных исследований разработок в рамках федеральных и региональных целевых научно-технических программ), с одной стороны, и отсутствия необходимых финансовых средств для саморазвития отрасли, с другой стороны, не может быть разрешена без переориентации большей части предприятий на другие (неавиационные) сферы деятельности.

Недостаточный уровень госбюджетного финансирования АП выдвигает на первый план в качестве наиболее актуальной задачи поиск альтернативных государству заказчиков и источников финансирования разработки и производства авиатехники. Поддержание и развитие потенциала АП может и должно осуществляться на основе диверсификации каналов инвестиционного обеспечения отрасли, стабильного наращивания ее коммерческого сектора. В опережающем развитии нуждается система эксплуатационного сопровождения авиатехники, недостатки которой существенно влияют на уровень ее конкурентоспособности на фоне достижений в этой области зарубежных авиастроительных корпораций.

АП не может выжить, производя все типы самолетов, существующие в разработках. В конце концов, даже найдя средства для инвестирования в новые разработки, соответствующие не только современным, но и перспективным требованиям к авиационной технике, трудно представить процесс их окупаемости при отсутствии возможностей у эксплуатирующих организаций в приобретении этой техники. Это касается и гражданских, и военных потребителей продукции АП. Необходим отбор наиболее востребованных и прибыльных проектов с последующим полномасштабным ресурсным обеспечением. Ускоренная реализация этих проектов увеличит финансовую и инвестиционную базу промышленности и авиационного транспорта, что позволит приступить и к другим перспективным проектам, в том числе, и для внешнего рынка.

В существующей ситуации представляется целесообразным:

1. Сохранить уже развернутое или находящееся в высокой степени готовности сборочное производство новых типов авиатехники на предприятиях-лидерах по проектам, имеющим экономически обоснованные программы выпуска, по крайней мере, в среднесрочной перспективе.

2. На заводах, не вошедших в ядро эффективных финальных предприятий, целесообразно рассматривать создание центров компетенции по отдельным технологическим направлениям и переделам, работающих в кооперации с предприятиями-финалистами как отечественными, так и зарубежными.

3. Оставшиеся незадействованные мощности подлежат санации и использованию их для предприятий среднего и малого бизнеса. Некоторая их часть может быть выставлена на аукционы для продажи.

Таким образом, на множестве располагаемых производственных мощностей будет сформирована структура, объединяющая в себе небольшое число предприятий-финалистов (сборочное производство, ориентированное на текущий и/или перспективный проект; эффективные технологические переделы) и совокупность технологических площадок (центров компетенции), обеспечивающих вместе с предприятиями-финалистами полный цикл постройки авиационной техники. Приведение масштабов производства в соответствие с требованиями текущих и перспективных проектов и программ, переход к предметно-ориентированной организации производства (системе кооперации) позволит:

- решить задачу снижения производственных издержек (преимущественно за счет снижения условно-постоянных расходов, эффекта серийности специализированного производства);
- повысить качество продукта и его конкурентоспособность (за счет использования авиационных компонент, произведенных на специализированных, обладающих высокими технологическими возможностями производственных площадках);
- повысить доходность и рентабельность авиастроительного бизнеса в целом;
- обеспечить переход отрасли на новый технологический уклад за счет концентрации ресурсов на ограниченном множестве имеющих потенциал роста технологических площадок.

Необходимость реформирования конструкторского звена отрасли, определяется тем, что за период кризисного развития ряд ОКБ в значительной степени утратил способность осуществлять полномасштабную разработку авиатехники, конкурентоспособной на мировом рынке.

С учетом этого, целесообразно оптимизировать проектную базу на принципах концентрации материальной и кадровой составляющих конструкторского потенциала при максимальном сохранении информационной составляющей потенциала (школы проектирования, методики, алгоритмы, существующие наработки и заделы) и снижении издержек на всех стадиях НИОКР.

Критичным как для производственного, так и проектного звеньев отрасли является сравнительно низкий уровень использования информационных технологий. Частичная автоматизация планово-учетных функций, фрагментарное использование изолированных CAD/CAM систем при проектировании и подготовке производства не обеспечивает создания конкурентоспособной продукции и вхождения в международную кооперацию. Для этого требуется наличие сквозных цифровых технологий разработки, производства и послепродажного обслуживания авиатехники как необходимого условия роста качества продукции, производительности и управления издержками производства.

Техническая политика ЗАО «Авиастар-СП» на этапе вхождения в структуру ОАК

В марте 2007 г. на организационном совещании ОАК принято решение на базе 4 действующих предприятий АП, вошедших в структуру холдинга:

- – ЗАО «Авиастар-СП», г. Ульяновск;
- - ОАО «ВАСО», г. Воронеж;
- - ФГУП «КАПО», г. Казань;
- - ОАО «ТАВИА», г. Таганрог о создании 25 специализированных производств.

Создание специализированных производств в перспективе должно дать возможность использовать узконаправленные технологии с возможностью приобретения высокотехнологичного оборудования и новых современных технологий для производства конкурентной авиационной техники. Одновременно исключалось дублирование однотипных технологических процессов, и, как следствие должно привести к максимальному использованию мощностей предприятий.

Таким образом, диверсификация производств позволила развивать внутриотраслевой аутсорсинг и уменьшить возникший дефицит высоко квалифицированного персонала отрасли.

Согласно принятого решения на данном совещании ОАК, учитывая высокий уровень сохранения потенциала ЗАО «Авиастар-СП», на базе этого предприятия планируется создать 9 специализированных предприятий:

1. Производство по выпуску средних и тяжелых самолетов военно-транспортной авиации (Ан-124, Ил-476 и их модификаций).
2. Производство по выпуску магистральных самолетов гражданской авиации (Ту-204, Ту-204-300 и их модификаций и в перспективе самолет нового поколения МС-21).
3. Производство крупногабаритных отсеков фюзеляжа для самолетов гражданской авиации и военно-транспортной авиации.
4. Производство интерьера пассажирских самолетов.
5. Литейное производство и механическая обработка литья.
6. Кузнечное производство и механообработка деталей.
7. Производство средств технического оснащения (стапеля и т. п.) для агрегатно-сборочных производств.
8. Производство средств технического оснащения (обтяжные пуансоны, форм-блоки и т. п.) для заготовительно-штамповочного производства.
9. Производство технологического оснащения для кузнечно-литейного производства.

Одновременно, в соответствие с принятыми решениями и программой по постановке на производство самолета Ил-476 на ЗАО «Авиастар-СП» по программе НИОКР, начаты работы по ремонтизации и модернизации оборудования, в первую очередь парка станков с ЧПУ, приобретению

станков и контрольно-измерительных машин нового поколения, переходу на цифровое конструкторско-технологическое сопровождение производства.

С целью организации партионного изготовления продукции заключены контракты с лизинговой компанией «ИФК», контракты на 20 самолетов Ту-204. Согласно имеющемуся портфелю заказов, подкрепленному конкретными контрактами ЗАО «Авиастар-СП», необходимо выпустить в 2008 г. – 8 самолетов Ту-204, в 2009 – 10 самолетов, в 2010 соответственно – 20 самолетов.

Таким образом, в результате правильной технической политики ЗАО «Авиастар–СП» должно быть преобразовано в головное предприятие авиационной промышленности Российской Федерации.

4.4. Затраты на разработку и производство авиакомплексов

Изложенные выше подходы к программному планированию предъявляют очень высокие требования к точности оценок стоимости авиационных программ, превратившие технико-экономическое обоснование (ТЭО) программ в главный фактор принятия решений как в отношении выбора характеристик авиационных комплексов (АК), так и в отношении определения объемов и источников финансирования для реализации этих программ. При этом, большинство влияющих параметров (политических, организационно-экономических и даже технических), как правило, не вполне определены к моменту начала реализации программы. Стремление к преодолению негативного действия противоречий между требованиями к точности экономических оценок и неопределенностью исходной информации, необходимой для таких оценок, привело к развитию целого ряда методологических подходов к решению указанной проблемы.

В основе этих подходов лежат различные методы моделирования стоимости программы и отдельных ее этапов. Значительное распространение получили методы аналитического моделирования, позволяющие проанализировать влияние различных параметров на конечный результат. Эти методы успешно используются в сочетании с методами экспертных оценок. Причем, в последнем случае задача определения стоимости программы решается в статистической постановке.

Для построения статистических моделей широко привлекается экономическая информация по уже реализованным программам, и на основе ее обобщения строятся модели развития, связывающие основные характеристики комплекса с соответствующими затратами на различные этапы жизненного цикла. Модели дают достаточно хорошие результаты, если удастся доказать гипотезу о принадлежности характеристик рассматриваемого комплекса к исходной генеральной совокупности, т. е. доказать эволюционную связь между поколениями АК.

Сложнее обстоит дело в тех случаях, когда приходится принимать решение в условиях неопределенности, связанной либо с недостатком информации о характеристиках анализируемого объекта, либо с невоз-

возможностью подтверждения гипотезы об эволюционном характере развития характеристик исследуемых комплексов. В этих случаях можно идти следующими путями.

Во-первых, ввести дополнительные обобщающие параметры такие, например, как сложность конструкции, степень завершенности работ по этапу жизненного цикла, коэффициент заполнения конструкции и т. п. Для указанных обобщенных параметров строятся свои статистические модели, а окончательные оценки получаются путем варьирования выбранных параметров в разумных диапазонах.

Во-вторых, строить модели типа сетевых и, используя теоретико-игровые подходы (например, метод Монте-Карло), получать с их помощью вероятностные оценки стоимости и сроков реализации программы, или отдельных ее этапов.

В-третьих, строить так называемые графоаналитические модели с широким привлечением эвристики с помощью специалистов, хорошо знающих тенденции и направления развития авиационной техники и экономики.

При этом вся совокупность характеристик делится на два подмножества: параметры, изменение которых в прогнозируемый период маловероятно, и параметры, которые в результате технического прогресса и организации производства окажут значительное влияние на процесс формирования затрат на программу или отдельный ее этап.

Одним из основных этапов в процессе подготовки и принятия решений относительно востребованных в заданный промежуток времени характеристик и типов АК, а, следовательно, и в процессе исследований по оптимальному синтезу и выбору рационального типажа АК, является этап экономического анализа множества предложенных к рассмотрению альтернативных вариантов комплексов, обеспечивающих решение поставленных задач.

Основой подобного рода анализа являются математические модели затрат, структура, параметры и точность которых полностью определяется как уровнем, на котором принимаются решения, так и теми последствиями, к которым могут привести связанные с этими решениями ошибки.

Модели затрат используются для определения конструктивных параметров (характеристик) системы, обеспечивавшей решение стоящих перед ней задач либо с заданной эффективностью при минимальных затратах средств на ее создание, либо с максимальной эффективностью при заданной величине средств, отпущенных на ее создание.

Известно, что каждый АК может быть достаточно полно описан своими структурой и параметрами.

В рамках одной структуры комплексы отличаются только числовыми значениями параметров. Поэтому при решении задач синтеза исходят, как правило, из того, что множество структур принципиально дискретно, а множество параметров в рамках фиксированной структуры континуально.

Сформулированное утверждение приводит к необходимости при описании комплекса пользоваться как минимум четырьмя типами характеристик:

Первый тип – конструктивные характеристики: габаритно-весовые параметры, конструктивно-силовые схемы и т. п.

Второй тип – функциональные характеристики: способность комплекса решать задачи днем, ночью, в простых и сложных метеоусловиях, автономно, полуавтономно, на больших и малых высотах, по воздушным и наземным целям и т. д.

Для этого типа характеристик, так же как и для характеристик первого типа, можно определить функциональную структуру комплекса и функциональные параметры в рамках фиксированной структуры.

Третий тип – характеристики затрат, стоимости этапов НИОКР, серийного производства комплекса, эксплуатации. Сюда же, как правило, относят затраты времени на разработку АК, его серийное производство и накопление требуемых парков у потребителя.

Четвертый тип – характеристики эффективности, описывающие способность комплекса решать поставленные перед ним задачи. Сюда же относятся характеристики эффективности на уровне групп и парков АК.

Каждый из перечисленных типов характеристик имеет вполне определенную связь с остальными. Особенности указанных связей сводятся к следующему.

Множество конструктивных характеристик A однозначно отображается на множество функциональных параметров F так, что каждому элементу $a \in A$ соответствует один и только один элемент $f \in F$. При обратном переходе возникает неоднозначность, и каждому элементу f может соответствовать уже целое подмножество A_f конструктивных характеристик, обеспечивающих заданное функциональное свойство.

Множество функциональных параметров F однозначно отображается на множество параметров эффективности W , но обратное отображение, как и в предыдущем случае, неоднозначно.

Наконец, множество конструктивных характеристик A однозначно отображается на множество характеристик затрат C , а обратный переход порождает неоднозначность.

Из этого следует, что процесс экономического анализа должен осуществляться на множестве технических альтернатив, заданных конструктивными характеристиками. Объясняется это тем, что для каждого значения вектора функциональных характеристик f существует множество векторов затрат C_f , а для каждого вектора затрат C существует множество векторов функциональных характеристик F_c . Найти эти множества, т. е. установить однозначное соответствие, можно, лишь обращаясь к конструктивным параметрам.

При определении рационального типажа и вида АК в частном случае модели затрат используются для получения такого варианта распределения ограниченных ресурсов, который позволил бы сформировать парки АК, обеспечивающие либо максимальный эффект при фиксированных объемах

выделяемых ресурсов, либо заданную величину эффекта при минимальных затратах потребных ресурсов. Нетрудно видеть, что в своей постановке задачи однотипны. Разница состоит лишь в степени агрегирования и показателях используемой при этом информации.

Представляется, что в качестве основы исследований по оптимальному синтезу и выбору рационального типажа АК должен быть принят системный подход.

В соответствии с этим подходом каждый тип АК рассматривается не изолированно, а в общей системе средств, привлекаемых для выполнения стоящих перед АК задач.

Целесообразность принятия в эксплуатацию новых АК определяется путем сопоставления приращения эффекта с приращением затрат, обусловленных его введением. При этом результаты такого сопоставления будут корректны лишь в том случае, если входы в модели затрат согласованы с входами в модели эффективности по основным показателям исходной информации. Поэтому одним из основных принципов экономического анализа, проводимого в процессе выбора рационального типажа АК, является согласованность входов используемых при этом моделей затрат со входами в модели анализа эффективности рассматриваемых при проведении данного анализа альтернативных вариантов.

Другим не менее важным принципом экономического анализа является принцип полных затрат, т. е. должны учитываться затраты на все этапы жизненного цикла.

При этом полные затраты определяются как сумма затрат на этапы жизненного цикла j для всех элементов i сравниваемых альтернативных вариантов АК, т. е.

$$C_{\text{полн.}} = \sum_j \sum_i C_{ji}.$$

Процессу формирования полных затрат должен предшествовать тщательный анализ этапов жизненного цикла. Основанием для подобного анализа является тот факт, что для создания и эксплуатации нового АК можно использовать уже существующие или находящиеся на различных этапах жизненного цикла его подсистемы и элементы. Это приводит к тому, что из формулы полных затрат исключается целый ряд слагаемых, т. е. при сравнении альтернативных вариантов не должны учитываться те элементы, создание которых не связано с необходимостью вложения средств. Последнее утверждение позволяет сформулировать еще один принцип экономического анализа — принцип дополнительных затрат.

Не менее важным вопросом в процессе экономического анализа является оценка влияния фактора времени, т. е. наряду с требованием определения полных затрат, выдвигается требование рационального распределения этих затрат во времени.

Особое значение этот вопрос приобретает в тех случаях, когда сравниваемые АК имеют незначительно отличающиеся друг от друга показатели, и стоит задача выбора предпочтительного варианта.

Допустим, АК полностью описывается следующими конструктивными параметрами:

$$\bar{X} = \begin{pmatrix} X_1 \\ X_2 \\ \dots \\ X_k \end{pmatrix} \quad (1)$$

Задачей является отыскание зависимости

$$C_i = F\{X^{(i)}\}, \quad (2)$$

или

$$C_i = F_i(X_{1i}, X_{2i}, \dots, X_{ki}; a_{1i}, a_{2i}, \dots, a_{ji}),$$

где C_i – затраты на создание 1-го элемента системы, имеющей конструктивные параметры (характеристики), представленные вектором $X^{(i)} = (X_{1i}, X_{2i}, \dots, X_{ki})$, принадлежащим множеству возможных характеристик $\{X\}$; a_{1i}, a_{2i}, a_{ji} — неизвестные параметры модели.

В результате проводимых исследований необходимо выяснить как структуру (т. е. функциональный вид модели (2)), так и конкретные значения неизвестных параметров

$$a_{ji} = (j=1, 2, \dots, k).$$

Вряд ли возможно предложить метод, который позволил бы решить сформулированную выше задачу в целом. Однако ее решение можно свести к некоторой последовательной процедуре, которая подразумевает чередование различных логических и математических методов, позволяющих:

1. Среди множества возможных значений конструктивных параметров (характеристик) $\{x\}$ выделить некоторое подмножество

$$\{\tilde{x}\} \in \{\bar{x}\}$$

параметров и их взаимодействий, оказывающих наиболее существенное (значимое) влияние на формирование затрат C_i .

2. Определить структуру (функциональный вид) модели.

3. Вычислить оценки параметров a_i модели в предположении, что функциональный вид модели известен

$$C_i = F_i(X_{1i}, X_{2i}, \dots, X_{ki}; a_{1i}, a_{2i}, \dots, a_{ji}).$$

4. После того, как найдены оценки

$$\tilde{a}_{ij} = \begin{pmatrix} \tilde{a}_{1i} \\ \tilde{a}_{2i} \\ \dots \\ \tilde{a}_{ki} \end{pmatrix},$$

проверить адекватность формирования затрат выбранной модели.

5. В тех случаях, когда полученная модель

$$C_i = F\{\tilde{a}_{ij}, \tilde{x}^i\}$$

неадекватно описывает изучаемый процесс, пересмотреть решения процедур 1 и 2 и, выполнив вновь процедуры 3 и 4, прийти к наилучшей модели.

Математический аппарат для реализации процедур 3 и 4 в настоящее время детально разработан и изложен в литературе (имеется в виду аппарат

регрессионного и корреляционного анализа, а также аппарат статистической теории проверки гипотез и принятия решений).

Этот аппарат может быть эффективно применен лишь в тех случаях, когда есть информация, достаточная для статистической обработки. В свою очередь, объем необходимой исходной информации (число наблюдений) полностью определяется числом параметров (факторов) $X^{(i)}$, включенных в структуру модели затрат.

На практике в силу того, что число АК-предшественников, являющихся основой для формирования исходного массива информации, как правило, значительно меньше числа взятых конструктивных параметров $X^{(i)}$, непосредственное применение регрессионного и корреляционного анализа оказывается невозможным. В этих случаях в процесс построения модели затрат следует ввести дополнительную процедуру выделения среди множества конструктивных параметров, определяющих облик исследуемого АК, тех параметров, которые оказывают наиболее существенное влияние на формирование затрат C_i . Наиболее приемлемым в данном случае может быть метод случайного баланса в сочетании с методами экспертной оценки.

Расчет полных ожидаемых затрат на разработку самолетов

В общем виде затраты на разработку могут быть представлены следующим образом:

$$C_{\text{НИОКР}} = C_{\text{ОКР}}^{\text{К}} + C_{\text{ОКР}}^{\text{ОБ}} + C_{\text{ОКР}}^{\text{ДВ}} + C_{\text{ОКР}}^{\text{Н.О.}} + C_{\text{НИР}},$$

где

$C_{\text{ОКР}}^{\text{К}}$, $C_{\text{ОКР}}^{\text{ОБ}}$, $C_{\text{ОКР}}^{\text{ДВ}}$ – затраты на разработку конструкции, оборудования и двигательной установки;

$C_{\text{ОКР}}^{\text{Н.О.}}$ – затраты на разработку (ОКР) систем наземного оборудования;

$C_{\text{НИР}}$ – затраты на НИР поискового, экспериментального и прикладного характера.

Под затратами на разработку конструкции самолета понимаются собственные затраты ОКБ-разработчика с учетом стоимости поставки покупных изделий (бортовое оборудование и двигатели)

$$C_{\text{СОКР}}^{\text{К}} = (C_{\text{ОКР}} + C_{\text{ПГИ}}) K_{\tau},$$

где

$$K_{\tau} = a_0 + a_1 \Delta t;$$

$$\Delta t = T_i - T_{\text{баз}},$$

K_{τ} – коэффициент, учитывающий изменение тенденции формирования затрат во времени;

T_i – календарный год начала общей разработки самолета;

$T_{\text{баз}}$ – год начала разработки базового самолета.

Расчет величины $C_{\text{ПГИ}}$ производится следующим образом:

$$C_{\text{ПГИ}} = C_{\text{ОБ}}^{\text{П}} + C_{\text{ДВ}}^{\text{П}},$$

где

$C_{\text{ОБ}}^{\text{П}}$; $C_{\text{ДВ}}^{\text{П}}$ – стоимость поставки оборудования и двигателей соответственно.

В свою очередь,

$$C_{об}^n = C_{об}^n (\gamma_2 n_{II} + \gamma_3 n_{III}),$$

где

$C_{об}^n$ – стоимость поставки оборудования для первого опытного образца;
 γ_2, γ_3 – соответственно удельный вес стоимости поставки оборудования на этапах изготовления и испытаний последующих опытных образцов;
 n_{II}, n_{III} – число опытных образцов.

Следующая ступень агрегирования стоимости разработки конструкции заключается в определении затрат по основным этапам разработки: проектирование, изготовление опытных образцов, испытание:

$$C_{ОКР}^K = (C_{ПР}^K + C_{ИЗГ}^K + C_{ИСП}^K) K_T.$$

Под затратами на разработку бортового оборудования понимаются интегральные затраты смежных отраслей промышленности, участвующих в разработке АК:

$$C_{ОКР}^{ОБ} = C_{ОКР}^{ОПК} + C_{ОКР}^{ПНК} + C_{ОКР}^{ОК} + C_{ОКР}^{СВ} + C_{ОКР}^{РВ},$$

где

$C_{ОКР}^{ОПК}$, $C_{ОКР}^{ПНК}$, $C_{ОКР}^{ОК}$, $C_{ОКР}^{СВ}$, $C_{ОКР}^{РВ}$ – затраты на разработку соответственно обзорно-прицельного (ОПК), пилотажно-навигационного (ПНК), оборонительного (ОК), связного (СВ) и разведывательного (РВ) комплексов.

Затраты на разработку ОПК определяются по формуле:

$$C_{ОКР}^{ОПК} = C_{ОКР}^{РЛС} (1 + K_{ОПК}),$$

где

$C_{ОКР}^{РЛС}$ – стоимость разработки РЛС, являющейся центральным элементом ОПК;

$K_{ОПК}$ – коэффициент, учитывающий стоимость разработки других систем, входящих в ОПК.

Стоимость разработки РЛС определяется на основе удельных показателей затрат:

$$C_{ОКР}^{РЛС} = C_{уд}(t) G_{РЛС},$$

где

$C_{уд}(t)$ – удельные затраты на разработку единицы массы РЛС;

$G_{РЛС}$ – масса РЛС.

$C_{уд}(t)$ рассчитывается по формуле:

$$C_{уд}(t) = a_0 + a_1 \Delta t + a_2 \Delta t^2,$$

где

$$\Delta t = T_{ор} - T_{баз}.$$

Здесь $T_{ор}$ – календарный год окончания разработки исследуемой РЛС;

$T_{баз}$ – календарный год окончания разработки базового изделия.

Затраты на ПНК, в которую, кроме бортовой системы управления (БСУ), входит ряд других элементов, определяются по следующей формуле:

$$C_{ОКР}^{ПНК} = C_{ОКР}^{БСУ} (1 + K_{ПНК}),$$

где

$C_{\text{ОКР}}^{\text{БСУ}}$ – стоимость разработки БСУ, являющейся центральным элементом в ПНК;

$K_{\text{ПНК}}$ – коэффициент, учитывающий стоимость разработки других систем, входящих в ПНК;

$C_{\text{ОКР}}^{\text{БСУ}}$ – определяется либо в зависимости от массы БСУ, либо в зависимости от количества выполняемых данной разрабатываемой системой функций.

Затраты на ОК могут быть определены либо укрупненно, либо дифференцированно.

При укрупненном методе в качестве определяющих параметров выбираются: эффективная поверхность рассеивания (ЭПР) обороняемого самолета, характеристики его теплового излучения, его масса, надежность и т.п.

При дифференцированном методе стоимость разработки ОК определяется по формуле:

$$C_{\text{ОКР}}^{\text{ОК}} = (1 + K_{\text{ОК}})^n C_{\text{ОКР}i}^{\text{ОК}},$$

где

$C_{\text{ОКР}i}^{\text{ОК}}$ – стоимость разработки i -го базового элемента оборонительного комплекса, к которому отнесены: станции тепловой разведки, станции радиотехнической разведки, станции активных помех, РЛС с вычислителем.

Стоимость разработки связного и разведывательного комплексов определяется с помощью удельных затрат, отнесенных к единице веса разрабатываемого комплекса.

Затраты на разработку двигателей также могут быть рассчитаны либо укрупненно, либо дифференцированно.

При укрупненном методе расчета указанные затраты определяются по формуле:

$$C_{\text{ОКР}}^{\text{ДВ}} = a_0 k_1^{\lambda_1} k_2^{\lambda_2} (t_{\text{НР}}^{\text{ДВ}} - T_{\text{баз}})^{\lambda_3} R_{\text{max}}^{\lambda_4},$$

где

k_1, k_2 – коэффициенты, характеризующие тип двигателя и назначение самолета;

$t_{\text{НР}}^{\text{ДВ}}$ – год начала общей разработки двигателя;

$T_{\text{баз}}$ – год начала разработки базового двигателя;

R_{max} – максимальная взлетная тяга двигателя;

$a_0, \lambda_1, \lambda_2, \lambda_3, \lambda_4$ – статистические коэффициенты.

При дифференцированном подходе может быть использована либо модель, основными параметрами которой являются важнейшие конструктивные и функциональные характеристики исследуемого двигателя (степень форсирования двигателя, максимальная температура газов перед турбиной, суммарная степень повышения давления в компрессоре, управление вектором тяги и т. п.), либо модель, базирующаяся на использовании удельных показателей затрат, т. е.

$$C_{\text{ОКР}}^{\text{ДВ}} = q_{\text{ОКР}} G_{\text{сух}},$$

где

$C_{\text{ОКР}} = a_0(t_{\text{ор}}^{\text{ДВ}} T_{\text{баз}}) + a_1 V a_2$ – удельная стоимость разработки одного килограмма массы «сухого» двигателя;
 V – максимальная скорость полета на высоте $H=11$ км;
 $G_{\text{сух}}$ – масса «сухого» двигателя.

Нормативная база и пример расчета полных затрат на разработку самолетов

Затраты на разработку конструкции

$$k_{\tau} = 0,922 + 0,088(t_{\text{Н.Р.}} - 1980).$$

На ранних этапах ОКР:

$$C_{\text{ОКР}}^{\text{к}} = 26,8 + 2,4(t_{\text{ор}} - 1980) + 1,06 G_{\text{вз}} + n C_{\text{дв}}$$

где

$t_{\text{ор}}$ – календарный год окончания ОКР (задается);

$G_{\text{вз}}$ – взлетная масса самолета (задается);

n – число закупаемых серийных двигателей (задается);

$C_{\text{дв}}$ – цена закупаемых двигателей.

На поздних этапах ОКР:

а) Самолеты воздушного боя –

$$C_{\text{ОКР}}^{\text{к}} = 10^{3,79} G_{\text{взл}}^{1,75} V^{6,61} H^{0,91} k_{\tau},$$

где

H – максимальная высота полета, км;

V – максимальная скорость (число M).

б) Самолеты-перехватчики ПВО со скоростью, соответствующей $\geq 3M$

$$C_{\text{ОКР}}^{\text{к}} = [42 + 1,01 \cdot 10^5 (VH)^{3,69} + 9,23L + 115,9 t_{\text{разг}}^{3,99} + 8,37 \cdot 10^3 n_{\text{умax}}^{3,64}] k_{\tau},$$

где

L – максимальный радиус действия, тыс. км;

$t_{\text{разг}}$ – время разгона от $V=0,8M$ до $V=1,8M$ на высоте 11 км, мин.;

$n_{\text{умax}}$ – максимально допустимая поперечная перегрузка.

в) Ударные самолеты –

$$C_{\text{ОКР}}^{\text{к}} = [12,2 + 3,33 \cdot 10^5 G_{\text{бж}}^{1,92} + 8,5 P_{\text{уд}}^{3,37} + 0,822 \left(\frac{G_{\text{взл}}}{S_{\text{кр}}} \right)^{1,1} + 8,1 G_{\text{пн}}] k_{\tau},$$

где

$G_{\text{бж}}$ – вес элементов обеспечения боевой живучести, кг;

$P_{\text{уд}}$ – тяговооруженность;

$G_{\text{пн}}$ – вес полевой нагрузки, т;

$S_{\text{кр}}$ – площадь крыла, м^2 ;

г) Штурмовики –

$$C_{\text{ОКР}}^{\text{к}} = [100 + 60 G_{\text{об}}^{1,58} + 13 G_{\text{пн}} L] k_{\tau} \text{ (млн. ЕЦ)},$$

где

$G_{\text{об}}$ – масса оборудования, т.

Приведем дифференциацию затрат на разработку конструкции самолетов воздушного боя и ПВО:

а) По элементам затрат:

– Собственные затраты ОКБ-разработчика

$$C_{окр_c} = 104 + 8,34 n_{II} + 21,69L + 1,83 S_{кр}$$

где

n_{II} – число опытных образцов на этапе изготовления, шт.

– затраты на приобретение оборудования

$$C_{об}^n = (0,33n_{II} + 0,65n_{III})(2,91 + 0,69C_{об} + 0,04C_{взл} + 0,33V + 0,34H)K_{сл}$$

где

n_{III} – число образцов (включая образцы установочной (обычно 4-5 шт.) серийной партии) на этапе испытаний, шт.;

$K_{сл}$ – коэффициент технической сложности оборудования (задается для существующих АК $K_{сл} = 4$, для перспективных $K_{сл} = 16$).

– затраты на приобретение двигателей

$$C_{дв}^n = n C_{дв}$$

В результате:

$$C_{окр}^k = (C_{окр_c} + C_{об_n} + C_{дв_n})K_{т}$$

б) по этапам НИОКР:

– Затраты на проектирование

$$C_{пр} = 10^{4,68} V^{3,55} G_{пл}^{1,4} S_{кр}^{1,93}$$

где

$G_{пл}$ — масса планера, т.

– затраты на изготовление опытных образцов

$$C_{изг} = 10^{4,3} V^{5,08} n_{II}^{0,67} S_{кр}^{2,18} \quad (\text{млн ЕЦ}).$$

– затраты на испытания

$$C_{исп} = 2,26 \cdot 10^3 N^{0,39} n_{II}^{0,46} t_{исп}^{1,06} (t_{нп} - 1966)$$

где

N_{Σ} – число испытательных полетов, шт.;

$t_{исп}$ – продолжительность испытаний, мес.;

$t_{нп}$ – календарный год начала испытаний. В результате:

$$C_{окр}^k = (C_{пр} + C_{изг})K_{т} + C_{исп}$$

Приведенные выше эмпирические формулы для расчетов стоимости НИОКР БТА базируются на статистике 2-го и 3-го поколений самолетов. Следует иметь в виду, что идет непрерывный процесс перераспределения затрат по статьям расходов на НИОКР. Поэтому для расчетов на отдаленную перспективу надо вносить определенные коррективы, например, касающиеся долевого распределения затрат между этапами эскизного проектирования, технического проектирования и изготовления опытных образцов, заводских и совместных испытаний. Сейчас и на обозримое будущее его можно считать таким: (0,12 : 0,63 : 0,25).

С учетом сказанного, прикидочные расчеты могут производиться по более простым зависимостям. Одна из таких зависимостей для самолетов БТА выглядит так:

$$C_{\text{окр}} = \left[\frac{0,12C_1}{0,63} + (N_{\text{он}} C_{\text{сер}} K_{\text{он}} + N_{\text{ст}} C_{\text{сер}} K_{\text{ст}}) + \frac{0,25C_1}{0,63} \right],$$

где

C_1 – затраты на техническое проектирование и создание опытных образцов;

$N_{\text{он}}, N_{\text{ст}}$ – требуемое количество опытных самолетов и самолетов для статических испытаний;

$C_{\text{сер}}$ – стоимость серийного самолета;

$K_{\text{он}}, K_{\text{ст}}$ – поправочные коэффициенты, учитывающие зависимость стоимости опытных самолетов и самолетов для статических испытаний от стоимости серийного самолета.

Разумеется, надо учитывать также массу самолета, которая для рассматриваемого вида авиационной техники может находиться в пределах 10 – 40 т. (соответственно, в этих весовых пределах стоимость НИОКР может отличаться в 5 – 6 раз).

В случае совсем грубых прикидочных расчетов можно оценить стоимость разработки самолета поколения $n+1$ умножением фактической стоимости (в сопоставимых ценах) разработки самолета-аналога поколения n на коэффициент удорожания, значение которого лежит в пределах 7 – 10 (см. об этом в разделе 2). Этот подход, кстати, распространим не только на самолеты БТА, но и на другие типы самолетов.

Расчет полных затрат на разработку самолетов гражданской авиации

Затраты на разработку конструкции:

$$K_r = 0,9 + 0,125(t_{\text{нр}} - 1980).$$

Затраты на разработку конструкции самолетов на ранних этапах:

– для дозвуковых самолетов

$$C_{\text{окр}}^k = \left[50,7 + 4,6(t_{\text{ор}} - 1980) + 0,11G_{\text{взл}} \right] K_n + nC_{\text{дв}}$$

где

K_n – коэффициент, учитывающий влияние размера опытной партии n_{11} :

при $n_{11} = 1$, $K_n = 1,0$;

при $n_{11} = 2$, $K_n = 1,7$;

при $n_{11} = 3$, $K_n = 2,3$;

при $n_{11} = 4$, $K_n = 3,0$.

– для сверхзвуковых самолетов:

$$C_{\text{окр}}^k = [115,5 + 7,6(t_{\text{ор}} - 1980) + 3,4V] K_n + nC_{\text{дв}},$$

где

V – максимальная скорость (числа M);

n – число закупаемых двигателей, шт.;

$C_{\text{дв}}$ – цена двигателя.

Затраты на разработку конструкции самолетов на поздних этапах отработки

$$C_{\text{ОКР}}^{\text{К}} = 0,09(G_{\text{кн}} V_{\text{кр}})^{2,134} K_{\text{п}} K_{\text{т}},$$

где

$G_{\text{кн}}$ – масса коммерческой нагрузки, т.;

$V_{\text{кр}}$ – крейсерская скорость, тыс. км/час.

Дифференциация затрат (аналогично разд. 2.3):

а) По элементам затрат:

– собственные затраты ОКБ-разработчика

$$C_{\text{ОКРс}} = 0,05(G_{\text{пн}} V_{\text{кр}})^{2,21};$$

– затраты на поставку оборудования

$$C_{\text{обн}} = 0,172 G_{\text{взл}}^{0,916};$$

– затраты на поставку двигателей

$$C_{\text{двн}} = n \Pi_{\text{дв}}$$

В результате:

$$C_{\text{ОКР}}^{\text{К}} = (C_{\text{ОКР}} + C_{\text{обн}} + C_{\text{двн}}) K_{\text{п}} K_{\text{т}}.$$

б) По этапам ОКР:

– затраты на проектирование

$$C_{\text{пр}} = 0,011 V_{\text{кр}}^{1,53} D^{1,172},$$

где

D – длина самолета, м.;

– затраты на изготовление опытных образцов

$$C_{\text{изг}} = 0,033(G_{\text{кн}} V_{\text{кр}})^{2,13} \Pi_{\text{п}};$$

– затраты на испытания

$$C_{\text{исп}} = 0,4 L^{1,57} G_{\text{кн}}^{0,38} (t_{\text{ни}} - 1964)^{1,02},$$

где

L – максимальная дальность полета, тыс. км.

В результате:

$$C_{\text{ОКР}}^{\text{К}} = (C_{\text{пр}} + C_{\text{изг}}) K_{\text{т}} + C_{\text{исп}}.$$

Нормативная база и расчет затрат на разработку двигателей и бортового оборудования гражданской авиации аналогичны. Полные затраты, таким образом, составят:

$$C_{\text{полн}} = C_{\text{окр}} + C_{\text{окр}}^{\text{НО}} + C_{\text{нир}},$$

где

$$C_{\text{окр}} = C_{\text{окр}}^{\text{К}} + C_{\text{окр}}^{\text{ДВ}} + C_{\text{окр}}^{\text{Об}},$$

а затраты на научно-исследовательские работы и разработку оборудования, входящего в состав комплекса наземного обеспечения, определяются, соответственно, по формулам:

$$C_{\text{нир}} = 0,175 C_{\text{окр}}; \quad C_{\text{окр}}^{\text{НО}} = 0,05 C_{\text{окр}}.$$

Расчет полных ожидаемых затрат на разработку транспортных и многоцелевых вертолетов

Полные затраты на разработку транспортных и многоцелевых вертолетов определяются по формуле:

$$C_{окр} = Z_{л1} + Z_p + Z_{сд} + Z_{лII} + \dots + Z_{лN},$$

где

Z_p – стоимость создания ресурсного образца вертолета;

$Z_{сд}$ – стоимость создания образца для статических и динамических испытаний;

$Z_{л1}$, $Z_{лII}$ – стоимость создания соответственно первого и второго летного образца;

$Z_{лN}$, $N = III$ и т. д. – стоимость создания последующих летных образцов вертолета.

Стоимости создания ресурсного экземпляра вертолета, экземпляра для статических и динамических испытаний, второго и последующих, определяются, соответственно, по формулам:

$$Z_p = j_1 (Z_{сл1}^{из} + Z_{сл1}^{зи} + Z_{сл1}^{сии}),$$

$$Z_{сд} = j_2 (Z_{сл1}^{из} + Z_{сл1}^{зи} + Z_{сл1}^{сии}),$$

$$Z_{лII} = j_3 (Z_{сл1}^{из} + Z_{сл1}^{зи} + Z_{сл1}^{сии}),$$

$$Z_{лN} = Z_{лII} N^{0,105},$$

где

$j_1 = 0,88$; $j_2 = 0,39$; $j_3 = 0,75$ – коэффициенты, учитывающие изменение стоимости соответствующего образца по сравнению со стоимостью создания первого летного экземпляра вертолета.

Стоимость создания первого летного образца вертолета рассчитывается по формуле:

$$Z_{л1} = Z_{сл1} + Z_{ки1} + P_{осн},$$

где

$Z_{сл1}$ – собственные затраты ОКБ-разработчика на создание первого летного образца;

$Z_{ки1}$ – затраты ОКБ-разработчика на приобретение комплектующих изделий для первого летного образца вертолета;

$P_{осн}$ – затраты на производственную и технологическую оснастку, необходимую для создания первого летного образца вертолета.

Собственные затраты ОКБ-разработчика на создание первого летного экземпляра вертолета $Z_{сл1}$ определяются по формуле:

$$Z_{сл1} = Z_{сл1}^{пр} + Z_{сл1}^{изг} + Z_{сл1}^{зи} + Z_{сл1}^{сиг},$$

где

$Z_{сл1}^{пр}$ – затраты на проектирование образца;

$Z_{сл1}^{изг}$ – затраты на изготовление образца;

$Z_{сл1}^{зи}$ – затраты на заводские испытания образца;

$Z_{сл\ I}^{СИГ}$ – затраты ОКБ-разработчика на этапе совместных государственных испытаний.

Указанные затраты определяются, соответственно, по формулам:

$$Z_{сл\ I}^{ПР} = e^{6,73+0,00026\Pi}$$

где

$\Pi = G_{ПН} V_{КР}$ – условная часовая производительность, т.км/час;

$G_{ПН}$ – масса полезной нагрузки, т.;

$V_{КР}$ – крейсерская скорость полета, км/час;

$$Z_{сл\ I}^{ИЗГ} = e^{6,25+0,00029\Pi},$$

$$Z_{сл\ I}^{ЗИ} = e^{5,15+0,0004\Pi},$$

$$Z_{сл\ I}^{СИГ} = 147,5 G_{взл}^{0,78},$$

где $G_{взл}$ – взлетная масса вертолета, т.

Для вертолетов специального назначения применяются те же самые формулы, но с введением поправочных коэффициентов, определяемых экспертным путем.

Затраты ОКБ-разработчика на приобретение комплектующих изделий для первого летного образца вертолета определяются по формуле:

$$Z_{ки\ лп} = Z_{ки\ лп}^{ПР} + Z_{ки\ лп}^{ИЗГ} + Z_{ки\ лп}^{ЗИ} + Z_{ки\ лп}^{СИГ},$$

где

$Z_{ки\ лп}^{ПР}$, $Z_{ки\ лп}^{ИЗГ}$, $Z_{ки\ лп}^{ЗИ}$, $Z_{ки\ лп}^{СИГ}$ – стоимость поставки комплектующих изделий на этапах проектирования, изготовления, заводских и совместных государственных испытаний образца соответственно.

Указанные затраты определяются по формулам:

$$Z_{ки\ лп}^{ПР} = 29,1 G_n^{0,53},$$

$$Z_{ки\ лп}^{ИЗГ} = 288,2 G_n^{0,51},$$

$$Z_{ки\ лп}^{ЗИ} = 82,5 G_n^{0,51},$$

$$Z_{ки\ лп}^{СИГ} = 0,43 Z_{сл\ I}^{СИГ}.$$

Затраты на изготовление производственной и технологической оснастки определяются по формуле:

$$P_{осн} = j(Z_{с\ лп}^{ПР} + Z_{с\ лп}^{ИЗГ} + Z_{с\ лп}^{ИСП}),$$

где $j=1,2$.

Принципы управления затратами производства

Повысить эффективность управления производственными издержками, решить другие насущные вопросы возможно с переходом серийных заводов на дивизиональную организационную структуру и новые принципы учета, планирования и контроля производственных затрат.

В новой структуре кардинального повышения эффективности управления издержками можно достичь организацией центров финансовой

ответственности (ЦФО) и введением системы оперативного бюджетирования.

Управляя издержками через центры финансовой ответственности, возможно:

- децентрализовать управление затратами;
- следить за формированием затрат на каждом уровне управления;
- оценивать вклад каждого подразделения в конечные результаты и определять наиболее эффективные из них.

В качестве центров финансовой ответственности устанавливаются такие структурные подразделения или группа подразделений, руководители которых лично отвечают за реализацию установленных целей и соблюдение уровней расходов в пределах установленных лимитов.

Исходя из объема полномочий и ответственности, возложенной на руководителя, выделяют несколько типов ЦФО — центры затрат, доходов, прибыли, инвестиций, управления и контроля.

Руководители центров в соответствии с местом центра в финансовой структуре предприятия несут персональную ответственность за тот или иной экономический элемент.

Совокупность ЦФО образует финансовую структуру предприятия, в которой каждое подразделение выступает в качестве объекта управленческого учета – места возникновения затрат.

Если финансовая структура наиболее полно соответствует организационному построению предприятия, то возможно увидеть «ключевые точки», в которых формируются решающие затраты, а потому требующие установления контроля за ними, связать деятельность каждого подразделения с ответственностью конкретного руководителя, объективно оценить результаты и вклад каждого подразделения.

Методы учета затрат и калькулирования себестоимости выпускаемой продукции для эффективного управления издержками на базе ЦФО имеют решающее значение (см. таблицу). Для калькулирования себестоимости продукции производственные затраты традиционно разделяют на прямые и косвенные.

Затраты, непосредственно связанные с производством конкретных видов продукции (работ или услуг), напрямую включают в ее себестоимость. Косвенные затраты, являющиеся общими для производства нескольких видов продукции включают в себестоимость косвенным путем, используя различные методы распределения этих затрат.

Исходя из способов отнесения затрат на себестоимость и принимая во внимание возложенные на них функции, все подразделения серийного завода, как ЦФО, в первую очередь должны разделяться косвенные и вспомогательные.

В основных центрах ответственности, занимающихся непосредственным производством продукции или оказанием услуг для потребителей, затраты всех входящих подразделений должны напрямую списываться на себестоимость, а во вспомогательных – первоначально распределяться по

основным центрам, а лишь потом в составе их суммарных затрат включаться в себестоимость.

Особо отметим особенности классификации и учета прямых затрат.

В широком смысле, вне зависимости от способа отнесения на себестоимость, к прямым затратам следует относить все расходы, связанные с первичным потреблением производственных ресурсов, в каждом структурном подразделении, независимо от типа центра ответственности. Эти затраты непосредственно порождаются деятельностью как самих подразделений (являясь их собственными затратами), так и включают затраты на продукты и услуги смежников, в том числе и сторонних организаций. Собственные затраты структурных подразделений, в свою очередь, подразделяются на условно-постоянные и условно-переменные расходы.

Условно-постоянные затраты не зависят от объемов производства и, по существу, являются постоянной «платой» предприятия за наличие и поддержание производственной мощности собственного функционального подразделения. Напротив, условно-переменные затраты определяются теми объемами работ, которые непосредственно вытекают из функциональной деятельности подразделения. Поэтому первоначально учет затрат, независимо от их типа, должен проводиться единообразно для всех центров финансовой ответственности и включать собственные условно-постоянные и условно-переменные расходы, а также затраты на услуги смежных подразделений или сторонних организаций. Учет по подразделениям завода этих затрат достаточно очевиден и, как правило, на практике не вызывает особых затруднений. Такой способ учета в центрах ответственности поможет установить эффективный контроль в целом за прямыми затратами ЦФО и вскрыть еще имеющиеся резервы экономии.

Если в прямых затратах величина условно-постоянных издержек устанавливается достаточно объективно, то этого нельзя сказать о других составляющих, особенно для вспомогательных подразделений. Поэтому, отдельно выделив в первичном учете ЦФО условно-переменные затраты и затраты на услуги смежников, составляющих до 50% их всех прямых затрат, станет возможным объективно рассматривать их целесообразность и своевременность, закрыть традиционно бесконтрольный канал увеличения непроизводственных расходов.

Не менее важными для точного и объективного расчета себестоимости готовой продукции являются методы распределения на себестоимость косвенных расходов.

В себестоимости продукции производственных центров косвенными затратами являются расходы их собственных вспомогательных подразделений. Для практики достаточно, если они будут приведены к одному нормо-часу и распределяться между видами выпускаемой продукции пропорционально ее трудоемкости.

Распределение косвенных затрат подразделений вспомогательных ЦФО требует несколько иного подхода.

Для повышения точности расчета и исключения двойного отнесения на себестоимость косвенные затраты вспомогательных центров финансовой ответственности необходимо сразу разделять на те, которые действительно являются общими для всех производственных центров, и те, которые вызваны деятельностью только некоторых из них. В первую очередь речь идет о затратах на производство технологической оснастки, закупки материалов и услуги по ремонтному обслуживанию.

Сначала подобные затраты в подразделениях вспомогательных ЦФО должны учитываться как прямые затраты, а в дальнейшем, уже в основных центрах ответственности, – как затраты на услуги смежных подразделений.

Косвенные затраты, общие для всех, должны распределяться между производственными центрами одним из методов, например пропорционально трудоемкости изготовления, фондовооруженности или экспертно установленной степени вовлеченности вспомогательного подразделения в деятельность основного центра. Но в любом случае первоначально прямые затраты подразделений авиационного завода и авиационного производства необходимо объективно разделить между финальным производством авиационной техники и производством ее компонентов по причине существенных различий в рентабельности их активов и деятельности.

Окончательно себестоимость продукции основного производственного центра рассчитывается как частное от деления суммы его собственных затрат, затрат на услуги смежных структур и части общих расходов вспомогательных подразделений на объемы выпуска центром его товарной продукции.

Делением суммарных прямых затрат на объемы собственного производства устанавливается себестоимость продуктов и услуг вспомогательных подразделений. Если эти структуры не имеют собственного выпуска товарной продукции, то весь объем их издержек тем или иным методом относится на товарную продукцию основных производственных центров. В противном случае доля их условно-постоянных расходов в косвенных затратах ЦФО уменьшается пропорционально «внешним» поставкам от общего объема производства.

В результате, благодаря более точному учету затрат вспомогательных подразделений при сокращении и контроле условно-переменных затрат и затрат на услуги смежных структур, по отдельным центрам можно добиться существенного сокращения производственной себестоимости, и чем однороднее будут продукция этих центров или функции вспомогательных подразделений, тем объективнее будут расчеты их подлинных затрат.

Располагая статистикой фактических затрат по каждому подразделению завода и предварительной трудоемкости новой продукции, станет возможным быстро и легко рассчитывать как ее производственную себестоимость, так и отпускную цену, причем в подетальном разрезе.

Для эффективного управления издержками повышения качества одного учета затрат недостаточно, требуется их жесткая увязка с системой бюджетирования. Ограничивая плановые размеры, через бюджеты

непосредственно управляют производственными затратами. А сам процесс бюджетирования выступает инструментом планирования затрат, а в более широком плане – распределения ресурсов.

При переходе на широкую кооперацию в иерархической структуре ОАК необходимость в распределении и согласовании объемов выделяемых ресурсов возникнет сразу на нескольких уровнях управления.

На уровне субхолдингов в лице их дирекций проектов потребуется, с одной стороны, сформулировать цели и финансовые результаты проекта, а с другой – установить с учетом нормативов рентабельности, кредитных и налоговых ставок предельно допустимые затраты на производство как финальной продукции АТ, так и ее компонентов. Только установив лимит производственных затрат, можно из поступающей выручки гарантированно оплачивать обязательные платежи и ожидать положительных финансовых результатов от проекта в целом. В частности, именно такая практика уже много лет применяется в управлении проектами в ГНТЦ им. Хруничева.

На уровне серийных заводов как подрядчиков дирекций проектов потребуется распределять ресурсы как между основными и вспомогательными подразделениями самого завода, так и его смежниками. Рационально задача распределения ресурсов решается введением у всех участников проекта специальной системы оперативных бюджетов (см. рисунок).

В расходной части бюджета проекта, гарантирующей его финансовый результат – прибыльность – предельно допустимые затраты на серийное производство одновременно будут являться и доходами его субподрядчиков.

Из подразделений серийных заводов основными товаропроизводителями для дирекций проектов должны стать финальное производство АТ и производство ее компонентов как непосредственных изготовителей и поставщиков конечной товарной продукции. Для эффективного управления их издержками эти структуры как центры финансовой ответственности должны стать центрами доходов и затрат. Напротив, в силу своих реальных возможностей по управлению издержками, производственные центры, подразделения авиационного производства и самого серийного завода должны нести ответственность только за затраты, то есть являться центрами затрат.

Аналогично построению бюджета проекта расходы в бюджетах основных товаропроизводителей (финального производства и производства компонентов) одновременно будут являться и доходами в бюджетах их смежников как по внутривзаводской, так и внешней кооперации, независимо от основного или вспомогательного характера поставляемых ими продуктов или услуг.

Вертикаль взаимодействующих центров ответственности, единая система их оперативных бюджетов позволят организовать непрерывное управление и эффективный контроль за всем процессом формирования издержек серийного производства. Станет возможным на каждом его этапе возложить на руководителя подразделения персональную ответственность не

только за своевременный выпуск продукции, но и за расходование выделенных для этого ресурсов.

Ограничения, вытекающие из целей и задач проектов, неизбежно приведут и к ограничению доходов в бюджетах всех участвующих в серийном производстве подразделений серийного предприятия, что, в свою очередь, предопределяет как варианты их полной обеспеченности финансами, так и дефицита этих средств. Эти обстоятельства будут определяться не субъективными расчетами нормативов затрат, а соотношением установленных рыночных цен на изделия и компоненты АТ и действительных издержек конкретного серийного производства.

В этих условиях предприятиям, как минимум, будет необходимо принять решение о сохранении или ликвидации как нерентабельных производственных центров тех или иных технологических переделов, обеспечить источниками финансирования свое дальнейшее развитие.

Отсюда следует, что основными технико-экономическими показателями предприятия являются:

1. Рентабельность.

Рентабельность предприятия на практике определяется двояко: как отношение прибыли к производственным фондам и как отношение прибыли к текущим (для ГА – эксплуатационным) расходам:

$$\rho_{\phi} = \frac{\Pi}{\Phi_{осн} + \Phi_{об}} \cdot 100; \quad \rho_{\varepsilon} = \frac{\Pi}{\varepsilon} \cdot 100,$$

где ρ_{ϕ} – рентабельность к фондам;

ρ_{ε} – рентабельность к расходам;

Π – прибыль ($\Pi = Д - \varepsilon$, где $Д$ – доходы);

ε – эксплуатационные расходы;

$\Phi_{осн}$, $\Phi_{об}$ – основные и оборотные производственные фонды.

Рентабельность рассчитывается за текущий период, обычно год, квартал, месяц или за период с начала года.

Суммы основных и оборотных фондов принимаются как средние величины за соответствующий период.

Состав доходов, эксплуатационных расходов и производственных фондов зависит от структуры предприятия.

В состав доходов предприятия, эксплуатанта воздушных судов, имеющего в своем составе подразделение по маркетингу и техническому обслуживанию воздушных судов, включаются доходы от авиаперевозок пассажиров, почты, грузов, багажа по установленным тарифам, доходы от заказных рейсов и работ по ПАНХ по договорным тарифам (если эти работы выполняются), а также другие доходы от основной деятельности, доходы от ремонта и обслуживания самолетов других предприятий, если в составе предприятия имеется техническая база и прочие доходы от авиационных услуг.

У самостоятельного аэропорта доходы включают поступления средств от коммерческого и технического обслуживания, от самолето-вылетов,

аэронавигационного обслуживания и других услуг по основной деятельности.

В состав доходов авиапредприятия, включающего летные подразделения, аэропорт (аэропорты), авиационно-техническую базу, входят все указанные составные части доходов от основной деятельности. Реальные суммы доходов, а не условно-расчетные, как при применении «доходных ставок», формируются при введении прямых взаиморасчетов по выручке между эксплуатантами воздушных судов и расчетов их за услуги аэропортов. При определении величины доходов и расходов по предприятиям с различными формами хозяйствования должна обеспечиваться сопоставимость предприятий во временном разрезе (т. е. сравнимость текущего или расчетного периода с базовым) посредством учета изменений тарифов на воздушных линиях, заказных рейсах, работах по ПАНХ, цен на материальные ресурсы, особенно на авиатопливо и запасные части, ставок оплаты, цен на ремонты. Для этого используются соответствующие индексы и определяется влияние их на величину изменений прибыли.

Факторами, влияющими на доходы предприятий-эксплуатантов воздушных судов, являются:

- объем авиаперевозок пассажиров, почты, грузов, платного багажа, работ по ПАНХ, заказных рейсов;
- соотношение объема авиаперевозок по типам воздушных судов (удельный вес самолетов с большой емкостью в общем объеме перевозок);
- соотношение перевозок на регулярных авиалиниях и заказных рейсах;
- соотношение объема перевозок на напряженных и менее напряженных направлениях;
- соотношение объемов работ на внутренних и международных линиях, работ по ПАНХ внутри страны и за рубежом;
- средняя дальность перевозки пассажиров, почты, грузов, платного багажа.

Все эти показатели – факторы доходов первого уровня (факторы прибыли второго уровня) – могут быть измерены на основе имеющихся у предприятий учетных и прогнозируемых данных.

Формы хозяйствования предприятий должны быть ориентированы не только на увеличение доходов, но и на снижение издержек в сочетании с повышением качества. Авиапредприятия имеют возможность воздействовать на величину эксплуатационных расходов по многим направлениям: повышение технического уровня производства, изменение объемов авиаперевозок и работ, повышение эффективности использования основных фондов, экономия материальных и энергетических ресурсов, рост производительности труда и снижение административно-управленческих расходов.

При выборе формы хозяйствования наиболее важное значение могут иметь для предприятия-эксплуатанта воздушных судов следующие факторы эксплуатационных расходов:

1. Объем эксплуатационной работы в тонно-километрах (по ПАНХ – в налете физических часов) при данном соотношении зависящих и независящих от объема работы расходов.
2. Соотношение типов самолетов и объема работы (измерение: удельный вес самолетов с низкими прямыми летными расходами на тонно-километр в общем объеме работы).
3. Средняя дальность беспосадочного полета по типам самолетов.
4. Средний процент коммерческой загрузки (процент использования среднепредельной производительности полета).
5. Средний налет производственных часов на самолет за период.
6. Удельный вес административно-управленческих расходов.
7. Размер парка воздушных часов (по типам).

Измерение факторов эксплуатационных расходов следует представлять в разрезе типов воздушных судов. Целесообразно при выборе хозяйственных форм предприятий сравнивать варианты с одинаковой или близкой к ней структурой парка.

В различных условиях традиционные показатели рентабельности (отношение прибыли к производственным фондам или к эксплуатационным расходам) должны быть заменены на показатели рентабельности авансированного и используемого капиталов. Это обусловлено необходимостью отразить его реальную величину в процессе производства и реализации продукции. В рыночных условиях у предприятий все средства обезличены, не производится изъятие амортизационных сумм, которые поэтому могут быть использованы в текущем обороте, излишков оборотных средств против норматив, не изымается «лишняя» прибыль из оборота.

2. Себестоимость авиапредприятия.

Себестоимость авиационных перевозок и работ. Показатель отношения расходов к доходам используется для оценки текущей эффективности эксплуатации типов воздушных судов, рейсов, воздушных линий и рядов авиаработ. Однако этот показатель отражает искаженно изменение во времени эффективности производства и различия по вариантам форм хозяйствования. На его величину влияют изменения доходов в зависимости от уровня тарифов, что исключает возможность сопоставимости результатов по времени и по вариантам.

Для оценки результативности хозяйственных форм должен применяться показатель, характеризующий соотношение эксплуатационных расходов с объемами продукции (работы) в натуральном или условно-натуральном выражении:

$$S = Э/W,$$

где S – себестоимость единицы работы авиапредприятия;

Э – сумма эксплуатационных расходов;

W – объем эксплуатационной работы в натуральном или условно-натуральном измерении.

Для предприятия-эксплуатанта транспортных воздушных судов таким показателем является себестоимость тонно-километра, для предприятия,

выполняющего работы по ПАНХ, – себестоимость летного производственного часа (по типам ВС), для самостоятельного аэропорта – себестоимость тонны общих отправок, приведенного самолето-вылета. Состав эксплуатационных расходов предприятия зависит от структуры авиапредприятия. Учет расходов позволяет выделить все расходы по статьям калькуляции и по элементам, предусмотренным перечнем. В объединенном авиаотряде, где соединены летные подразделения, аэропорт, АТБ, расходы с 1992 г. учитываются в разрезе этих производственных комплексов. Установленный (регламентированный) перечень расходов значительно расширен за счет новых видов затрат (страхование имущества, процент за кредит, арендная плата и некоторые виды налогов). Он должен соблюдаться при сравнении новых хозяйственных форм.

Для всех авиапредприятий в связи с широким применением свободных тарифов приобрел значение учет расходов по типам воздушных судов. Себестоимость тонно-километра и летного часа по транспортным самолетам и летного часа по ПАНХ используется для определения рентабельности рейса, воздушной линии, производственных операций аэропортов (самолето-вылета, обслуживания по определенной форме и др.), а также видов работ по ПАНХ.

Особенности измерения себестоимости в авиапредприятии, осуществляющем непосредственно эксплуатацию воздушных судов в условиях взаиморасчетов, состоят в том, что в состав расходов входят расходы по оплате ЭПГА всех видов оказываемых услуг по основной деятельности: за коммерческое, аэродромное, аэронавигационное, техническое обслуживание полетов при обслуживании перевозок или работ по ПАНХ.

При сравнительных оценках хозяйственных форм по показателю себестоимости следует учитывать, что в число видов расходов предприятия-эксплуатанта воздушных судов входят расходы за услуги всех аэропортов, включая аэропорт базирования, причем сборы за эти услуги включают определенную прибыль и налог на добавленную стоимость.

При сравнительной оценке хозяйственных форм полезен анализ удельных расходов по наиболее важным статьям: «АвиаГСМ», «Амортизация СВП на полное восстановление», «Расходы на ремонт СВП (капитальный и отдельно текущий)», «Расходы на оплату труда», «Отчисления на социальное и медицинское страхование», «Аэропортовые расходы».

Как уже отмечено, расходы выделены по комплексам (летный, аэропорт, АТБ) и видам (элементам). Учет прямых расходов ведется по видам авиационных работ (транспортная и виды ПАНХ), а также по типам воздушных судов.

3. Платежеспособность предприятия.

В условиях рыночной экономики важное значение приобретает показатель платежеспособности. **Платежеспособностью** предприятия называется отношение денежных оборотных (наличных) и легко мобилизуемых средств к срочным платежным обязательствам.

К наличным и легко мобилизуемым средствам относятся средства на расчетном счете и прочих счетах в банке, в кассе, а также те средства, которые должны поступить в определенные сроки (за работы и услуги, выполненные авиапредприятием за продажу материалов). К платежным обязательствам относится задолженность по оплате труда и страхованию, срочная задолженность поставщикам и задолженность бюджету и прочим кредиторам. Платежеспособность авиапредприятия определяется по данным месячных отчетов. При неблагоприятном финансовом положении платежеспособность анализируется ежедневно. При анализе рыночного потенциала ЭПГА рекомендуется использовать оценку средней платежеспособности за год.

Различают степени финансового неблагополучия предприятия.

Первая – недостаток сумм на расчетном счете в сравнении с суммами платежей, кратковременный рост кредиторской задолженности.

Вторая – наличие у предприятия кредитов банка, не оплаченных в срок.

Третья – наличие просроченной задолженности поставщикам.

При анализе рыночного потенциала необходимо учитывать общую тенденцию изменения платежеспособности и определять устойчивую платежеспособность за период (год).

При анализе предприятия, выпускающего акции (эмитенты), определяется финансовая устойчивость, представляющая собой соотношение собственных и заемных средств. При превышении собственных средств над заемными считается, что предприятие обладает достаточным запасом финансовой устойчивости.

Кроме того, определяется коэффициент абсолютной ликвидности, представляющий собой соотношение денежных оборотных средств, готовых к платежу и расчетам, к краткосрочным, среднесрочным обязательствам эмитента. Он характеризует возможность эмитента мобилизовать денежные средства для покрытия задолженности. При этом следует знать о границе плохого финансового состояния. Если предприятие не обеспечивает или заведомо не способно обеспечить выполнение требований кредиторов в течение трех месяцев со дня наступления сроков их исполнения, то это является признаком его несостоятельности (банкротства).

4. Доходы и прибыль авиапредприятий.

Доходы предприятий-эксплуатантов воздушных судов, выполняющих и транспортную работу, и авиационную работу по обслуживанию предприятий, организаций и частных лиц, складываются из следующих частей:

- выручки от внутренних транспортных перевозок пассажиров, почты, грузов, платного багажа в рублевой зоне;
- выручки от международных перевозок пассажиров, почты, грузов, багажа регулярными и нерегулярными рейсами;
- выручки от заказных рейсов на внутренних авиалиниях;

- выручки от авиационных работ по обслуживанию предприятий, организаций и частных лиц;
- доходов от совместной эксплуатации парка воздушных судов или сдачи их в аренду;
- доходов, перечисленных за прикомандирование летных экипажей.

Как уже отмечено, доходы от авиаперевозок формируются на основе взаиморасчетов, позволяющих прямым путем (без вмешательства органов государственного управления) распределить выручку между перевозчиками. Схема построения тарифа, суммированного по участкам в случае маршрута с пересадками пассажиров, облегчает задачу такого распределения.

Выручка от перевозок на международных воздушных линиях состоит из части, которую получает эксплуатант за счет собственной продажи на свои самолеты, и из сумм, получаемых за перевозки своими самолетами по билетам и грузовым накладным иностранных авиакомпаний. Между авиакомпаниями на международных авиалиниях принята другая схема взаиморасчетов, учитывающая особенности системы международных тарифов и перевозочной документации. Обработка документов, в том числе «расценка» перевозочных документов на основе прорейта или семилинга, составление счетов и ведомостей осуществляется в центре международных валютных расчетов.

Кроме сборов за услуги по основной деятельности, аэропорт может иметь доходы от различных видов неавиационной деятельности, предприятия-эксплуатанты воздушных судов и предприятия – аэропорты могут иметь доходы от так называемых внереализационных операций: от долевого участия в деятельности других предприятий, дивиденды, проценты по акциям и облигациям и иным ценным бумагам, принадлежащим предприятиям, а также другие доходы, не связанные с производством, включая суммы, полученные за минусом уплаченных в виде штрафов и возмещении убытков.

Прибыль предприятия определяется как разница между доходами без налога на добавленную стоимость и затратами, включаемыми в себестоимость.

Валовая прибыль, облагаемая налогом на прибыль, представляет собой:

- сумму прибыли (убытка) от реализации работ и услуг;
- прибыли от реализации имущества предприятия как разницы между продажной ценой и восстановительной остаточной стоимостью за минусом затрат по реализации;
- доходы от внереализационных операций за минусом расходов по ним.

Для исчисления облагаемой налогом прибыли валовая прибыль увеличивается на сумму превышения расходов на оплату труда работников предприятий в составе себестоимости работ и услуг по сравнению с их предельной (нормируемой) величиной, установленной правительством.

После вычета налогов на прибыль остающаяся у предприятия прибыль распределяется по направлениям в соответствии с принятыми решениями самого предприятия.

Глава 5. Особенности развития авиатранспорта

5.1 Влияние топливно-энергетической проблемы на развитие авиатехники.

Эффективный топливно-энергетический комплекс России – это важнейший элемент национальной конкурентоспособности, обеспечивающий современную инфраструктуру для промышленности, дающий возможность для освоения новых регионов страны и снижения себестоимости товаров и услуг, произведенных на территории РФ. Поэтому повышение эффективности ТЭК страны прямо связано с повышением эффективности промышленного производства и решением ключевых задач социально-экономического развития. Вторая цель предполагает эффективное и надежное обеспечение топливно-энергетическими ресурсами и соответствующими инфраструктурными услугами всех групп потребителей, как на федеральном, так и на региональном уровне.

Одно из важнейших направлений развития гражданских самолетов связано с задачей уменьшения расхода топлива. Успешное решение этой задачи определяется выбором типа двигателя и достижением максимальной эффективности системы «планер-двигатель» с учетом взаимного влияния элементов силовой установки и конструкции планера. Выбор места двигателя на самолете, учет при проектировании влияния характеристик и геометрии входных и выходных устройств на аэродинамику самолета и повысить его топливную эффективность. В то же время характеристики входных и выходных устройств существенно влияют на расходные характеристики двигателя.

Задача уменьшения удельных расходов топлива двигателей для перспективных гражданских самолетов должна решаться в первую очередь за счет совершенствования широко применяемых в настоящее время двигателей традиционных двухконтурных схем на базе перспективных конструкторских материалов, совершенствования рабочих процессов двигателя и конструкции всех узлов и элементов силовой установки.

Борьба за повышение топливной эффективности *связана с ограниченными ресурсами углеводородного топлива (керосина) на Земле. Естественно, встает проблема о возможности замены этого топлива другими видами, например, метаном, который в виде сжиженного природного газа достаточно дешев и имеется в большом количестве. Однако наиболее перспективным топливом может быть водород, запасы которого на Земле практически неограниченны. Водород имеет примерно в 2,8 раза большую удельную теплоту сгорания, чем керосин ($12 \cdot 10^7$ Дж/кг против $4,3 \cdot 10^7$ Дж/кг), но объемная теплота сгорания даже у жидкого водорода в 4 раза меньше. Вследствие этого при том же потребном запасе энергии объем топливных баков на самолете должен быть в 1,5 раза больше, чем объем баков для авиакеросина. К тому же баки должны быть рассчитаны на*

большое внутреннее давление и иметь мощную теплоизоляцию, так как температура кипения водорода равна – 253°C.

В связи с наличием водорода на борту предъявляются особо жесткие требования к герметичности топливной системы, поскольку водород чрезвычайно пожаро- и взрывоопасен. Все это значительно осложняет создание пассажирских самолетов на водородном топливе. Оценки специалистов показывают, однако, что самолет на жидком водороде может быть на 25% легче и на 30% дешевле, его двигатели будут более долговечными и надежными, чем у самолета, работающего на керосине, при одинаковой грузоподъемности и дальности полета. Кроме того, такой самолет обладает исключительной экологической чистотой.

Нормирование расхода топлива

Одной из актуальных задач на пути экономии авиатоплива являются обоснование норм его расхода. В настоящее время в гражданской авиации норма расхода топлива и времени полета на рейс определяется поквартально по рейсовым карточкам (РК).

В настоящее время в практику полетов активно внедряются автоматизированные системы штурманского расчета полета (АСШР), главной целью которых является решение топливно-временной задачи (ТВЗ) с учетом метеорологических условий на время предстоящего полета. Проведенный анализ некоторых типов АСШР показал, что точность решения ТВЗ вполне не отвечает практике планирования расходования топлива на полет.

В таблице 1 представлены результаты проверки на точность решения ТВЗ АСШР, разработанной в Казахском УГА. В процессе проведения эксперимента производится сбор величин:

$$Q_a = Q_b - Q_d, t = t_b - t_d,$$

где Q_b , t_b – расчетные значения расхода топлива (без учета наработки двигателей) и времени полета, взятые из штурманского бортжурнала автоматизированного расчета.

Q_d , t_d – фактические значения по итогам выполненного рейса, полученные из полетных заданий.

Из таблицы 1 видно, что для рейсов со средней продолжительностью полета 1 ч 20 мин и 3 ч 22 мин статистические параметры близки между собой с точки зрения практического подхода. Объем выборки n величин Q_a и t_a при анализе точности решения ТВЗ был существенно меньше объема выборки при исследовании РК, это, естественно, не может в полной мере характеризовать точность решения ТВЗ, но выборка Q_a и t_a подчинена нормальному закону распределения.

Статистические данные величин Q_a и t_a по результатам
использования АСШР

Параметры	Среднее время полета	
	1 ч 20 мин	3 ч 22 мин
n	549	533
R Q_a , кг	-1100+800	-1100+1000
m Q_a , кг	-60	-90
G Q_a , кг	250	250
R t_a , мин	-11+8	-11+10
m t_a , мин	-0,6	-0,3
G t_a , мин	2,3	2,7
га	0,5	0,4
A a , кг	-36	-50
B a , кг/мин	53	38

При определении Q_b учитываются метеорологические условия (направление и скорость ветра, температура), отражающие предстоящий полет более реально, чем поквартальные статистические значения указанных метеорологических элементов, поэтому, естественно, и величины Q_a и t_a должны приближаться к нулю по сравнению с величинами Q и t . Кроме того, в настоящее время в связи с компьютеризацией при определении данных предстоящего полета и дальнейшим совершенствовании алгоритмов решения ТВЗ и появлением возможности получать боржурналы автоматизированного расчета не в пакетном режиме, а диалоговом, точность решения ТВЗ будет повышаться.

В этой связи представляет определенный интерес норму расхода топлива для конкретного рейса и воздушного судна брать по данным боржурнала автоматизированного расчета.

Таким образом, предлагается для определения экономии топлива по результатам выполнения рейса за норму брать величину Q_b , а РК использовать только для поквартального планирования расхода топлива и времени выполнения запланированных по расписанию рейсов.

Экономический аспект

Одной из важнейших проблем гражданской авиации является экономический аспект, связанный с затратами материальных ресурсов компании на закупку авиатранспортного топлива, имеющий тенденцию к существенным изменениям, связанными с влиянием современного рынка и политических направлений ведущих мировых держав.

По данным западных авиакомпаний, с начала 2003 г. стоимость реактивного топлива возросла в среднем на 65%. В этом году спрос на топливо у отечественных компаний велик, как никогда. За первое полугодие общий объем авиаперевозок (в тонно-километрах) вырос на 19% по сравнению с аналогичным показателем прошлого года. Можно считать, что и потребление топлива выросло примерно на такую же величину. Такого роста

в начале года не прогнозировал никто. По оценкам самих участников рынка, годовое потребление авиатоплива в России в этом году превысит 5,5 млн т.

До сих пор, несмотря на столь существенное удорожание топлива, на отечественном рынке авиаперевозок признаков кризиса не наблюдается.

Динамичное увеличение стоимости авиакеросина в последующем может существенно повлиять на российский авиационный рынок, а именно – больно ударить по экономике перевозок. Причем последствия будут комплексными. Увеличение расходов авиакомпаний на горючее провоцирует рост тарифов, что грозит сокращением пассажирооборота и может негативно отразиться на доходах перевозчиков.

В свою очередь, сами авиакомпании не могут оказать серьезное влияние на стабилизацию цен на ГСМ, так как, являясь лишь элементом глобальной экономической системы, обязаны приспосабливаться и подчиняться основным законам мирового рынка на товары и услуги.

5.2. Электронный билет пассажира

В 2007 г. международные авиаперевозчики должны в глобальном масштабе отказаться от использования бумажных билетов и перейти к электронному оформлению билетов (e-ticketing) посредством документирования продажи и распространения билетов авиакомпаний без оформления и выдачи бумажных расчетных документов (билетов и купонов). Таким образом, грядет глобальное изменение процедуры заключения договора международной воздушной перевозки. Традиционный бумажный билет, удостоверяющий факт заключения такого договора, заменяется электронным билетом.

Технически организация электронного оформления билетов уже решена многими международными авиаперевозчиками. Экономические выгоды и преимущества электронных билетов бесспорны. Но, чтобы авиаперевозчики могли ими реально воспользоваться, необходимо решить комплекс новых правовых проблем, возникших в связи с использованием электронных билетов в качестве электронной формы заключения договора международной воздушной перевозки.

Особенности интернет-бронирования

Почти все положения двусторонних соглашений о воздушном сообщении включают право иностранного авиаперевозчика продавать свои авиатранспортные услуги непосредственно в традиционных кассах или через агентов. Широкое участие в продажах принимают туристические агентства. Кроме того, много билетов сбывается с помощью современных автоматизированных систем бронирования (АСБ), предоставляющих информацию о расписании рейсов авиаперевозчиков, свободных местах и тарифах, и с помощью которых потребители могут осуществлять бронирование.

Будучи мощным средством продвижения и сбыта авиатранспортных услуг, АСБ содержат потенциал злоупотреблений для создания неоправданных преимуществ определенным авиаперевозчикам или авиаперевозкам, если они монопольно принадлежат крупным авиакомпаниям. Поэтому регулирование АСБ осуществляется как на национальном, так и на международном уровне. Следует ожидать, что внедрение электронного билета неизбежно повлечет появление новых правовых институтов как национальных, так и международных, способных адаптировать функционирование АСБ к новым условиям электронного оформления билетов.

На Всемирной авиатранспортной конференции, проведенной Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) в 2003 г., отмечалось, что существует опасность проведения авиакомпаниями-владельцами АСБ дискриминационной политики в отношении конкурирующих авиакомпаний, туристических агентов и агентств по продажам путем отказа в предоставлении доступа к своим интернет-системам на справедливых условиях; и такие случаи уже наблюдаются. Подобная политика

авиакомпаний-владельцев АСБ противоречит Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. и политике ИКАО.

Практика показывает, что при покупке билета через Интернет потребители услуг авиакомпаний менее защищены, чем при приобретении бумажного билета по традиционным каналам. По мере развития Интернета, функции поиска, обычно выполнявшиеся агентами от имени и по поручению потребителей, частично переходят к потребителям, самостоятельно наводящим справки через различные веб-сайты для получения желаемой информации о рейсах и тарифах. Если традиционные АСБ являются всеобъемлющими источниками нейтральной информации о воздушных сообщениях, то этого нельзя сказать о веб-сайтах, которые, с одной стороны, не могут быть абсолютно независимыми от АСБ, а с другой – способны содержать информацию, за достоверность которой трудно поручиться, поскольку неизвестны принципы и правила, регулирующие подбор информации, размещаемой в веб-сайтах. До тех пор пока отсутствуют четкие и ясные международные и национальные регуляторы, потребитель будет пребывать в неведении, кто и какую предоставляет ему информацию об авиатранспортных услугах, насколько она полна и правдива, чтобы он мог довериться, сделать выбор и оплатить предложенные авиатранспортные услуги.

Отметим, что веб-сайты предоставляют потребителям возможность познакомиться с большим разнообразием новой, постоянно обновляемой информации о дополнительных вариантах авиапутешествий, эксклюзивных интернет-тарифах и аукционных тарифах. Однако разобраться в ней посетителям веб-сайтов не так просто – от них требуется обладание определенными навыками работы с подобной информацией в Интернете. По этой причине не все потребители авиатранспортных услуг готовы к новшествам электронного оформления билетов в Интернете, из-за чего рынок потребления таких услуг невольно сужается и ограничивается.

Другой проблемой для потребителей является раскрытие в Сети личных данных. Осуществляя покупку билета традиционным путем, пассажир сообщает агентам свою фамилию и другие данные, необходимые для оформления билета. Эта информация является конфиденциальной и не подлежит публичному распространению. Совсем по-другому обстоит дело с личными данными потребителя при покупке им билета через Интернет. Сообщая их перевозчику, потребитель не защищен от того, что сведения станут доступны третьим лицам и будут использованы в преступных или хулиганских целях.

Для защиты пользователей от неполной и вводящей в заблуждение информации, а также укрепления доверия пользователей некоторые государства уже принимают законы о защите прав потребителей при совершении ими сделок через Интернет. Ложные веб-сайты, ложное расписание рейсов, ложные льготные акции, дискредитирующие репутацию авиакомпании, другие формы ложной информации, распространяемой недобросовестными конкурентами или злоумышленниками (хакерами),

могут оказаться причиной многих правовых, экономических, финансовых и иных конфликтов. Вполне вероятно, что потребитель может обратиться свои недоразумения, связанные с покупкой электронного билета через веб-сайты, против перевозчика и потребовать от него компенсации за причиненный как материальный, так и моральный ущерб. В этой связи возникает проблема решения новых вопросов ответственности перевозчика, возникших в связи с продажей электронных билетов. Однако этим проблема безболезненного перехода к использованию электронных билетов в практике международных воздушных перевозок не ограничивается.

Новые правовые реалии

Научно-технический прогресс в сфере электронных технологий показал, что переход к электронному оформлению билетов невозможен без создания новых международных и национальных механизмов, способных обеспечить использование электронных билетов в качестве перевозочных документов без ущерба законным правам пассажиров и перевозчиков. Уже сейчас ясно, что традиционные международные и национальные регуляторы в этой области не приспособлены к регулированию использования электронного билета. Отношения, возникающие в связи с электронными продажами билетов через Интернет, обладают ярко выраженной новизной: продажа билетов пассажирам осуществляется не в прямом контакте с агентами, как это принято при продаже бумажных билетов, а путем публикации предложений (оферты) на информационном сайте перевозчика в Интернете, ознакомление с которыми позволяет пассажиру получить информацию о расписании рейсов, пунктах отправления и назначения, тарифах, типе воздушного судна, предоставляемого для перевозки, и т. п., а затем оплатить перевозку (вместе с багажом) на соответствующий международный рейс. В итоге выбор авиатранспортных услуг перевозчика осуществляется потребителем самостоятельно, без посредничества агентов по продажам.

Техническая сторона вопроса электронного оформления билетов практически решена, чего нельзя сказать о юридическом обеспечении такой деятельности. Внедрение электронных билетов в практику международных воздушных перевозок привело к возникновению новых правовых проблем, которые ранее не решались ни международным, ни национальным правом. Деловая практика в этой сфере только формируется, и пока еще рано говорить о существовании каких-либо обычаев делового оборота, сложившихся в результате применения электронного билета. Во внутренней сфере его использование фактически блокируется национальными законами и правилами. В частности, российские законы ориентированы на регулирование обращения исключительно бумажных билетов и только их признают в качестве законных средств регулирования финансовых отношений между перевозчиком и пассажиром, что учитывается в федеральных законах о налогах, бухгалтерском учете и отчетности, валюте и т. п.

Поэтому без легализации электронного билета, признания его законным документом расчетов и платежей в сфере международных воздушных перевозок невозможно перейти к его масштабному использованию. При формальном подходе налоговые, валютные и иные органы исполнительной власти могут признать использование электронных билетов незаконным, со всеми вытекающими из этого неприятными для перевозчиков последствиями. Действуя в соответствии с законом, эти органы вправе наложить на них штрафные санкции, арестовать счета и имущество перевозчиков, приостановить действие лицензии и сертификатов и т. п. Чтобы устранить существующие преграды на пути использования электронного билета, предстоит серьезное реформирование национального законодательства.

Первая попытка узаконить использование электронного билета в качестве перевозного документа, удостоверяющего заключение договора международной воздушной перевозки, в международном масштабе была предпринята на Дипломатической конференции, созванной ИКАО в Монреале в 1999 г. для принятия новой конвенции, заменяющей Варшавскую конвенцию 1929 г. и дополняющие ее разные документы.

Сосуществование двух конвенций

При разработке под эгидой ИКАО новой конвенции, заменяющей Варшавскую систему, ряд ведущих авиационных государств, прежде всего США, Канада, Англия, предложили закрепить в ней положение, позволяющее использовать в качестве перевозного документа не только традиционный бумажный билет. В ноябре 2004 г. Монреальская конвенция вступила в силу, и в настоящий момент в ней участвуют 65 государств, которые расстались с Варшавской системой.

Россия в Монреальской конвенции не участвует и по-прежнему придерживается обязательств, установленных Варшавской конвенцией 1929 г. и Гаагским протоколом к ней. В результате на рынке международных авиаперевозок действуют перевозчики, одни из которых подчиняются режиму Варшавской конвенции, другие – Монреальской конвенции. К последним относятся ведущие западные компании, а также многие авиакомпании Юго-Восточной Азии, Латинской Америки и Африки.

Конечно, будущее явно принадлежит Монреальской конвенции 1999 г., а не Варшавской конвенции 1929 г. Уже сейчас «монреальские перевозчики» имеют преимущества перед «варшавскими перевозчиками». Монреальская конвенция содержит ряд прогрессивных положений, которых нет в Варшавской.

Естественно, что «монреальские перевозчики», работающие по правилам новой конвенции, более конкурентоспособны, чем «варшавские», которые не могут предложить своим пассажирам условия, предусмотренные Монреальской конвенцией. Разумеется, новая конвенция не могла не учесть появления новых форм оформления авиабилетов через Интернет.

По сравнению с Варшавской конвенцией 1929 г. новая конвенция предельно упростила требования к документу, выдаваемому перевозчиком пассажиру. В нем должны быть указаны только пункты отправления и назначения, и других требований к этому документу Конвенция не устанавливает. Отказ от употребления в ней устоявшегося в мировой практике воздушных перевозок термина «проездной билет», замена его на термин «перевозной документ» и предъявление к нему всего лишь одного требования вызван тем, что на смену бумажным документам, каковым является проездной билет, пришла электронная технология, позволяющая фиксировать отношения по перевозке между авиаперевозчиком и пассажиром на основе сохранения записи информации. Тем самым Конвенция узаконила существование двух видов перевозочной документации, применяемой при оформлении международных воздушных перевозок пассажиров и багажа: один, оформляемый в виде бумажного билета, другой – как «электронный билет».

Вопросы продаж электронных билетов не регулируются Монреальской конвенцией. Их решение оставлено на усмотрение самих государств, которые должны будут подготовить свое законодательство к использованию электронного билета.

Вопрос, о том, каким должно быть содержание письменной информации, вручаемой перевозчиком пассажиру, оставлен Конвенцией фактически открытым. Единственным требованием, предъявляемым к содержанию информации, является указание пунктов отправления и назначения, т. е. маршрут международной воздушной перевозки. Что касается других реквизитов, обычно указываемых в бумажном билете, то решение этого вопроса оставлено на усмотрение как государств-участников Конвенции, так и самих международных перевозчиков.

Пока указанные требования для российских перевозчиков не обязательны. Но как только Россия станет участником Конвенции, ее правила международных воздушных перевозок будут иметь для авиакомпаний приоритетное значение. Такой вывод вытекает из части 4 ст. 15 Конституции Российской Федерации, постулирующей примат международного права над внутригосударственным.

Переход российских перевозчиков к использованию электронных билетов при международных воздушных перевозках в 2007 г. де-факто ставит ребром вопрос об учете Монреальской конвенции на данном этапе в части, касающейся перевозной документации и обязательств сторон перевозки. Формально без ее ратификации Россией такая постановка вопроса казалась бы неверной. Изменение российского законодательства с учетом Монреальской конвенции 1999 г. нацелено на будущее.

Поэтому подготовка российского законодательства к внедрению электронного билета должна вестись с учетом положений, установленных в Конвенции в отношении перевозной документации. Причем все новации, изменения и дополнения на этот счет в российских законах и правилах должны быть строго согласованы. Только в этом случае российские

перевозчики смогут осуществлять международные перевозки в полной гармонии как с новыми международными правилами, так и с собственным российским законодательством.

Российские проблемы

На сегодня в российском воздушном законодательстве имеются только унаследованные от СССР правила международных воздушных перевозок, которые плохо приспособлены к современным требованиям и создают массу проблем при применении из-за существенных противоречий с действующими федеральными законами.

Первой большой трудностью, которой при реформировании российского законодательства в целях создания нормальных правовых условий использования электронного билета является определение того, какие дополнения и изменения необходимо принять и куда они должны быть внесены, с тем чтобы были установлены жизнеспособные и эффективные законы и правила, обеспечивающие действенную защиту прав и законных интересов российских перевозчиков и потребителей их услуг на мировом рынке авиаперевозок.

Особенностью российского законодательства является повышенное внимание к определению статуса билета в системе взаимоотношений перевозчика и пассажира по поводу международной воздушной перевозки. Билет признается документом, юридическое значение которого состоит в подтверждении заключения договора международной воздушной перевозки. Кроме того, билет является документом, удостоверяющим согласие пассажира с условиями договора, установленными перевозчиком. Однако закон и правила не ставят знак равенства между договором и билетом. В ст. 786 Гражданского кодекса говорится только о форме билета, но не договора, которая устанавливается в порядке, «предусмотренном транспортными уставами и кодексами». Согласно п. 2 ст. 105 Воздушного кодекса форма билета устанавливается «специально уполномоченным органом в области гражданской авиации».

В настоящее время уполномоченным органом по этому вопросу является Министерство транспорта РФ. В соответствии с п. 5.2.3 Положения о министерстве транспорта от 30 июля 2004 г. форма билета в гражданской авиации утверждается министерством. Однако его самостоятельность в утверждении формы билета имеет ограниченный характер. Прежде чем это сделать, Минтранс должен дождаться особого решения правительства РФ, а затем Министерства финансов. Только после принятия соответствующих нормативных актов наступает очередь министерства, которое на основании и во исполнение этих актов может утвердить форму билета. Очевидно, что указанная очередность и последовательность будет соблюдена при утверждении формы электронного билета.

Помимо вышеуказанных нормативных актов, билет является объектом регулирования Федерального закона №54 «О применении контрольно-кассовой техники при осуществлении наличных денежных расчетов и

расчетов с использованием платежных карт». В соответствии с ним билет рассматривается в качестве бланка строгой отчетности. Являясь объектом купли-продажи, билет указывает на стоимость услуг по международной воздушной перевозке. Именно поэтому билет не только удостоверяет факт оплаты авиатранспортных услуг и заключения договора, но и выполняет роль финансового документа, в отношении которого ведется строгий бухгалтерский учет, действует особый порядок хранения и уничтожения. Договором международной воздушной перевозки эти вопросы вообще не затрагиваются.

Установление порядка утверждения бланков строгой отчетности, приравненных к кассовым чекам, а также порядка их учета, хранения и уничтожения отнесено к компетенции правительства РФ. Оно постановило, что формы бланков строгой отчетности утверждаются Минфином. Это решение перекрывает самостоятельность Минтранса в вопросах утверждения формы билета в гражданской авиации, ставит его в прямую зависимость от законодательства правительства и Минфина. Следовательно, сначала правительству РФ нужно установить, каким должен быть порядок электронного оформления билета через Интернет, на основе которого совершение сделки между перевозчиком и пассажиром признавалось бы законным и правомерным, и каким должно быть письменное или иное отображение этой сделки, чтобы оно выполняло роль финансового документа строгой отчетности, учета и хранения. Только после проведения правительством этой работы Минтранс будет вправе проявить определенную законом самостоятельность и утвердить электронную форму билета в гражданской авиации.

Кроме того, в настоящее время бумажный билет является важным документом, предъявляемым пассажиром таможенным, пограничным и иным органам при выполнении административных формальностей при въезде и выезде из РФ. Электронный билет потребует пересмотра процедуры прохождения таможенных, пограничных и иных формальностей и внесения изменений в Таможенный кодекс, федеральный закон о въезде и выезде и иные российские законы и правила, касающиеся использования традиционного билета в международных воздушных перевозках. Эта работа неизбежно поднимает вопрос об учете стандартов ИКАО, содержащихся в Приложении 9 «Упрощение формальностей» к Чикагской конвенции 1944 г.

Введение электронной формы билета потребует от правительства также внесения изменений в законы и подзаконные акты, регулирующие порядок ведения бухгалтерской и иных видов отчетности. В настоящее время налоговое законодательство не готово к применению электронного билета, и это является серьезным препятствием для внедрения электронного билета в международную и национальную практику российских воздушных перевозок.

Вместе с тем ряд федеральных законов в России уже признает законным и правомерным использование электронных документов, удовлетворяющих определенным условиям. Так что в российском законодательстве происходит

процесс формирования нормативной базы, на основе которой осуществляется регулирование использования Интернета. Однако следует признать, что пока эти отношения регулируются недостаточно эффективно и полно.

Новые задачи пополнения и совершенствования этой нормативной базы ставит внедрение электронного билета в сферу международных и внутренних воздушных перевозок. Принятие новых решений, касающихся регулирования отношений между перевозчиками и потребителями их авиатранспортных услуг, должно учитывать специфику функционирования Интернета как информационно-коммуникационной электронной технологии.

Торговые сети становятся авиакассами

Агентская сеть по продаже авиабилетов сложилась еще в советские времена и сегодня охватывает всю территорию страны. Практически в любом уголке, куда можно добраться без экстремальных приключений, можно и без особых проблем приобрести авиабилет. Причем конкуренция в этой сфере весьма высока, а доходы постепенно сокращаются. Мало того, что существующая сеть явно избыточна для нынешних объемов пассажирских перевозок, так еще и авиакомпании, старающиеся сэкономить на дистрибуции билетов, стремятся увеличить объемы собственных продаж и снизить комиссионные, выплачиваемые агентам. Неудивительно, что энтузиастов, рассчитывающих консолидировать рынок и завоевать на нем прочие позиции, найдется не так уж много. Трудности экспансии очевидны: прямая скупка существующих авиакасс потребует больших вложений с весьма далеким сроком отдачи, а для создания альтернативной сети нужны не меньшие инвестиции в персонал, недвижимость и оборудование. Впрочем, одним из вариантов могло бы стать использование существующей национальной сети розничной торговли в сочетании с высокотехнологичной системой бронирования. Очевидные плюсы – стремительное продвижение в регионы, большое количество точек продаж и нулевые расходы на офисы и персонал.

Именно по такому пути пошли авторы проекта OneGlobe. По их словам, в основе проекта лежит высокотехнологичное решение, позволяющее увязать в единый клубок бронирование авиабилетов, прием платежей и многие другие аспекты. В проекте используется система онлайн-бронирования и продажи через Интернет, разработанная на основе распределительной системы «Сирин». Компании «Сирин» принадлежит и бренд OneGlobe, под которым обеспечивается маркетинг, взаимодействие с партнерами, взаиморасчеты и общее управление проектом.

«Евросеть»: самые дешевые... авиабилеты

Агрессивная рекламная кампания торгового дома «Евросеть» сделала свое дело, и сегодня большинство жителей России, пользующихся мобильными телефонами, знают, где «цены ниже». Наличие более 2000 пунктов продажи и приема платежей по всей стране, из которых почти 500 находится в столице, обученный персонал, узнаваемый бренд и желание

диверсифицировать бизнес – вот те причины, по которым первым партнером OneGlobe стала именно эта сеть.

На стартовом этапе количество точек продаж ограничено крупнейшими магазинами в столице. Однако в дальнейшем услуга станет доступной во всех московских пунктах продажи и приема платежей. «В рамках пилотного проекта было отобрано 26 магазинов, где мы отработываем вопросы, связанные с работой системы, по ходу совершенствуем свой сайт, – рассказывает директор по маркетингу OneGlobe Ирена Йованович. Совместно с «Евросетью» организованы тренинги, через которые еженедельно проходит по 20 специалистов.

Для того чтобы продать билет, сотрудник «Евросети» заходит на специальный сайт, сопряженный с распределительной системой, и производит бронирование. Затем он принимает у клиента деньги и выдает чек, а также документ, подтверждающий бронирование. Параллельно покупатель получает подтверждение через SMS о факте оплаты билета. Необходимая информация может быть направлена и по электронной почте.

Затем клиент выбирает способ получения бланка билета. В самих салонах связи нет системных принтеров, позволяющих печатать на бланках, равно как нет и самих бланков. Забрать билет можно на стойке регистрации в аэропорту, а можно заказать его доставку по почте. Наконец, возможен вариант, когда билет доставят в магазин «Евросети», и не обязательно в тот, где он был оплачен.

Дальнейшая схема не отличается от уже привычной – сток купонов контролируется OneGlobe, выступающей консолидатором, эта же компания получает средства от продавца и перечисляет их авиакомпании.

Сведения о том, где находится его билет, клиент может получить, обратившись в салон «Евросети» либо позвонив в call-центр. Такими же способами можно внести все необходимые изменения в дату вылета, маршрут полета и т. д.

Снижение издержек и цен

Использование существующей инфраструктуры «Евросети» позволяет сократить издержки на продажу билетов. А это влечет за собой выгоды как для авиакомпаний, так и для пассажиров. OneGlobe отказалась от взимания агентской комиссии, которая составляет минимум 5% от стоимости тарифа. Кроме того, агентские сборы в данном случае оказываются ниже, чем у традиционных агентов, они составляют фиксированную сумму за каждый авиабилет.

Дополнительная возможность сэкономить – предоставляемые авиакомпаниями скидки. К примеру, билет по специальному Интернет-тарифу «Уральских авиалиний» в один конец на рейс Екатеринбург – Москва обойдется в 3500 руб., в то время как обычный тариф – от 4500 руб.

Пока проект охватывает не все направления. Он ограничен только внутренним рынком, в системе представлены не все отечественные перевозчики. Уже доступно бронирование на рейсы авиакомпаний альянса

AiRUnion, а также «Аэрофлота», «Уральских авиалиний», «Сибири», «Пулково», «Аэрофлот-Дона» и «Аэрофлот-Норда».

В будущем через систему можно будет бронировать и билеты на международные направления.

Вполне вероятно, что за OneGlobe на рынок придут другие игроки, не менее амбициозные и технологичные. Поэтому очень многое зависит от того, насколько быстро удастся завоевать рыночную долю. Как бы то ни было, можно сделать два вывода. Во-первых, успех OneGlobe и аналогичных ему проектов зависит не только от совершенства принятых технологий и широты охвата торговой сети, но и – в не меньшей степени – от доступности авиаперевозок в России и темпов роста пассажиропотока. Во-вторых, существующая сеть продаж стоит на пороге серьезных преобразований, и появление новых амбициозных проектов только приближает их сроки.

5.3. Тарифное регулирование авиаперевозок

Стоимость перевозки всех видов коммерческой загрузки на воздушных линиях определяется через тарифы. Международные авиационные тарифы определяются как цены, которые должны взиматься за международные перевозки пассажиров, багажа или груза (кроме почты). В широком смысле тариф включает не только цену перевозки, но и комиссионные за ее агентскую продажу, условия, которые регламентируют применимость тарифа и оплату комиссионных, а также льготы, предоставляемые в связи с данной перевозкой.

Тарифы на международном рынке авиаперевозок являются по своей экономической природе рыночными ценами, подверженными влиянию большого количества факторов, главными из которых являются спрос на перевозки, величина эксплуатационных расходов перевозчика, конкуренция регулярных и чартерных авиакомпаний, конкуренция других видов транспорта.

Авиакомпании, осуществляющие перевозки по одним и тем же МВЛ, вынуждены искать основу для установления согласованных цен на перевозки, если они хотят уменьшить экономические потери от конкуренции цен.

Необходимость международного многостороннего регулирования тарифов на МВЛ была провозглашена на Чикагской конференции 1944 г., учредившей ИКАО. Конференция рассматривала, в частности, вопрос о возможности образования международного органа для многостороннего обмена коммерческими правами. Для регулирования международных авиатарифов такой орган был создан в 1940 году в форме конференции по авиатарифам ИАТА (Международной ассоциации воздушного транспорта).

Механизм установления тарифов ИАТА предусматривал единогласное их утверждение всеми авиакомпаниями-членами ИАТА вне зависимости от того, применяла или не применяла данная авиакомпания конкретные тарифы. Этот механизм действовал до 1960-х годов, но к началу 1970-х годов

объективные изменения в производстве и условиях продажи авиаперевозок на мировом рынке фактически его блокировали.

Процедуры согласования тарифов стали громоздкими и долговыми, т. к. в них принимали участие все большее количество авиакомпаний, эксплуатирующих сложные и перекрываемые по этапам маршруты. Возросший объем нерегулярных перевозок стал ощутимым по сравнению с регулярными перевозками, отсюда – влияние тарифов нерегулярных перевозок, которые практически не поддаются жесткому контролю. Наконец, и это, вероятно, основное, некоторые правительства, прежде всего США, под влиянием национальных авиакомпаний стали выступать за дерегулирование тарифов, т. е. за право авиакомпаний устанавливать свои тарифы как собственную рыночную цену авиаперевозки. В 1978 году ИАТА была вынуждена пересмотреть механизм установления международных авиатарифов, изменив свою структуру, одобренную всеми заинтересованными правительствами. В рамках этой структуры, действующей с 1.10.1979г., члены ИАТА принимают участие в деятельности по двум направлениям: профессиональной (все члены) и по координации тарифов (по добровольному выбору).

Деятельность по координации тарифов заключается в обсуждении авиакомпаниями уровней и условий применения тарифов, а также размеров агентских комиссионных при продаже перевозок; конференции по координации тарифов принимают резолюции, предоставляемые на утверждение правительств. Основной объем работы выполняют зональные конференции, рассматривающие региональные тарифы по зонам ИАТА. При необходимости проводятся совместные сессии, известные под названием объединенных конференций. Резолюции конференций по-прежнему принимаются на основе единогласия при голосовании, но по каждому конкретному тарифу голосуют только авиакомпании, осуществляющие перевозку на данном маршруте с коммерческими правами по 3-й и 4-й свободам воздуха. Таким образом, авиакомпании имеют возможность либо пользоваться многосторонним механизмом регулирования международных тарифов, либо не пользоваться им.

Особо важное значение среди первых таких соглашений имело Бермудское соглашение 1946 года между США и Великобританией, известное как «Бермуды-1». В нем были установлены основные принципы формирования и введения в действие международных авиатарифов, которые в дальнейшем и по настоящее время применяются во всех двусторонних соглашениях по тарифам. Были провозглашены и зафиксированы два главных принципа:

- тарифы вводятся в действие после утверждения на правительственном уровне;

- уровни тарифов устанавливаются таким образом, чтобы получить разумную прибыль с учетом эксплуатационных расходов и тарифов, применяемых другими авиакомпаниями.

Ряд принципов сотрудничества и многосторонней координации по тарифам:

- чтобы рассмотрение любой многосторонней системы установления международных авиатарифов производилось при участии всего международного авиационного сообщества;

- чтобы правительства избегали односторонних действий, которые могут отрицательно сказаться на действиях перевозчиков, направленных на достижение соглашений;

- чтобы международные тарифы устанавливались на многосторонней основе, а при установлении тарифов на региональном уровне учитывалась всемирная многосторонняя система;

- чтобы всемирный многосторонний механизм конференций ИАТА принимался, где это возможно, в качестве главного средства при установлении международных авиатарифов, которые подлежат представлению соответствующим государствам для утверждения и чтобы перевозчикам не ставились препятствия для участия в данном механизме.

Отмечено, что тарифы должны устанавливаться с учетом интересов клиентов, эксплуатационных расходов, особенностей перевозки, комиссионных ставок, разумной прибыли, тарифов других авиакомпаний и других коммерческих соображений, связанных с рынком перевозок.

Механизм разработки тарифов предусматривает широкую самостоятельность перевозчиков вплоть до возможности для каждой авиакомпании самостоятельно разрабатывать тарифы, однако все же предпочтительным является согласование тарифов авиакомпаниями договаривающихся сторон, – стран, между которыми осуществляются авиaperевозки. Тарифы, которые назначенные авиакомпании предлагают применять за перевозку между территориями договаривающихся сторон, подлежат утверждению обеими сторонами. Это типовое положение носит рекомендательный характер.

Тарифная политика большинства государств выражается через положения двусторонних соглашений или договоренностей, которые, как правило, содержат такие элементы, как определение тарифов, определение маршрутов, на которых применяются эти тарифы, факторы, подлежащие учету при установлении тарифов, передаче ответственности для ведения переговоров по вопросам тарифов и меры для утверждения правительствами предложений авиакомпаний.

Любые авиатарифы, уровни которых находятся в интервале, называемом «зоной обоснованности», или выше (ниже) пределов интервала в установленном допуске, утверждаются Министерством транспорта автоматически.

Подводя итог в целом, необходимо еще раз подчеркнуть, что окончательное решение, которое может запретить или разрешить введение в действие тарифов, остается за правительствами государств, на территории которых находятся рынки перевозок.

Система тарифов ИАТА

Система основана на утвержденных ИАТА тарифах для оплаты перевозки между парами городов. Эти тарифы, разработанные между всеми крупнейшими аэропортами мира, публикуются в справочниках ИАТА, и называются опубликованными тарифами. Неопубликованные тарифы рассчитываются с использованием опубликованных тарифов.

Системы тарифов ИАТА публикуются в международных справочниках. В практике работы Аэрофлота наибольшее распространение получили справочник пассажирских тарифов АРТ (AIRLINE PASSENGER TARIFF) и справочник грузовых тарифов ТАСТ (THE AIRCARGO TARIFF).

Справочник АРТ содержит опубликованные пассажирские тарифы, правила построения неопубликованных тарифов, правила применения тарифов, скидок, сборов. Тарифы и сборы АРТ даны за перевозку одного пассажира и включают также сборы и налоги за транзит, наземную транспортировку, другие сборы, взимаемые правительственными органами. Система тарифов, публикуемая в справочнике АРТ, имеет преимущество перед любыми тарифами и правилами их применения, содержащимися в публикациях отдельных авиакомпаний.

Справочник ТАСТ содержит опубликованные грузовые тарифы, правила построения неопубликованных тарифов, правила применения тарифов. В разделе справочника «Правила по странам» указаны особенности перевозок грузов по воздушным линиям в различных странах.

Величина пассажирских тарифов устанавливается в валюте страны начала перевозки или долларах США для отдельных стран с неустойчивой национальной валютой.

Грузовые тарифы выражаются обычно как в валюте страны начала перевозки, так и в долларах США; для отдельных стран с неустойчивой национальной валютой – только в долларах США.

Пассажирские тарифы. Базовыми являются тарифы, называемые нормальными.

Нормальные тарифы устанавливают оплату перевозки в зависимости от уровня (класса) обслуживания пассажира. Класс обслуживания определяет уровень комфорта для пассажира в салоне самолета, норму бесплатного провоза багажа, меню питания и алкогольных напитков в полете, уровень наземного обслуживания. Основной (базовый) уровень обслуживания в мировой практике оплачивается по нормальному тарифу экономического (пуристического) класса. К этим тарифам приравниваются тарифы аналогичных классов, например, коуч-класса, используемые на МВД американского континента. Авиакомпании применяют на МВЛ различные высшие классы обслуживания, основным является I класс. Тариф I класса (F) в среднем в 1,3-1,5 раза выше тарифа экономического класса (Y).

В последние годы появились промежуточные классы обслуживания, самый распространенный – это бизнес-класс (C).

В зависимости от вида маршрута перевозки существуют тарифы «туда», «туда и обратно» и «по круговому маршруту». Тарифы «туда» (OW) – это тарифы на перевозку в одном направлении. Тарифы «туда и обратно» (RT) – это тарифы на перевозку, начинающуюся и заканчивающуюся в одном и том же пункте, при условии, что маршрут «туда» и маршрут «обратно» один и тот же или маршруты «туда» и «обратно» разные, но для перевозки «обратно» применяется тот же тариф, что и для перевозки «туда». Тарифы «туда и обратно» можно применять, если перевозка «туда» и перевозка «обратно» продается одновременно и оформляется до начала перевозки «туда». Дата начала перевозки «туда» определяет сезонность тарифа для перевозки «обратно» вне зависимости от сезона, которому будет соответствовать начало перевозки «обратно».

Тарифы «по круговому маршруту» (CT) – это тарифы на перевозку по сложному маршруту с возвращением в пункт начала перевозки, если по своим признакам маршрут не является маршрутом «туда и обратно».

При перевозках через Северную и Центральную Атлантику действуют сезонные уровни тарифов: высший, низший и промежуточный. Это объясняется существенными сезонными колебаниями пассажиропотоков. Промежуточный уровень в настоящее время имеют только некоторые экскурсионные тарифы.

Тарифы, отклоняющиеся по величине от нормальных, называются специальными. Пассажирские специальные тарифы в своем подавляющем большинстве меньше нормальных. Специальные тарифы можно разделить на экскурсионные и льготные.

Экскурсионные тарифы (индивидуальные и групповые) – это тарифы «туда и обратно», на которые накладывается ряд ограничений в применении: на календарный период действия, на дату начала перевозки и обратного вылета, на право остановки в промежуточном пункте маршрута, по классу обслуживания. Длительность экскурсии определяет начало обратной перевозки и влияет на величину тарифа. Существуют экскурсионные тарифы, возможность применения которых определяется датой оплаты перевозки, т. е. не позже определенного срока до начала перевозки (тарифы АПЕКС), или не позже определенного, срока после бронирования места (тарифы АПЕКС). Особым видом экскурсионных тарифов являются тарифы «инклюзив-тур» (ИТ). По тарифам ИТ перевозчик получает стоимость перевозки с турагента (туристической фирмы), а пассажир оплачивает турагенту стоимость всего тура, в которую входит стоимость перевозки по тарифу ИТ. Групповые тарифы ИТ меньше индивидуальных, возможность их применения определяется установленной минимальной численностью группы.

Льготные тарифы – это тарифы со скидками для определенных категорий пассажиров. Основные виды льготных тарифов представлены в таблице 2.

Таблица 2

	Вид тарифа	Величина скидки	Условия применения
1	Детские дети до двух лет дети до двух лет дети от двух до двенадцати лет	90% 50% 50%	1 ребенок без места каждый следующий ребенок с предоставлением места каждому ребенку предоставляется место
2	Семейные	50%	тарифы RT и СТ на некоторых МВЛ. Глава семьи – 100% тарифа.
3	Студенческие	25-50%	Тарифы RT и СТ. Учащиеся, студенты, аспиранты дневного отделения со сроком обучения не менее года.
4	Эфинити (для групп, объединяемых по общим интересам)	24-40%	Тарифы RT и СТ на отдельных МВЛ. Численность группы 15-30 чел.
5	Инсентив (поощрительные)	В среднем 45%	Тарифы RT и СТ. Численность группы 12-16 чел.
6	Конвеншн (для групп, следующих на симпозиумы, конференции и т. п.)	25%	Тарифы RT и СТ. Численность группы не менее 25 чел. (одна страна), 10 чел. (две страны и более)
7	Для экипажей морских судов	25-50%	Тарифы OW
8	Для персонала туристических фирм	75%	
9	Для руководителей туристических групп	1 билет 50% 1 бесплатный билет, 1 билет 50% 4 бесплатных билета	Численность группы: 10-14 чел 15-24 чел 60 чел и более
10	Молодежные	25-50%	На отдельных МВЛ. Возраст от 12 до 31 года.

Для детских тарифов скидка определяется от величины тарифа взрослого пассажира, для остальных льготных тарифов – от тарифа экономического класса.

Самые дешевые пассажирские тарифы, используемые на регулярных рейсах – это **блок-чартерные** тарифы. Их применение направлено на стимулирование спроса в осенне-зимний период и позволяет увеличить пассажирскую загрузку регулярных рейсов. Для этого на рейсах устанавливается блок (определенное количество) мест, который продается целиком (оптом) по чартерной цене. Величина блока – обычно 30-50 мест. Блок-чартерные тарифы применяются в основном на МВЛ через Северную Атлантику. Они являются полуофициальными ценами на перевозку, никогда не объявляются и пересматриваются ежегодно. Блок-чартерные тарифы предоставляются конфиденциально организаторам групповых перевозок (турфирмами и т. п.) и их величина зависит от количества пассажиров, предлагаемых к перевозке. Блок мест оплачивается организатором групповой перевозки полностью вне зависимости от его фактического использования в рейсе. Рассмотрим основы применения пассажирских тарифов. Опубликованный тариф предназначен для оплаты авиаперевозки по прямому маршруту между указанными пунктами. Возможность и особенности применения, опубликованного тарифа при перевозке по обходным маршрутам, т. е. включающему пункты трансферта или стоп-овера, определяются мильной системой.

Рассмотрим сущность мильной системы при применении опубликованных тарифов «туда». В тарифных справочниках в одной строке с опубликованными тарифами указываются максимально разрешенные мили (МРМ) – максимальная длина маршрута, при которой разрешается применение опубликованного тарифа. Для обходного маршрута рассчитывается его длина как сумма длин участков между пунктами смены рейсов. Длины участков, как прямые расстояния между двумя пунктами, также публикуются в справочниках.

Если длина маршрута (ТРМ) меньше или равна максимальным милям, применяется опубликованный тариф, если больше максимальных миль – тариф рассчитывается как сумма опубликованного тарифа и надбавки. Величина надбавки зависит от величины превышения длины маршрута над максимальными милями. Ее можно определить по отношению длины маршрута к максимальным милям. Надбавка в процентах к опубликованному тарифу, соответствующие интервальной оценке этого отношения, следующие:

Величина отношения	Надбавка, %
Больше 1,00 до 1,05	5
1,05 до 1,10	10
1,10 до 1,15	15
1,15 до 1,20	20
1,20 до 1,25	25

Если длина маршрута превышает максимальные мили в 1,25 и более раза, опубликованный тариф с надбавкой применять не разрешается.

Мильная система предусматривает на определенных маршрутах возможность превышения длины маршрута над максимальными милями без применения мильной надбавки к опубликованному тарифу. Величина этого льготного превышения публикуется в таблице дополнительных миль. В более общем смысле дополнительные мили следует понимать как увеличение максимальных миль, ибо на маршрутах с дополнительными милями сумма участковых миль (TRM) при сравнении с максимальными милями (MPM) уменьшается на величину дополнительных миль.

Статус опубликованных тарифов имеют также тарифы, определяемые с помощью дополнительных сумм (ADD-ON AMOUNTS). Дополнительные суммы публикуются для пунктов, расположенных вблизи крупных международных аэропортов. Пришил построения тарифа с помощью дополнительных сумм – добавление (или вычитание) этих сумм по отношению к опубликованному тарифу между крупными аэропортами, один из которых в этом случае называется пунктом построения тарифа. Города, для которых можно строить тарифы с помощью дополнительных сумм, публикуются в тарифных справочниках вместе с необходимой информацией для построения и применения таких тарифов.

Необходимость построения неопубликованных тарифов возникает в двух случаях:

- опубликованного тарифа между пунктами перевозки нет;
- опубликованный тариф есть, но отношение длины обходного маршрута к максимально разрешенным далям равно или больше 1,25.

Неопубликованный тариф рассчитывается методом наименьшей комбинации.

Наименьшая комбинация – это наименьшая сумма опубликованных тарифов соответствующего класса по участкам маршрута от пункта отправления до пункта назначения. Возможность различных комбинаций имеет место, т. к. один и тот же маршрут можно рассматривать как сумму различных составляющих его участков.

Рассмотрим, например, построение тарифа перевозки из пункта А в пункт Д через пункты В и С, т. е. по маршруту А-Б-С-Д. Опубликованные тарифы (в условных единицах):

$$\begin{array}{ll} T_{AB} = 30; & T_{AC} = 50; \\ T_{BC} = 40; & T_{BD} = 70. \\ T_{CD} = 20; & \end{array}$$

Возможные комбинации:

$$T_{AD} = T_{AB} + T_{BC} + T_{CD} = 30 + 40 + 20 = 90;$$

$$T_{AD} = T_{AC} + T_{CD} = 50 + 20 = 70;$$

$$T_{AD} = T_{AB} + T_{BD} = 30 + 70 = 100.$$

Следовательно, в качестве тарифа применяется $T_{AD} = 70$.

Для построения пассажирских тарифов на маршрутах, имеющих участки с тарифами, опубликованными в разных валютах, с 01.07.1989 г. применяется нейтральная единица конструирования – *NEUTRAL*.

UNIT OF CONSTRUCTION (NUC). В справочниках приводится величина каждого опубликованного тарифа в NUC. Пересчет валют в NUC и обратно осуществляется по курсу перевода ROE (RATE OF EXCHANGE), который публикуется в тарифных справочниках и периодически (минимум 4 раза в год) изменяется.

Принципиальным различием новой системы расчетов пассажирских тарифов, введенной с 01.07.1989 г. является разная их величина в NUC на одном и том же маршруте в зависимости от направления перевозки.

Грузовые тарифы. Величина тарифа указывается на единицу массы (веса) отправки – 1 кг или 1 английский фунт.

Если правила перевозчика не содержат специальных указаний, эти тарифы не включают:

- оплату за доставку груза в/из аэропорта;
- оплату за хранение груза на складах сверх сроков, установленных правилами применения тарифов и другими инструкциями перевозчика;
- сборы за страхование груза;
- расходы перевозчика при выполнении таможенных формальностей, а также расходы агентов, отправителя, получателя, владельца груза;
- сборы и штрафы (включая налоги и пошлины), взыскиваемые государственными органами;
- расходы перевозчика по ремонту или замене неудовлетворительной упаковки;
- расходы по перевозке груза, отправленного или переотправленного другими видами транспорта, а также расходы перевозчика по переотправке или обратной перевозке груза.

Грузовые тарифы ИАТА делятся на основные, классовые и корейты.

Основные тарифы, используемые при оплате перевозок грузов общего назначения, включает три вида: нормальные, количественные и минимальный сбор.

Нормальные тарифы (в справочниках обозначаются N) применяются для грузовых отправок массой до 45 кг (в редких случаях до 100 кг) и являются

базовыми для определения скидок или доплат при образовании всех других тарифов.

Количественные тарифы (Q) – это тарифы, применяемые для отправок массой 45 кг (в редких случаях 100 кг) и более, предусматривающие скидку в зависимости от массы отправки. Эти тарифы стимулируют грузоотправителя к формированию грузовых отправок большой массы, консолидации партий груза. Предусматриваются весовые категории, по которым изменяется величина скидки. Так, для Европы скидка в 25% от нормального тарифа едина для отправок любой массы, начиная с 45 кг и выше, а на МВЛ в направлении Северной Америки предусмотрены дополнительно весовые категории 100 кг (скидка 50%), 300 кг (скидка 60%), 500 кг (скидка 70%).

Минимальный сбор (M) – это минимальная оплата перевозки грузовой отправки. Оплата перевозки устанавливается равной минимальному сбору для отправок малой массы, когда величина оплаты, рассчитанная по нормальному тарифу, оказывается меньше минимального сбора.

Классовые тарифы, применяемые для оплаты перевозки следующих видов грузов: живые животные, клетки, стойла/загоны, контейнеры для животных, ценный груз, печатная продукция (газеты, журналы и т. п.); несопровождаемый багаж, принадлежности для чтения и письма, на основе шрифта Брайля и разговорники для слепых, человеческие останки (в урнах и гробах).

Классовые тарифы образуются от нормального тарифа с надбавками или скидками, величина которых зависит от направления перевозки и зоны ИАТА, в которой осуществляется перевозка. Тарифы для перевозки животных, ценных грузов, человеческих останков образуются от нормальных тарифов с соответствующими надбавками, величина которых может составлять до 200%. Тарифы для перевозки печатной продукции, принадлежностей для чтения и письма для слепых и несопровождаемого багажа образуются от нормальных тарифов со скидками, величина которых может составлять до 50%.

Корейты – это льготные тарифы для перевозки определенных категорий грузов, являющихся товарами внешней торговли. Они действуют только в одном направлении, устанавливаются на определенный период, как правило, для партий грузов с предельной минимальной массой. Корейт имеет преимущество в применении перед любым другим тарифом. Классификация товаров, для которых разрешается применять корейты, публикуется в справочнике ТАСГ. Классификатор ИАТА предусматривает 10 расширенных групп товаров, внутри которых отдельные товары в общем или конкретном обозначении кодируются 4-х значным номером:

0001 – 0999 – съедобная животная и растительная продукция;

1000 – 1999 – живые животные и несъедобная животная и растительная продукция;

2000 – 2999 – текстильная продукция;

3000 – 3999 – металлы и металлоизделия, исключая машины, транспортное и электрооборудование;

- 4000 – 4999 – машины, транспортные средства и электрооборудование;
- 5000 – 5999 – неметаллические минералы и изделия из них;
- 6000 – 6999 – химические вещества и продукция химической промышленности;
- 7000 – 7999 – бумага, камыш, резина, лес и изделия из них;
- 8000 – 8999 – продукция точного машиностроения, научные, оптические и измерительные приборы;
- 9000 – 9999 – разное: упаковка, сувениры, спорттовары, сумки, зонты, табачная продукция, товары для домашнего хозяйства и др.

Скидки для корейтов различны в зависимости от зоны применения: например, для Европы величина скидки колеблется от 40 до 70% от нормального тарифа, при перевозках через Северную Атлантику – до 90%. Корейты стимулируют авиаперевозки грузов, которые отправителю экономически не выгодно перевозить на МВЛ по основным тарифам. Таким образом, благодаря применению корейтов на локальных рынках авиаперевозок грузов (конкретных МВЛ), возникает дополнительный спрос (грузопотоки). Гибкость применения корейтов обеспечивается правовой возможностью их введения (отмены) в любой момент и на любой период без одобрения конференций ИАТА. Правила ИАТА предусматривают возможность введения корейта по предложению какой-либо авиакомпании при получении согласия всех остальных авиакомпаний – членов ИАТА, оперирующих на данной МВЛ.

Статус опубликованных имеют также грузовые тарифы, построенные с помощью опубликованных тарифов и конструктивных тарифов – CONSTRUCTION RATES. Величина такого тарифа определяется сложением (вычитанием) конструктивного тарифа для соответствующего пункта назначения и опубликованного тарифа от/до пункта построения. Конструктивные тарифы с соответствующей дополнительной информацией, необходимой для их применения, публикуются для ряда аэропортов в справочнике ТАСТ.

Неопубликованные тарифы определяются как сумма опубликованных участковых тарифов. Они рассчитываются в валюте, в которой опубликованы тарифы от пункта отправления. Перевод участковых тарифов, опубликованных в иных валютах, в валюту пункта отправления производится с использованием фиксированных курсов доллара США, приводимых в справочнике ТАСТ. При отсутствии опубликованного минимального сбора от пункта отправления до пункта назначения (ввиду отсутствия опубликованных тарифов в целом) он определяется по таблице минимальных сборов справочника ТАСТ, в которой опубликованы минимальные сборы, действующие для оплаты грузовых перевозок в различных странах мира по зонам/регионам ИАТА. Оплата за перевозку грузов рассчитывается, исходя из соответствующего тарифа и веса или (для легковых грузов) объема отправки. Легковесным считается груз, объем которого равен или больше 6000 см^3 на 1 брутто-кг. В этом случае каждые 6000 см^3 объема приравниваются к 1 кг, остаток объема менее 3000 см^3 –приравнивается к 0,5

кг, 3000 см³ и более – к 1 кг. При определении суммы оплаты необходимо руководствоваться правилом высшей весовой категории: плата за перевозку любых грузов не должна превышать плату по тарифам, установленным для высших весовых категорий. Это значит, например, что если произведение нормального тарифа на вес отправки превышает произведение количественного тарифа на минимальный разрешенный для этого тарифа вес, больший веса отправки, плата должна взиматься по меньшей из двух величин. Плата за любую отправление по основному грузовому тарифу не должна превышать плату по корейту для высшей весовой категории, если корейт существует для данного груза от определенного минимального веса, большего, чем вес отправки.

Багажные тарифы. Пассажир имеет право на провоз бесплатного багажа в пределах установленной нормы, если он оплатил перевозку не менее, чем по 50%-ному тарифу. В настоящее время чаще всего действуют следующие нормы бесплатного багажа: 20 кг – для У-класса, 30 кг – для С-класса, 40 кг – для F-класса. Сверх нормы бесплатно разрешается провозить в салоне пальто или плащ, плед, зонт или трость, печатные издания для чтения, дамские сумочки, папки для бумаг, питание для ребенка, детскую дорожную колыбельку, кресло-коляску для инвалидов, кино-, фотокамеру в упаковке. Слепые пассажиры не оплачивают перевозку собаки-поводыря.

Если международная перевозка последовательно выполняется по международной и внутренней линиям, или наоборот, то на участке перевозки по внутренней линии Аэрофлота пассажиру предоставляется право бесплатно перевезти багаж по норме, соответствующей классу обслуживания на международной линии, который оплачен пассажиром при приобретении билета, если вся перевозка оформлена международным билетом.

При добровольном изменении пассажиром маршрута перевозки, или класса обслуживания ему предоставляется право бесплатно перевезти багаж по норме, установленной для соответствующего маршрута, или класса обслуживания на новом участке.

При вынужденном изменении маршрута перевозки, или класса обслуживания пассажир имеет право бесплатно перевезти такое количество багажа, которое ему разрешалось перевезти по первоначально оплаченному маршруту и классу обслуживания.

Перевозка багажа в количестве, превышающем норму бесплатного провоза, оплачивается в пункте отправления за всю перевозку до пункта назначения по соответствующему багажному тарифу, действующему на день выдачи квитанции платного багажа. Допускается оплата перевозки багажа сверх нормы до пункта остановки в пути, или трансфера.

Багажный тариф за 1 кг определяется как 1% от действующего сквозного тарифа первого класса в одном направлении по маршруту перевозки пассажира независимо от наличия или отсутствия первого класса обслуживания на том или ином рейсе.

При определении багажного тарифа не учитывается применение надбавки к сквозному тарифу первого класса, если она требуется при отклонении маршрута перевозки от прямого; требование сложения участковых тарифов осуществляется в тех случаях, когда требуемая надбавка превышает 25% и правило высшего промежуточного тарифа.

Багажный тариф при международной перевозке, включающей участки внутренних воздушных линий Аэрофлота, исчисляется путем суммирования багажного тарифа на международных участках с участковыми багажными тарифами на внутренних воздушных линиях по пунктам пересадок.

В соответствии с международной практикой, сверхнормативный багаж пассажира (платный багаж) может перевозиться в качестве багажа тем же рейсом, на котором следует пассажир, или на другом рейсе как несопровождаемый багаж.

Несопровождаемый багаж перевозится как груз и оформляется грузовой накладной. Оплата перевозки несопровождаемого багажа производится по соответствующим грузовым тарифам в зависимости от веса или объема грузовой отправки: при применении тарифов ИАТА – по классовым, при применении ЕАГТ – по нормальным или количественным.

Багаж, перевозимый как груз, может содержать только личную одежду и личные вещи пассажира (включая портативные музыкальные инструменты, портативные пишущие машинки и спортивный инвентарь, но исключая различные механизмы, машины, запасные части, деньги, ценные бумаги, драгоценности, часы, столовое серебро, посуду, меха, фильмы, съемочные камеры, билеты, документы, напитки, парфюмерию, предметы домашнего обихода, товары и товарные образцы).

Условия перевозки несопровождаемого багажа:

- перевозка несопровождаемого багажа может быть осуществлена только между аэропортами, указанными в билете пассажира, и при условии, что багаж доставлен перевозчику не позднее даты отправления пассажира;
- номер рейса и номер билета, по которому следует пассажир, должны быть указаны в грузовой накладной;
- пассажир несет ответственность за доставку, оплату и оформление багажа в таможне;
- рейс, на котором отправляется несопровождаемый багаж, выбирается по усмотрению перевозчика;
- пассажир должен составить опись содержимого багажа и заполнить все необходимые документы.

Пассажир имеет право объявить ценность своего зарегистрированного багажа как в пункте отправления, так и в любом промежуточном пункте по маршруту перевозки, а также имеет право увеличить размер ранее объявленной ценности багажа. Сумма объявленной ценности должна определяться из расчета более 14 руб. 92 коп. за килограмм, но не должна превышать фактическую стоимость багажа. За объявление ценности

зарегистрированного багажа взимается сбор в размере 1% от суммы объявленной ценности, но не менее 50 коп.

На МВЛ в/из США многие авиакомпании определяют оплату багажа по системе «пис концепт», т. е. от количества мест сверхнормативного багажа независимо от их массы. Тариф устанавливается в расчете на 1 место багажа.

Специальные багажные тарифы ИАТА применяются при перевозке лыжного и гольфного инвентаря. Если этот инвентарь не включается в норму бесплатного провоза багажа, то багажный тариф устанавливается:

- для лыжного инвентаря – за 2 кг;
- для гольфного инвентаря – за 4 кг.

Если масса гольфного инвентаря превышает 15 кг, плата взимается по багажному тарифу за 1 кг.

Дипломатический багаж, сопровождаемый дипкурьером, разрешается перевозить в салоне самолета как ручную кладь. Оплата сверхнормативного багажа производится по соответствующему багажному тарифу. Если для этого багажа требуется отдельное место в салоне, оплата производится по багажному тарифу в соответствии с его массой, но не ниже пассажирского тарифа в одном направлении по классу, оплаченному дипкурьером. При этом масса багажа на каждое пассажирское кресло не должна превышать 75 кг.

Сборы и ставки при коммерческой эксплуатации МВЛ

Выполнение рейсов на МВЛ требует аэродромного, технического и коммерческого обслуживания в аэропортах взлета-посадки и навигационного обеспечения на маршруте полета.

Расходы, которые при этом несут аэропорты и организации, осуществляющие управление воздушным движением, перевозчик возмещает им по ценам, определенным через сборы и ставки.

Аэропортовые сборы определяют цены за обслуживание, предоставляемое аэропортами.

Аэронавигационный сбор определяет цену навигационного обеспечения полета на маршруте рейса.

Ставки за техническое и коммерческое обслуживание – это цены наземного обслуживания рейса по определенной номенклатуре услуг. Принципиальное отличие сборов от ставок состоит в том, что сборы устанавливаются государственными (муниципальными) органами, а ставки – это коммерческие цены, которые, как правило, определяются по соглашению между авиакомпанией-перевозчиком и авиакомпанией – генеральным агентом.

Экономическая сущность сборов – возмещение хотя бы части затрат на функционирование аэропортов и систем УВД. Конференция ИКАО по аэропортовым сборам 1956 года в документе ДОС №7806-С/899 сформулировала генеральный принцип, определяющий целесообразный подход к установлению величины сборов: сборы должны соотноситься как с расходами аэропортов, так и с возможностями авиакомпаний-перевозчиков по их уплате. Генеральный принцип сегодня соблюдается в большинстве

международных аэропортов, при этом в большинстве случаев учитываются только текущие расходы аэропортов без капитальных затрат на развитие.

Конференция ИКАО 1956 года рассматривала вопрос о скидках с аэропортовых сборов, которые могут предоставляться перевозчикам, представляющим особый коммерческий интерес для аэропортов, например, постоянно осуществляющим большое количество рейсов через эти аэропорты. Конференция рекомендовала не нарушать ст. 15 Чикагской конвенции, утверждающей принципы исключения всякой дискриминации при установлении любых сборов.

Экономическая обоснованность величины сборов, по рекомендации конференции, должна проявляться в зависимости их величины от дохода, получаемого перевозчиком в результате использования аэропорта, т. е. от взятой коммерческой загрузки, которая зависит от пассажиро-грузовместимости самолета, выполняющего рейс.

ИКАО ведет постоянную работу по стандартизации и совершенствованию систем сборов, но до настоящего времени не удалось установить единства взглядов правительств и аэропортовых властей различных стран. Согласованы только базовые принципы подхода, включенные в уже упомянутый ДОС №7806/С-899:

- недопущение дискриминации в отношении каких-либо перевозчиков;
- долевое участие пользователей, т. е. возмещение авиакомпаниями хотя бы части расходов по эксплуатации аэропортов;
- соотношение сборов как с расходами аэропортов, так и с возможностями по их оплате перевозчиками;
- обязательство аэропортов производить затраты, необходимые для обеспечения безопасности полетов.

Аэропортовые сборы

Применяются различные виды аэропортовых сборов: за посадку-взлет, за стоянку, за пользование ангаром, за обеспечение безопасности вылета, пассажирский, шумовой и др. Основным и взимаемым всегда является сбор за посадку-взлет. Наиболее часто он определяется в зависимости от максимального взлетного веса самолета, указанного в свидетельстве о летной годности воздушного судна – MAX:TAKE-OFF WEIGHT (MTOW). Устанавливается удельная величина за 1000 кг или 1000 английских фунтов, которая может быть постоянной, не зависящей от MTOW, или переменной, зависящей от MTOW.

В некоторых международных аэропортах устанавливается сбор для определенного типа самолета, а для самолетов других типов сбор определяется от базового через фиксированные коэффициенты. Значительно реже на величину сбора влияют характеристики маршрута полета, например, дифференциация на внутренние международные, протяженность маршрута в воздушном пространстве данной страны.

Как правило, различна величина сборов для самолетов, выполняющих коммерческие рейсы и некоммерческие полеты.

В ряде международных аэропортов действует система скидок. Типичной является скидка, снижающая величину сбора в зависимости от количества посадок-взлетов.

Если говорить о принципе предоставления скидок, то различные виды скидок стимулируют перевозчика, покупающего у аэропорта больший объем услуг. Так, например, в некоторых аэропортах США действуют скидки, зависящие от увеличения количества рейсов по расписанию или от количества топлива, заправленного перевозчиком в данном аэропорте.

Сборы в аэропортах СССР определяются базовым уровнем удельного сбора за посадку-взлет, который: устанавливается на 1 т. MTOW как постоянная величина, не зависящая от MTOW. Таким образом, величина сбора определяется как произведение удельного сбора на MTOW. В настоящее время в мировой практике действует тенденция ежегодного роста удельного сбора.

Базовый уровень сбора повышается на 20% при посадке-взлете самолета в ночное время (с 16.00 до 6.00 местного времени аэропорта).

Сбор за стоянку взимается при стоянке продолжительностью более трех часов, его величина составляет 10% от базового уровня.

Сбор за обеспечение безопасности вылета составляет 10% от базового уровня.

Аэропортовый пассажирский сбор, взимаемый либо с перевозчика, либо непосредственно с пассажира, как правило, распространяется на коммерческих пассажиров (т. е. оплативших перевозку), первоначально вылетающих из аэропорта. При взимании сбора с перевозчика его величина включается в тариф пассажирского билета.

Шумовой сбор, применяемый в ряде иностранных аэропортов, зависит от уровня шума при взлете-посадке, возникающего, в основном, от работы двигателей самолета. В аэропортах СССР этот сбор пока не взимается.

Аэронавигационный сбор определяется в зависимости от протяженности маршрута в воздушном пространстве и MTOW. Устанавливается удельная величина сбора на 100 км ортодромного расстояния с градацией по MTOW. Удельные величины аэронавигационных сборов различны не только по странам, но и маршрутам.

Ставки за техническое и коммерческое обслуживание

Эти ставки являются ценами различных видов технического обслуживания самолета на перроне и коммерческого обслуживания рейса. Номенклатура и условия обслуживания (услуг) в международной практике чаще всего определяются типовым соглашением о наземном обслуживании GHA – GROUND HANDLING AIREEMENT, реже – соглашением о взаимном предоставлении услуг, заключаемым между авиакомпаниями. Базовым фактором, дифференцирующим величину ставки, также является MTOW. Авиакомпании применяют в своей практике различные весовые шкалы ступенчатого возрастания ставок.

Примечание. Ставка ТКО повышается на 20% при обслуживании широко-фюзеляжных самолетов.

Исчисление ставок от МТOW является наиболее распространенным, но иногда применяют метод исчисления от базовой ставки (например, для определенного типа самолета): другие ставки пересчитываются от базовой ставки. В соглашениях о взаимном предоставлении услуг авиакомпании часто согласовывают ставки просто по типам самолетов, выполняющих рейсы.

Обычно устанавливается суммарная ставка за техническое и коммерческое обслуживание (ТКО). Дополнительное обслуживание, номенклатура которого оговаривается в ГНА, оплачивается отдельно.

Полная величина ставки взимается при коммерческой посадке-взлете рейса, при технической посадке ее величина уменьшается на 50%.

В случае возврата самолета на перрон со старта и повторного старта без изменения коммерческой загрузки величина ставки не изменяется; при изменении коммерческой загрузки ставка увеличивается на 50%.

В ночное время, в выходные и праздничные дни в некоторых аэропортах применяются ставки с надбавками.

Существуют также специальные ставки для услуг, не попадающих в номенклатуру ГНА. Авиакомпании стран-участниц Берлинского соглашения взаимно предоставляемое обслуживание своих рейсов и воздушных судов (самолетов и вертолетов) оплачивают на основе соглашения по ЕАПТ.

От оплаты по ставкам за техническое и коммерческое обслуживание освобождаются воздушные суда:

- совершающие поисково-спасательные работы;
- участвующие в соревнованиях и других воздушных спортивных мероприятиях;
- возвращающиеся на аэродром вылета в связи с невозможностью продолжать полет по метеоусловиям или другим причинам, не зависящим от экипажа;
- совершающие полеты, связанные с визитами партийных и правительственных делегаций и сопровождающих их лиц, только в стране назначения и если на борту не имеется коммерческой загрузки.

Ставки за обслуживание воздушных судов, совершающих посадку-взлет без коммерческих целей, т. е. не изменяющих (принимающих или выгружающих) в данном аэропорту коммерческую загрузку, составляют 60% от приведенных выше.

Ставки для чартерных рейсов и при выполнении рейсов в одностороннем порядке определяются на основе договоренности между заинтересованными сторонами, но не должны превышать более чем на 100% ставки для регулярных рейсов.

Определение цены авиаперевозок

В последние годы одной из основных тенденций, определяющей перспективы развития воздушного транспорта во всем мире, стало

провозглашение политики дерегулирования в США и либерализации во многих странах мира. В этих условиях цена на авиаперевозки стала определяющим моментом конкуренции между авиакомпаниями.

Новые условия, в которые были поставлены авиакомпании в связи с либерализацией воздушного транспорта, показали, что различные авиакомпании по-разному относятся к формированию цен на авиаперевозки. Многие оказались просто некомпетентны в определении своих расходов и их соотношения с ценой. Некоторые поставили перед собой цели, отличающиеся от цели получения максимума прибыли: получение «свободно конвертируемой» валюты, завоевание престижа авиакомпании на рынке, завоевание определенной доли рынка, выход из финансовых трудностей и так далее.

В любом случае цена на авиаперевозки, как таковая, не может рассматриваться изолированно от других факторов. Она должна определяться, исходя из анализа рыночной конкуренции, уровня расходов авиакомпании и выдвинутой стратегии. Причем определение вида авиатранспортной продукции и цены на нее, должно происходить одновременно.

Факторы ценообразования.

Выделим основные факторы, определяющие уровень цен на продукцию предприятия в условиях рыночной экономики:

1. Спрос на товар, то есть платежеспособное желание потребителей приобрести товар по определенной цене. Спрос определяется:

- потребностью покупателя в данном товаре;
- доходом потребителя;
- ценой на этот товар;
- ценой на товар-заменитель;
- ценой на дополняющий товар;
- уровнем благосостояния (покупательской способностью потребителя);
- мнением потребителя о перспективах его благосостояния.

В обычной ситуации спрос и цена находятся в обратно пропорциональной зависимости. Однако в случаях с престижными товарами кривая спроса имеет положительный наклон. Например, когда авиакомпания, повысив цену, продает больше билетов – потребители посчитали более высокую цену показателем более высокого качества.

2. Издержки производства, определяющие минимальную цену товара:

- *постоянные* (аренда, теплоснабжение, выплата жалования служащим);
- *переменные* – меняются от числа произведенных товаров.

При остановке производства убытки фирмы равны части постоянных затрат. То есть, в течение какого-то времени фирма может продавать продукцию по цене переменных затрат.

3. Цены конкурентов, которыми фирма пользуется для позиционирования своего предложения относительно предложения конкурентов: если товар аналогичен конкурентному – назначить цену,

близкую к цене конкурента; если товар ниже по качеству – не может запросить более высокую цену, чем у конкурентов, и наоборот.

4. Типы конкуренции на рынке:

- *чистая конкуренция*: не типична для авиапредприятий в силу ограниченного количества производителей и разнородности производимой продукции;
- *монополия*: примером служит рынок местных воздушных линий в США, на который действует несколько тысяч авиакомпаний;
- *олигополия*: наиболее типична для рынка авиаперевозок, поскольку рынок представляет собой отдельную воздушную линию или небольшой регион с взаимозависимыми стыкующимися линиями. Обычно на рынке действует не больше 3-4 авиакомпаний, каждая из которых чутко реагирует на стратегию и действия конкурентов (если какая-то авиакомпания снизит цены на 10%, покупатели быстро переключатся на этого перевозчика, другим перевозчикам придется реагировать либо тоже снижением цен, либо предложением большего числа или объема услуг);
- *чистая монополия*: например, государственная организация «Аэрофлот» во времена СССР.

5. Стоимость изменения цены: фирмам, разработавшим собственную систему цен и стратегию ценообразования, иногда необходимо снижать или повышать свои цены:

- *инициативное снижение цен*: например, из-за недогрузки производственных мощностей (наличие свободных кресел на борту ВТ) фирме нужно увеличить свой оборот (пассажиропоток);
- *инициативное повышение цен*: например, наличие чрезмерного спроса, когда авиакомпания не может полностью удовлетворить спрос на авиаперевозки, она может поднять цены незаметно, отменив льготы и скидки, или в открытую.

6. Период действия цены, на который влияют стратегия ценообразования, конкуренты и изменения во внешней среде.

7. Расходы на маркетинг товара: разработка товара, исследования, налаживание коммуникации, организация распределения, установление цен, развертывание службы сервиса.

8. Новизна товара:

- пионерные товары, удовлетворяющие нетрадиционный спрос потребителя (появление летательных аппаратов);
- товары рыночной новизны – совершенствованные пионерные товары;
- модификация существующего товара (улучшение фирменного стиля исполнения, дизайна, обновление торговой марки, повышение качества).

В отраслях деятельности, где факторы ценообразования играют решающую роль (авиация, аэрокосмическая промышленность, железные дороги, нефтяные компании), фирмы часто учреждают у себя отделы цен, которые либо сами разрабатывают цены, либо помогают делать это другим подразделениям. Среди тех, чье влияние также сказывается на политике цен,

управляющие службой сбыта, заведующие производством, управляющие службой финансов, бухгалтеры.

Стратегии ценообразования

Этапы разработки ценовой стратегии:

1. Сбор исходной информации.
2. Стратегический анализ.
3. Формирование стратегии.

Основные стратегии ценообразования:

1. Стратегия «снятия сливок»: многие фирмы, создавшие защищённые патентом новинки, поначалу устанавливают на них высокие цены, чтобы снять «сливки» с рынка.

2. Стратегия прочного внедрения на рынок: фирмы устанавливают на свою новинку низкую цену, чтобы привлечь больше покупателей и завоевать большую долю рынка.

3. Стратегия психологических цен: устанавливаются цены ниже круглых; покупатель думает, что производитель и продавец тщательно анализируют цены и устанавливают их на минимально возможном уровне, либо, что покупают товар со скидкой.

4. Стратегия престижных цен (см. фактор ценообразования 1. «Спрос на товар»).

5. Стратегия комплектного ценообразования: основной товар предлагается вместе с дополняющими его предметами; например, авиаперевозка и проживание в гостинице (турпакет).

Определение расходов и себестоимости перевозок

В ГА расходы эксплуатационных предприятий по выполнению авиаперевозок, рассматриваемые в определенный период, называются эксплуатационными.

Планирование, учет и анализ эксплуатационных расходов осуществляется в двух основных аспектах, что обеспечивает полноту и правильность учета и планирования расходов производства:

– по экономическим элементам группируются затраты однородные по их экономическому содержанию, что позволяет определить объемы ресурсов каждого вида, необходимых для производства;

– по статьям группируются затраты по их функциональной роли в производственном процессе, что используется для определения себестоимости продукции авиакомпании.

В структуре эксплуатационных расходов отражаются особенности ВТ как отрасли материального производства. В себестоимости ГА нет затрат на незавершенное производство, зато преобладают затраты на запасные части, топливо, смазочные материалы. В связи с этим удельный вес амортизации СВАД, АГСМ в 5-6 раз выше, чем в среднем по промышленности.

По классификации ИАТА эксплуатационные расходы подразделяются на основные (82%) и накладные (18%). Основные расходы делятся на прямые эксплуатационные (52%) и косвенные (30%).

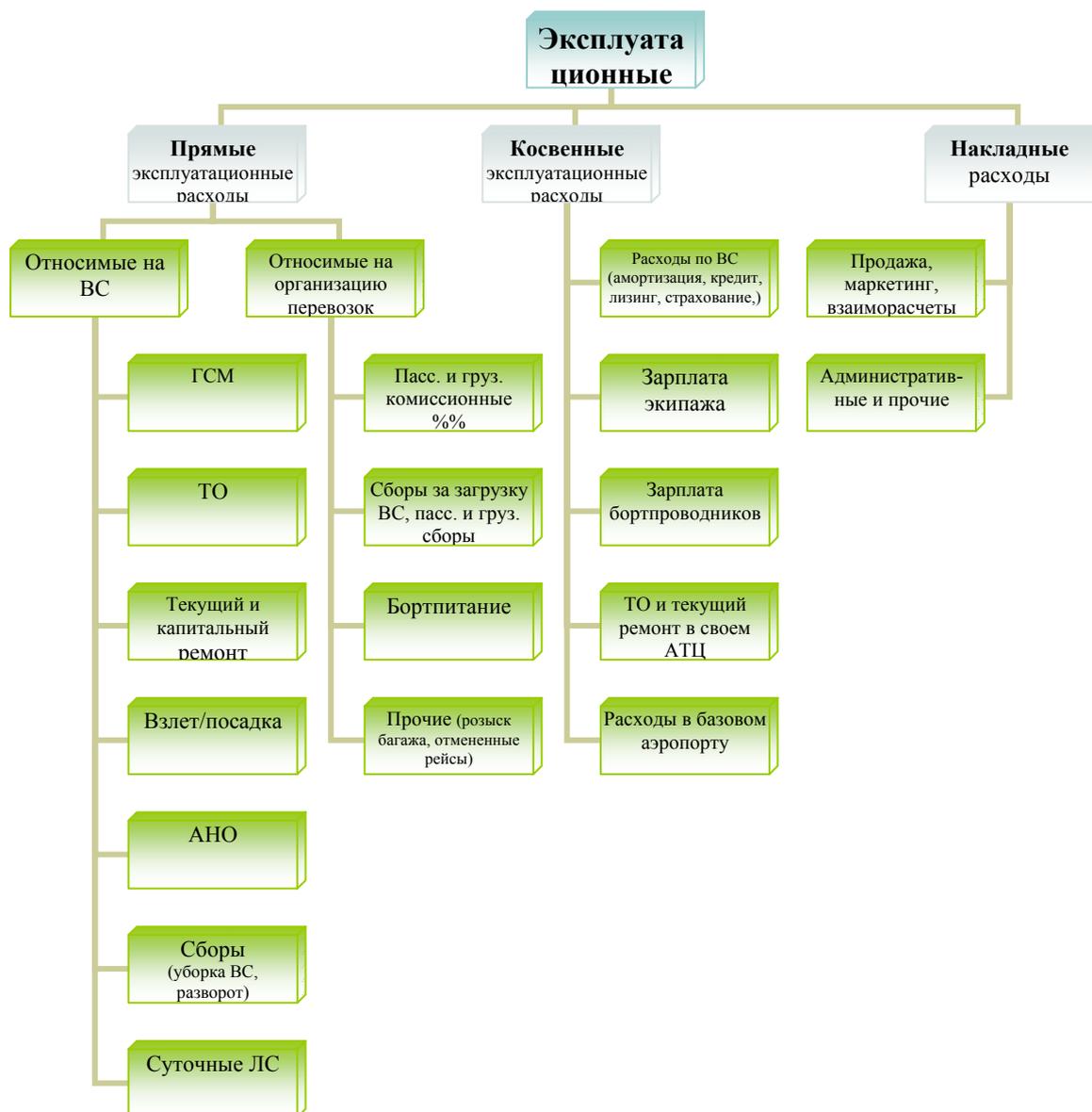


Рис.1. Классификация ИАТА эксплуатационных расходов авиакомпании

«Методическими рекомендациями по определению себестоимости рейсов ВС ГА» от 19.10.1993 г., №ДВ15.1-178 определен следующий порядок расчета эксплуатационных расходов по статьям затрат:

1. «Расходы на авиаГСМ» учитывают в денежном выражении расходы на оптимальную заправку топлива для полета, рассчитанную лётно-штурманской службой авиакомпании, с учетом расхода на земле и аэронавигационного запаса.

$$Э_{гсм} = Ц_{гсм} \times (G_t + G_z) \times (K_{см} + 1) \times e,$$

$Э_{гсм}$ – расходы по авиаГСМ,

$Ц_{гсм}$ – стоимость топлива в аэропортах заправки, тыс. руб.;

G_t – расход авиатоплива на полет, т.;

G_z – расход топлива на земле, т.;

$K_{см}$ – коэффициент, учитывающий расходы на масло, другие спецжидкости;

Е – коэффициент, учитывающий непроизводительный налет часов.

2. «Амортизация СВАД» отражает сумму амортизационных отчислений на полное восстановление планера и двигателей исходя из балансовой стоимости с учетом переоценки, утвержденных норм.

$$Э_{ам} = (0,08 \times Ц_{плі} : Нч) + (0,1 \times Ц_{дві} : Нч),$$

Э_{ам} – амортизационные отчисления в расчете на летный час;

Ц_{плі} – суммарная балансовая стоимость планеров рассматриваемого типа ВС, млн руб.;

Ц_{дві} – суммарная балансовая стоимость двигателей рассматриваемого типа ВС, млн руб.;

0,08 – норма амортизации на реновацию по планеру;

0,1 – норма амортизации на реновацию по двигателям;

Нч – годовой налет часов парком ВС, тыс. час.

3. «Отчисления и ремонтный фонд СВАД» показывают затраты на капитальный ремонт авиатехники, которые в себестоимости летного часа могут отражаться разными способами:

– авиакомпания вправе сформировать ремонтный фонд, включающиеся в себестоимость перевозок, разработать нормативы отчислений и регулярно отчислять в этот фонд денежные средства;

– по данной статье могут списываться единовременные платежи авиаремонтным заводам за произведенные капитальные ремонты;

– авиакомпании могут выполнять трудоемкие ремонтные формы на собственных авиатехнических базах, расходы отражаются по статьям «Техническое обслуживание» и «Общехозяйственные расходы».

4. «Заработная плата летного состава» отражает выплаты заработной платы летному составу за работу, исходя из должностных окладов, сдельных расценок, надбавок и прочих выплат; методический расчет зависит от принятой в авиакомпании системы оплаты труда летного состава.

5. «Заработная плата бортпроводникам»: расчет производится аналогично расчетам заработной платы летного состава.

6. «Расходы по техническому обслуживанию ВС»: поддержание при эксплуатации необходимого уровня надежности, определяющей безопасность и интенсивность полетов, осуществляется в ходе выполнения комплекса работ по техническому обслуживанию и ремонту (ТОиР).

Для успешного функционирования авиапредприятий, как отметил В. Шапкин, необходимо разработать систему поддержания летной годности (ПЛГ) ВС, в основе которой должна лежать периодическая переоценка и техническое состояние в процессе эксплуатации. Разработчик должен обеспечивать ЛГ типовой конструкции, эксплуатант – соответствие каждого экземпляра ВС его типовой конструкции, авиационная администрация – осуществлять госконтроль за ЛГ каждого экземпляра ВС и всеми компонентами системы ПЛГ.

В соответствии с авиационным законодательством РФ, метод периодической переоценки технического состояния ВС реализован в поэтапном продлении ему назначенного ресурса и срока службы, что

обеспечивает ПЛГ на высоком уровне, но весьма дорогой ценой: поэтапность ПЛГ противоречит коммерческим интересам эксплуатантов, неоднократно поднимавших вопрос о переходе к методам ПЛГ ведущих западных фирм.

Для повышения уровня безопасности эксплуатации ВС, облегчения технических и финансовых проблем ПЛГ ВС авиакомпании необходимо создание Центров технического обслуживания и ремонта (ТоиР).

7. «Аэропортовые расходы» определяются на основе опубликованных данных аэропортов по ставкам сборов за обслуживание ВС:

- сбор за взлет-посадку;
- сбор за обслуживание пассажиров;
- сбор за обработку грузов;
- сбор за техническое обслуживание ВС;
- сбор за метеорологическое обслуживание и другие.

8. «Аэронавигационные сборы» включают сборы за пользование авиакомпаниями аэронавигационным оборудованием при полете по трассе. Ставки сбора устанавливаются в зависимости от типа ВС на 100 км полета каждым государством самостоятельно. В дальнейшем собранные средства идут на погашение расходов по содержанию и обслуживанию системы управления воздушным движением (УВД) государства, а служебный сбор (2-4%) направляется на содержание административного и расчетного центров УВД страны.

9. «Прочие производственные и общехозяйственные расходы»: расходы на оплату труда аппарата управления, персонала учебно-тренировочных и вычислительных центров, других функциональных служб авиакомпании, материальные затраты (кроме АГСМ), амортизационные отчисления по наземным основным фондам, расходы по форменному обмундированию и питанию летного состава, пассажиров, страхование летного состава и прочее.

10. «Отчисления агентству» устанавливаются в виде процентов от суммы доходов.

$$\text{Эаг} = (\text{Эрейс} \times (1 + p) \times a) : (1 - a),$$

Эаг – выплаты агентам по продаже авиаперевозок;

Эрейс – сумма эксплуатационных и общехозяйственных расходов на рейс, тыс. руб.;

p – рентабельность = отношению балансовой прибыли к эксплуатационным расходам или прибыли от рейса к расходам на его выполнение;

a – ставка отчислений агентам в качестве комиссионного вознаграждения за продажу авиаперевозок.

Многие авиакомпании России применяют упрощенную методику расчета себестоимости авиаперевозок, разделяя транспортный процесс на отдельные операции – движущую и начально-конечную – и определяя летные расходы и расходы на самолето-вылеты (отправки). Это расчет себестоимости рейса по расходам на взлет-посадку и летный час

Расчет себестоимости рейсов ВС в методике 1999 года «Методические рекомендации по определению себестоимости внутренних и международных рейсов для российских авиакомпаний» производится по двум группам затрат:

1. К первой группе прямых эксплуатационных затрат относятся затраты, связанные с выполнением рейсов (аэропортовые расходы), затраты на оперативное техническое обслуживание, расходы на авиаГСМ, аэронавигационные сборы, сборы за метеобеспечение, расходы на питание пассажиров и экипажей в рейсе, на питание экипажей в аэропортах, на страхование пассажиров (грузов), отчисление агентам.

2. Ко второй группе относятся затраты, зависящие от налета часов по типам ВС: амортизация ВС и авиадвигателей (АД), затраты на лизинг, на оплату труда летного состава и бортпроводников, отчисления на соцнужды с зарплаты, расходы на капитальный ремонт ВС и АД, на страхование ВС, профессиональной ответственности и ответственности перед третьими лицами, расходы на периодическое техническое обслуживание.

К косвенным и накладным расходам относятся затраты, связанные с управлением авиакомпанией, расходы по содержанию служб общехозяйственного назначения и прочие. Накладные расходы по методике определяются по авиакомпании в целом, затем распределяются на рейс или летный час по типам ВС согласно принятым способам распределения затрат.

Методика носит рекомендационный характер, поскольку позволяет более точно определять себестоимость авиаперевозок, хотя по расчетам по ней остается довольно большой удельный вес общепроизводственных расходов, распределенный крайне грубо по статьям калькуляции, что создает трудности при принятии решения о реструктуризации перевозок.

«Внутренние» расходы авиакомпании

Внутренние расходы авиакомпаний – это общие расходы, не отражающиеся в статистике ИКАО, а только в ежегодных отчетах авиакомпаний. Включают:

- капитальные вложения;
- расходы по аренде, займам, различные виды платежей;
- расходы на топливо;
- расходы на оплату труда;
- расходы на услуги других фирм, аэропортовых служб и так далее.

Особую важность в контроле расходов приобретает контроль расходов на авиатопливо (20% эксплуатационных расходов) и на оплату труда (30% расходов).

Существует несколько путей снижения расходов на топливо:

- покупать топливо на местных рынках (там, где дешевле);
- возить топливо с собой или отправлять свои танкеры в какой-либо пункт;
- покупая топливо, использовать разницу в курсах валют (цены на авиатопливо устанавливаются в американских долларах);
- использовать самолеты с высокой топливной эффективностью.

Существует 2 пути снижения расходов на оплату труда в общей сумме расходов:

- уменьшение окладов, премий и различных выплат;
- повышение производительности труда.

Однако увольнения, снижения зарплаты имеют социальные последствия, поэтому, как правило, авиакомпании стараются идти по второму пути.

Для экипажей повышение производительности труда возможно за счет уменьшения количества членов экипажа и увеличение среднемесячного налета.

Для уменьшения расходов на оплату труда инженерно-технических работников используются следующие пути:

- пользование услугами других обслуживающих фирм по контракту;
- автоматизация инженерного труда;
- предоставление во внепиковое время своего инженерно-технического состава другим компаниям;
- совмещение профессий;
- закупка более совершенной авиатехники.

Крупные компании стремятся максимально повышать эффективность управления. Так, в июне в аэропорту Шереметьево началась эксплуатация автоматизированной системы управления предприятием SAP R/3, пришедшая на смену разрозненному набору компьютерных систем. На первом этапе функционирует модуль SAP R/3 «Финансы». В дальнейшем будут внедрены модули «Управление закупками и запасами», «Учет основных средств», «Налоговый учет», «Бюджетирование», «Сбыт».

Единые многофункциональные информационные системы обеспечивают прозрачность и повышение эффективности основных бизнес-процессов финансового учета. Тема эта актуальна практически во всех крупных аэропортах.

5.4. Особенности российского рынка авиаперевозок

Российский рынок авиационных перевозок имеет свои особенности, проявившиеся за годы реформ.

В настоящий момент в России только формируются рыночные условия. Назрела необходимость проведения демократических преобразований для создания устойчивых рыночных отношений в экономике в сочетании с государственным регулированием и контролем важнейших направлений деятельности воздушного транспорта.

Организована сертификация эксплуатантов воздушных судов с учетом международных требований к безопасности полетов. Эксплуатант, предлагающий свои услуги по авиационным перевозкам и другим видам работ, обязан организовать свою деятельность, строго соблюдая государственные требования по обеспечению безопасности полетов. Создав систему сертификации эксплуатантов, выдачи свидетельств, продления срока их действия и инспектирования, государство получило возможность

обеспечить защиту собственных интересов, интересов пассажиров и потребителей услуг гражданской авиации. Эта система позволяет контролировать деятельность авиакомпаний по соблюдению ими требований законодательства и нормативных актов, не посягая на их самостоятельность и прямую ответственность за обеспечение безопасности полетов. Проводится выдача лицензий на полеты по внутренним и международным авиалиниям.

Гражданская авиация России является крупнейшей отраслью экономики государства, численность работающих в ней составляет около 200 тыс. чел. В России зарегистрировано около 250 авиакомпаний. Кроме того, существует более 100 предприятий, выполняющих авиационные работы. (Для справки: в США – более 6000 авиакомпаний).

Однако в последнее время количество авиакомпаний в России сокращается.

Более 70% пассажирооборота выполняют крупнейшие авиакомпании России на регулярной основе.

При выполнении работы российскими компаниям за рубежом наибольшей популярностью пользуется Африка (37%), затем Азия (16%), Ближний Восток (13%), Европа (12%), Америка (11%) и Океания (10%).

Для длительного существования авиакомпании при выполнении, прежде всего, международных авиаперевозок необходимо эффективное управление предприятием, удовлетворяющее многочисленным требованиям.

Факторами успеха на рынке воздушного транспорта являются:

- концентрация усилий на прибыльной деятельности и традиционных источниках доходов;
- создание межконтинентальной сети авиалиний и сосредоточение на стратегически важных региональных маршрутах;
- вступление в стратегические союзы и кооперирование с другими перевозчиками;
- улучшение систем компьютерного управления бронированием мест с целью повышения доходности, так называемая «Yield-Management-System»;
- создание высокоразвитых систем и каналов сбыта;
- инновационный менеджмент и маркетинг;
- повышенное внимание к потребностям клиентов;
- заинтересованный персонал;
- благоприятный «имидж» авиакомпании.

Российские авиакомпании, выполняющие международные авиаперевозки, находятся в настоящее время на разных стадиях развития. Некоторые из них продолжают оставаться в собственности государства, и, кроме смены названия, мало что изменилось в их работе. Другие авиакомпании сделали значительные шаги на пути создания независимых акционерных обществ и перехода к типовой структуре западных авиакомпаний.

Наиболее очевидной тенденцией рынка за последние четыре года явилось падение спроса на перевозки. Некоторые прогнозы показывают, что даже при самых оптимистических оценках спрос на авиаперевозки не достигнет прежнего уровня в течение следующих 20 лет. Однако в 2001 и 2002 годах отмечен рост спроса и объемов авиаперевозок российскими авиакомпаниями как на внутреннем, так и на международном рынке.

Переход экономики России на рыночные отношения, продолжающийся около 10 лет, привел к крайне неблагоприятным для отечественных производителей, в том числе и авиатранспортной продукции, условиям:

- относительно высокий уровень инфляции и роста цен;
- отсутствие четкой правовой базы;
- жесткая налоговая политика;
- отсутствие стимула к производству и долгосрочным инвестициям;
- проблема неплатежей;
- отсутствие государственной поддержки национальному авиастроению и развитию воздушного транспорта.

Это далеко не полный перечень проблем на макроэкономическом уровне, с которым сталкиваются российские авиапредприятия. Они вынуждены работать в условиях неопределенности и повышенного риска. В связи с динамичностью рыночных процессов руководители предприятий вынуждены принимать оперативные меры без осмысления экономической ситуации в целом.

Доминирующей стратегией на воздушном транспорте РФ в настоящий момент стала стратегия выживания, осуществляемая в условиях неопределенности и неясности перспектив развития. Лишь немногие из руководителей ориентируются на стратегию интеграции в систему мировых транспортных и хозяйственных связей, которая требует от руководителей ориентации на международные стандарты качества, перехода на новые формы и методы коммерческой деятельности.

По мере роста объемов перевозок многие авиакомпании будут ощущать значительные трудности с оборудованием высокого качества и в количествах, достаточных для удовлетворения спроса и ожиданий пассажиров. Старение оборудования, недостаточное техническое обслуживание и слабое экономическое управление его эксплуатацией быстро превратят ситуацию избытка в ситуацию серьезного недостатка оборудования, хотя при существующем наличии неиспользуемого оборудования практически во всех аэропортах бывшего Советского Союза это может показаться маловероятным.

При существующем уровне спроса на перевозки нехватки воздушных судов не наблюдается, в то же время существует значительная потребность в инвестициях на приобретение новых воздушных судов – в основном, из-за проблем с техническим обслуживанием, экономичностью по топливу, общего качества и истекающего срока эксплуатации.

Некоторые авиаперевозчики такие как, Аэрофлот или Трансаэро, пытаются решить эти проблемы путем лизинга западных воздушных судов. Но такой путь доступен не всем авиакомпаниям.

Огромные мощности используются пока не полностью. По прогнозам ГосНИИГА, начиная с 2000 года и до 2015 года, ожидается устойчивый рост объемов авиаперевозок в РФ со среднегодовыми темпами 3,5-4%. Эти цифры совпадают с прогнозом ИАТА по перспективам развития мирового воздушного транспорта.

Велики эксплуатационные расходы авиакомпаний на МВЛ, из которых более 25% составляют расходы на ГСМ, 17% – техническое обслуживание, по 11% – аэропортовое обслуживание и затраты на оплату труда с отчислениями на социальные нужды, 9% – амортизация основных фондов.

Кризис неплатежей, охвативший все отрасли экономики России, привел к образованию кредиторской задолженности авиакомпаний, равной 26,7% от их доходов. Дебиторская же задолженности составляет в среднем 24% от их совокупных доходов. Периодически возникает проблема с платежеспособностью авиапредприятий. Фактический коэффициент текущей ликвидности составляет в среднем 1.00 при нормативном значении 2.00.

На уровне распределения продукции также существует большая проблема – отсутствует централизованная система бронирования и продажи авиабилетов на международных и внутренних воздушных линиях, в рамках которой новые авиакомпании могли бы предлагать свои услуги. Продажа авиабилетов осуществляется по большей части на примитивном уровне. Большинство российских авиакомпаний, а также авиакомпании новых независимых государств вынуждены опираться на сохранившиеся от прежних времен Агентства по продаже билетов, опаздывая с созданием собственной системы продажи авиаперевозок.

Для многих руководителей старшего звена, привыкших к работе в рамках авиакомпаний в условиях централизованной экономики, вопросы стратегического планирования, маркетинга, финансового управления, руководства наличностью и бюджетирования капитальных затрат являются новыми, ранее неизвестными аспектами их ежедневной деятельности. Полезно было бы приобрести также некоторый опыт в области контроля за бронированием и управлением ресурсом мест или использованием финансовых результатов деятельности.

Уровень технического образования и практических знаний очень высок, но имеется фундаментальная потребность в быстром развитии навыков управления в условиях рынка. Для многих авиакомпаний, только вышедших на международный рынок авиаперевозок, характерен крайне скромный опыт и знания в области особенностей коммерческой эксплуатации именно международных авиалиний.

Однако в последнее время наметились благоприятные тенденции по оздоровлению общей экономической ситуации в России, что питает надежды и на решение некоторых проблем авиакомпаний.

Основным направлением повышения производительности труда в авиакомпаниях и экономической эффективности гражданской авиации является рост технического уровня летательных аппаратов и авиадвигателей в части их весового аэродинамического и термодинамического совершенства.

В связи с изысканием новых и усовершенствованием существующих технических средств, реализацией ряда организационно-технических мероприятий и методов, при широком внедрении в практику летной эксплуатации при выполнении полетов на МВЛ электронно-вычислительной техники значительно повышается экономичность выполнения каждого рейса при соблюдении необходимых требований обеспечения безопасности и регулярности полетов. Это сопровождается дальнейшим совершенствованием расписания движения самолетов на основе более точного учета распределения ветра, температуры и расширения возможностей выбора эшелонов; повышения качества, сроков поступления и переработки метеорологической информации, программирования с учетом этих данных расчета на каждый полет; оптимизации режимов выполнения полетов с учетом требований экономичности.

В сфере организации перевозок пассажиров значительное внимание уделяется продаже и бронированию авиационных билетов. Совершенствуется автоматизированная система бронирования и продажи билетов на полеты внутри России. Ведутся работы над созданием глобальной распределительной системы.

Рассмотрение проблемы отрасли, реализация мер, предпринятых по их решению на уровне отрасли и на уровне Правительства России, показывают, что полное решение поставленных жизнью вопросов возможно лишь в том случае, если будет выработана единая государственная политика в сфере реформирования гражданской авиации.

Сохранение и повышение эффективности рынка авиаперевозок, снижение затрат и тарифов, создание и концентрация инвестиционных резервов ставят задачу укрупнения авиакомпаний при сохранении разумной конкуренции.

Стратегия государства и механизма укрупнения реализуются созданием альянсов авиакомпаний и их объединения на основе владения государственными пакетами акций. Создание добровольных альянсов авиакомпаний предполагается в сфере реализации совместных программ закупок авиатехники, осуществления комплексных перевозок из узловых аэропортов и т. д.

Необычна структура пассажиропотока России. Многие наблюдатели считают, что в 1995-96 годах богатые русские составляли примерно десять процентов от всего населения. Кроме того, существует и так называемый средний класс, который может себе позволить полеты на самолетах за свой счет. Неизвестны точные данные о доле этого класса в общей численности населения России: в 1995-96 гг. отмечался его устойчивый количественный рост; после кризиса 1998 года средний класс в России был практически уничтожен, однако с середины 2000 года наметилась тенденция возрождения

экономики страны и увеличения количества граждан со средним уровнем доходов. Услугами воздушного транспорта пользуются также многочисленные коммерческие компании как частные, так и финансируемые правительством. Таким образом, общий рынок пассажирских перевозок российских авиакомпаний на МВЛ составляет около 30-35 миллионов пассажиров. На внутренних линиях такой расчет осуществить значительно сложнее.

Перечислим некоторые благоприятные и неблагоприятные внешние факторы, а также укажем особенности внутренних возможностей и недостатков российской авиакомпании.

Благоприятные внешние факторы:

- в России растет платежеспособный спрос на авиаперевозки;
- Россия обладает большим экономическим потенциалом и находится в выгодном географическом положении.

Внутренние возможности:

- сеть воздушных линий авиакомпании функционирует удовлетворительно;
- персонал технически грамотен на всех уровнях;
- самолетный парк и инфраструктура авиакомпании поддерживаются в нормальном рабочем состоянии;
- существует обширная сеть продажи авиаперевозок.

Неблагоприятные внешние факторы:

- тяжелое экономическое положение России и стран СНГ;
- отсутствие генерального плана развития гражданской авиации и предсказуемой технической и экономической политики;
- проблемы и трудности, связанные с поиском авиакомпанией ниши на рынке;
- наличие устаревающего и многотипного самолетного парка, поддержание которого в исправном техническом состоянии требует значительных усилий и средств, экономически неэффективного в топливном отношении, не соответствующего экологическим нормам, принятым в большинстве стран мира и малопривлекательного для пассажиров;
- значительное количество нерентабельных авиалиний, существование которых не оправдано разумными нуждами авиакомпании и экономическими соображениями;
- неприглядный имидж многих авиакомпаний за рубежом за счет низкого уровня обслуживания пассажиров, низкой эффективности;
- высокая стоимость аренды некоторых типов самолетов;
- отсутствие эффективной компьютерной сети и, как следствие, сбои в работе систем резервирования билетов, руководства полетами, управленческой информации, инвентаризации и бухучета;
- неприспособленность технологических процессов и персонала к условиям рыночной экономики с ее жесткой конкуренцией;
- слабое знание разговорного английского языка административными работниками и персоналом, непосредственно занятым в обслуживании

пассажиров. Это создает языковой барьер, который мешает им в полной мере усваивать зарубежный опыт, накопленный в этой сфере деятельности, препятствует их полноценному участию в международных авиационных мероприятиях и значительно ограничивает возможности в предоставлении высококлассного обслуживания пассажирами и грузоотправителям;

- обострение конкурентной борьбы с российскими и зарубежными авиакомпаниями.

Проанализировав тенденции развития мирового рынка авиаперевозок, изучив опыт других стран, государство определяет собственную модель регулирования деятельности воздушного транспорта.

Факторы, влияющие на объем авиаперевозок

При разработке стратегического плана начинать нужно с объективного анализа текущего положения. Для того, чтобы достичь оптимальных результатов, компания должна уяснить степень и характер воздействия среды, в которой она оперирует, на ее деятельность.

Прежде всего, нужно знать ответы на следующие вопросы:

- | | |
|----------|---|
| КТО? | <ul style="list-style-type: none">– национальность или место жительства клиента;– возраст;– пол. |
| КАК? | <ul style="list-style-type: none">– регулярный рейс или чартер;– доля рынка авиакомпании;– перевозка по магистральным или местным авиалиниям. |
| ГДЕ? | <ul style="list-style-type: none">– аэропорт вылета;– аэропорт назначения. |
| КОГДА? | <ul style="list-style-type: none">– ежегодный объем перевозок;– сезонность;– колебания перевозок в течение дня;– ежедневный спрос. |
| ПОЧЕМУ? | <ul style="list-style-type: none">– бизнес;– удовольствие;– государственная служба;– прочее. |
| СКОЛЬКО? | <ul style="list-style-type: none">– опубликованные тарифы;– класс обслуживания;– средний доход авиакомпании в расчете на 1 пассажира. |

Информация может быть первичной, то есть собранной впервые для данной конкретной цели, и вторичной, то есть где-то уже существующей, будучи собранной для других целей.

Источниками вторичной информации являются различные правительственные вестники, журналы авиакомпаний и туристических организаций, бюллетени ICAO и IATA, публикации исследовательских организаций и промышленных ассоциаций. По грузовым перевозкам источником информации является торговля.

Методами сбора первичной информации являются почтовый и телефонный опрос, личное интервью и анкетирование пассажиров в полете, сбор жалоб и предложений, опрос у стойки регистрации и т. д. Вопросы должны быть краткими (не более 20 слов) и четко сформулированными, не содержащими термины и не оказывающими влияние на респондента. Важна последовательность вопросов. Для сохранения внимания респондентов следует наиболее интересные для них вопросы перемешать с менее интересными. Вопросы, уточняющие персональные данные, помещаются в конце опросного листа.

Маркетинговая среда представляет собой совокупность активных субъектов и сил, влияющих на возможности руководства авиакомпании устанавливать и поддерживать с целевым рынком отношения успешного сотрудничества. Маркетинговая среда складывается из макро- и микросреды. Основные факторы, влияющие на объем перевозок, представлены в табл. 4

Вне контроля авиакомпании находятся исторические и этнические факторы, структура населения по возрасту и доходу; международные и деловые связи предприятий, инфляция, налоги.

Авиакомпания контролирует маршруты, расписание, типы ВС, тарифы и т. д.

Ситуационный анализ – это выявление и оценка ключевых тенденций, сил и обстоятельств как внутренних, так и внешних, с которыми авиакомпании придется столкнуться при осуществлении разработанной стратегии маркетинга. Кроме того, это выявление и оценка достоинства и недостатков авиакомпании в сравнении ее с конкурентами (SWOT = Strength + Weakness + Opportunities + Threats = Сила + Слабость + Возможности + Угрозы).

Факторы, влияющие на объем авиaperезовок. Таблица 4.

Факторы	Стимулирующие рост	Сдерживающие рост
1. Макро-экономические	<ul style="list-style-type: none"> - всемирный и национальный рост; - рост личного дохода; - появление новых сегментов рынка; - смягчение валютных ограничений; - рост населения; - скидки и реклама. 	<ul style="list-style-type: none"> - спад производства; - девальвация валюты; - спад ВВП; - рост стоимости путешествий.
2. Микро-экономические	<ul style="list-style-type: none"> - модернизация ВС; - рост топливной эффективности ВС; - удешевление капитала; - снижение себестоимости; - улучшение технологии. 	<ul style="list-style-type: none"> - рост цен для покрытия расходов; - эксплуатационные расходы превышают инфляцию; - расходы на контроль шума и эмиссии; - недостаток капитала.
3. Эксплуатационные	<ul style="list-style-type: none"> - расширение сети ВЛ; - новые аэропорты; - либерализация рынка. 	<ul style="list-style-type: none"> - госрегулирование; - перегрузка аэропортов; - плохие коммуникации.

Анализ предполагает строго объективную оценку среды, в которой действует предприятие, и положения, занимаемого предприятием в этой среде.

В наследство от бывшего советского Аэрофлота авиакомпаниям достался устаревший парк воздушных судов и низкий уровень безопасности полетов и обслуживания пассажиров. С организационной и психологической точек зрения авиакомпания недостаточно подготовлена к эффективной работе в рыночных условиях и конкурентной борьбе с иностранными и российскими авиакомпаниями.

Аэрофлот уже перестал быть монополистом на рынке авиаперевозок: у россиян сегодня имеется обширный выбор авиакомпаний. Следовательно, для того, чтобы удержаться на рынке, авиакомпаниям придется привлекать пассажиров различными методами, в том числе путем снижения цен на авиабилеты. Это, конечно, скажется на уровне прибыли, но нередко без такой жертвы в интересах дела не обойтись.

Корпорационная концепция сформулирует желательное направление и цели данной организации, а также, в более широком смысле, основные задачи и смысл деятельности авиакомпании.

При всей кажущейся простоте создание такой концепции – достаточно трудоемкое дело, требующее увязки представлений всех руководителей компании о стратегической цели авиакомпании.

Концепция – это генеральная линия авиакомпании, это идеал, к которому компания должна стремиться.

Основные этапы рыночных исследований, предшествующих формированию концепции развития авиакомпании, таковы:

1. Выявление рынка авиаперевозок и прогнозирование потенциального спроса.
2. Оценка степени монополизации рынка и потенциальных возможностей конкурентов.
3. Выявление неудовлетворенного спроса и прогнозирование авиакомпанией объема своих перевозок.

Методы прогнозирования и сегментация рынка авиаперевозок

Методы краткосрочных или среднесрочных прогнозов авиаперевозок в значительной степени зависят от точности анализа последних тенденций в авиационной отрасли и от условий эксплуатации, а также от экономических и демографических факторов, влияющих на воздушные перевозки и непосредственно на их стоимость.

Прогнозирование объемов авиаперевозок производится на макроуровне с применением экономико-математических моделей, а затем выполняется детальный расчет ожидаемой доли авиакомпании на микроуровне.

При прогнозировании применяются:
– качественные методы (анкетирование, опросы, экспертные оценки);

- количественные методы (корреляционный анализ, регрессионный анализ, факторный статистический анализ, экономико-математическое моделирование и др.);
- методы принятия оптимальных решений (теория игр, теория массового обслуживания).

Большинство математических моделей строятся на процентном изменении причинного фактора к процентному изменению перевозок (эластичность показателя объема перевозок к различным факторам).

Так, эластичность перевозок по тарифу характеризуется коэффициентом эластичности – 0.5-1.0 с отрицательным знаком, показывающим, что перевозки увеличиваются при снижении тарифа. Для ВВП коэффициент ценовой эластичности составляет 1.5-2.5 с большей эластичностью при неразвитом рынке.

Особенностью прогнозирования грузовых перевозок является необходимость построения двух моделей:

Первая модель представляет собой зависимость спроса на грузовые перевозки от экономической активности страны-импортера. Ограничениями являются колебания валютных курсов и расходы на авиаперевозки, делающими неэффективной такую форму международного обмена; торговые лимиты и квоты, ограничения на полеты ночью и на торговлю с некоторыми странами.

Вторая модель позволяет выполнить прогноз объема производства в стране-экспортере.

Форма основной модели, используемая для всемирного анализа при прогнозировании объемов авиаперевозок, является следующей:

$$Y = a \times X^b \times Z^c,$$

где Y – выполненные пассажиро-километры (ВПК);

X – валовый внутренний продукт в реальном выражении (ВВП);

Z – доход от пассажирских перевозок на пассажиро-километр в реальном выражении (PYIELD);

a – постоянный коэффициент, полученный методом статистической оценки;

b, c – коэффициенты ценовой эластичности спроса в отношении соответствующего ВВП и PYIELD.

С помощью логарифмирования вышеуказанную зависимость перепишем в следующем виде:

$$\ln Y = a + b \times \ln X + c \times \ln Z.$$

Методика, используемая Аэрофлотом для прогнозирования, имеет вид:

$$\ln \text{ВПК} = 1,14 + 2,11 \times \ln \text{ВВП} - 0,62 \times \ln \text{PYIELD}.$$

Фирма Boeing применяет следующую модель:

$$\ln \text{ВПК} = 3,21 + 1,88 \times \ln \text{ВВП}.$$

После построения прогноза авиаперевозок в целом по стране встает задача определения доли авиакомпании в этих перевозках.

Аналитики компании Boeing обнаружили, что доля авиакомпании на рынке есть функция ее расписания, уровня комфорта для пассажиров на борту ВС и имиджа авиакомпании.

Доля авиакомпании на рынке пропорциональна ее flight-factor, который равен произведению количества кресел авиакомпании на данном рынке, количества остановок и частот полетов в неделю этой авиакомпании. Нужно подсчитать удельный вес flight-factor авиакомпании в общей сумме flight-factor всех авиакомпаний на данном рынке; этот удельный вес и будет соответствовать доли авиакомпании на рынке авиаперевозок.

$$MS_1 = (cfs) \times \frac{FST_1}{FST_1 + FST_2} + (1-cfs) \times \frac{FSTICA_1}{FSTICA_1 + FSTICA_2}$$

MS (Market Share)	– доля рынка авиакомпании 1;
cfs (closest flight seeker fraction)	– доля пассажиров, придающих первостепенное значение расписанию;
F (frequency)	– частота полетов;
S (Stop factor)	– фактор остановок;
T (Time preference)	– удобство расписания (от 0 до 1);
I (Airline image)	– имидж авиакомпании (от 0 до 1);
C (Interior comfort rating)	– комфортабельность ВС (от 0 до 1);
A (Airline appeal)	– уровень сервиса в авиакомпании (от 0 до 1).

Для определения реального объема авиаперевозок необходимо провести сегментацию рынка авиаперевозок и тщательно проанализировать возможности авиакомпании по освоению выделенных сегментов.

Рынок воздушных перевозок подразделяется на рынки международных и внутренних перевозок, которые, в свою очередь, делятся на регулярные и нерегулярные перевозки, в составе которых затем выделяют пассажирские и грузовые перевозки. В рамках этих секторов отмечают следующие сегменты:

Пассажирские перевозки	<ul style="list-style-type: none"> – перевозки деловых пассажиров – перевозки неделовых пассажиров
Грузовые перевозки	<ul style="list-style-type: none"> – перевозки обычных грузов – перевозки срочных грузов

Принимая решение об освоении какого-либо регионального рынка или о введении новой услуги, каждая авиакомпания должна знать особенности и запросы каждого сегмента рынка и только с их учетом сориентировать свою производственную и коммерческую деятельность.

Так для рынка деловых пассажирских перевозок характерны свои особенности. Возраст их колеблется в основном от 5 до 55 лет. От 10 до 30% деловых пассажиров составляют женщины. Среди них выделяют три субсегмента:

- индивидуальные поездки бизнесменов за свой счет, которые требуют высокий уровень сервиса, отражающий их уровень жизни;
- поездки сотрудников корпорации за счет фирмы, при этом большое значение имеет как уровень сервиса, так и угощения, сувениры, развлечения, бесплатно предоставляемые пассажирам на рейсе авиакомпании;
- интенсив-поездки бизнесменов, когда группа отправляется на конференцию, симпозиум или в командировку, совмещая деловые встречи с развлечениями и отдыхом. Заказ билетов и мест в гостинице осуществляется заранее, причем для удешевления путешествия пассажиры нередко пользуются ночными рейсами.

Для первого и второго субсегментов основное требование – это удобство расписания и высокая частота полетов, быстрота реакции авиакомпании на запрос; для третьего определяющим является высокий уровень сервиса и низкая стоимость поездки.

В последние годы произошли существенные изменения на рынке деловых пассажирских перевозок. Ранее этот сегмент рынка считался неэластичным к изменению цены. В настоящее же время возросла доля бизнесменов-индивидуалов, путешествующих за свой счет, а также сотрудников крупных фирм, часто летающих в командировки. Эти пассажиры стараются получить скидки у авиакомпании, обычно по программе frequent-flyer. Следовательно, цена стала смещаться вверх в списке приоритетов у бизнес-пассажиров.

Frequent-flyer program – это программа для часто летающих пассажиров, обычно предусматривающая начисление баллов за каждый полет рейсами авиакомпании, которые накапливаются и служат основой для постоянных скидок, или для предоставления бесплатного билета.

Например, Аэрофлот на 2000 год предоставил своим постоянным пассажирам возможность получения бесплатного билета экономического класса при налете:

20 000 км – на рейсах авиакомпании по территории России;

30 000 км – на рейсах между Россией и Европой;

50 000 км – на рейсах в Северную Америку.

Некоторыми авиакомпаниями применяется ин센сив-схема, когда во время деловых поездок пассажиры накапливают баллы, дающие им право скидок, используемое затем при поездке на отдых, при оплате стоимости поездки, проживании в отеле, аренде автомобиля. Нередко пассажиры считают такую программу более важным фактором, чем удобство расписания.

Использование ведущими авиакомпаниями мира различных стимулирующих схем, формирующих постоянный поток пассажиров, преимущественно первого и бизнес-класса, позволяет в полной мере реализовать принцип Парето: 30% пассажиров авиакомпании обеспечат 70% ее доходов. Очевидно, что при наличии устойчивого спроса у постоянных клиентов на услуги конкретной авиакомпании положение ее на рынке

авиаперевозок значительно сильнее, чем у конкурентов, не позаботившихся о применении на практике современных методов коммерческой работы – linked marketing.

Рынок пассажирских недельных перевозок делится на два субсегмента: туристические поездки и поездки на отдых к родственникам или друзьям. Спрос на авиаперевозки для обоих субсегментов определяется, в основном, уровнем цен, однако для второго субсегмента большую значимость имеет качество обслуживания.

К индивидуальным перевозкам пассажиров в личных целях относятся перевозки двух типов:

- поездки пассажиров, связанные с непредвиденными обстоятельствами (болезнь или смерть родственников, поездки к ним в районы бедствия и т. д.);
- поездки с работы и на работу.

Для второй категории пассажиров спрос определяется уровнем авиатарифов, поэтому доля их незначительна из-за высокой стоимости авиабилетов по сравнению с другими видами транспорта. Что касается уровня требования пассажиров первой категории, то наиболее важным для них является удобство расписания, частота полетов и быстрая реакция на запрос клиента о выдаче билета по определенному маршруту, цена перевозки здесь не имеет определяющего значения. В последнее время возрастает количество туристов, предпочитающих доплатить за авиабилет и иметь возможность путешествовать в бизнес-классе.

Следует отметить, что индивидуальные поездки в личных целях составляют самый маленький субсегмент рынка пассажирских авиаперевозок.

При работе на рынке пассажирских перевозок авиакомпаниям необходимо учитывать продолжительность рейса. Так, фирма Boeing провела исследование, в результате которых выявила разную чувствительность пассажиров к расписанию и уровню сервиса в зависимости от продолжительности рейса.

По результатам исследования видно, что при полете продолжительностью менее 2 часов 60% пассажиров реагируют, прежде всего, на удобство расписания. Поэтому для коротких авиалиний следует выбирать небольшие ВС с высокой частотой полетов и удобным расписанием. Поскольку рынок авиаперевозок на коротких маршрутах высокого конкурентен, следует очень внимательно изучать и учитывать пожелания пассажиров. К ним относятся:

- отдельная стойка регистрации, обеспечивающая быстроту обслуживания и являющаяся подтверждением жизненного статуса пассажира;
- большая норма перевозки бесплатного багажа, приоритетная загрузка его в самолет, внеочередная выгрузка и доставка его в зал получения в аэропорту назначения;

- отдельный зал ожидания, оснащенный факсимильными аппаратами и другой оргтехникой, отдельный салон на борту самолета для бизнес-класса.

При возрастании дальности полета (продолжительность более 5 часов) пассажиры большее внимание уделяют удобству кресла, декору салона, уровню шума в самолете, сервису на борту, обслуживанию до и после полета. Кроме того, этот сегмент рынка характеризуется низкой ценовой эластичностью спроса, то есть снижение тарифа не приводит к увеличению объема перевозок.

К особенностям грузовых авиаперевозок относятся:

- разнородность груза;
- наличие сильной конкуренции с другими видами транспорта;
- высокая монополизация рынка;
- спрос на грузовом рынке авиаперевозок часто бывает односторонним.

При перевозках грузов реализуются основные преимущества воздушного транспорта, заключающиеся в высокой скорости и качестве доставки, что существенно сокращает инвентаризационные и складские расходы предприятий. А при перевозке ценных и скоропортящихся грузов воздушный транспорт нередко оказывается единственно возможным.

Следует отметить, что анализ и прогнозирование спроса очень редко производились для каждого отдельного сегмента рынка, хотя очевидно, что спрос на авиаперевозки по каждому сегменту характеризуется зависимостью от различных факторов. Следовательно, для каждого сегмента можно построить свою факторную модель прогнозирования спроса.

Организация обслуживания пассажирских перевозок

Технологическая схема обслуживания вылетающих пассажиров и их багажа включает в себя следующие операции:

- обслуживание в городском агентстве представительства и доставка в аэропорт вылета;
- таможенный досмотр;
- регистрация билетов и оформление багажа;
- комплектование багажа;
- санитарно-карантинный контроль;
- паспортный контроль;
- специальный контроль пассажиров, багажа и ручной клади (контроль безопасности);
- посадка в самолет;

Последовательность операций в различных аэропортах может отличаться от указанной, но это не играет принципиальной роли.

Прохождение указанных формальностей в любой технологической последовательности является обязательным для всех вылетающих пассажиров.

- доставка в аэропорт вылета. В соответствии с действующими правилами Авиакомпания (АК) не осуществляет наземную перевозку

пассажиров и багажа между городом и аэропортом, или между аэропортами в случае вылета из другого аэропорта при трансфере, хотя ряд зарубежных авиакомпаний обеспечивают такую доставку сами, либо через своих агентов по наземной транспортировке. В отдельных случаях АК может осуществлять наземную перевозку пассажиров и багажа своим транспортом, однако в таком случае сборы за пользование наземным транспортом оплачиваются пассажиром.

По прибытии в аэропорт вылета пассажиры следуют в операционный зал вылета к месту регистрации рейса, которое указано на информационном табло. В ряде аэропортов до начала регистрации пассажиры проходят таможенный контроль и другие административные формальности. Однако в большинстве аэропортов пассажиры проходят другие формальности после регистрации билетов и оформления багажа.

Регистрация пассажиров и их багажа в аэропорту вылета

До начала перевозки проводятся регистрация пассажиров и их багажа в соответствии со стандартными процедурами в аэропорту вылета. При регистрации в первую очередь проверяется действительность билета на данный рейс.

При отсутствии брони мест на данный рейс, подтвержденной отметкой «ОК» в билете, перевозчик изыскивает возможность принятия к перевозке на данный рейс пассажиров со статусом «RQ», «OPEN» и «SA», в зависимости от загруженности рейса и конкретной ситуации.

При необходимости отбора пассажиров для посадки на оставшиеся свободные места рекомендуется придерживаться следующей очередности:

- 1) пассажиры с билетами, имеющими отметку «OK1»;
- 2) пассажиры, внесенные в список твердо забронированных пассажиров, но не имеющие соответствующей отметки в билете;
- 3) трансферные пассажиры с отметкой в билете типа «HN»;
- 4) пассажиры с отметками в билетах «OK», но не переподтвердившие свое бронирование в случае, если для полета данным рейсом переподтверждение необходимо;
- 5) пассажиры, имеющие билеты со скидкой с отметкой типа «ID», и т. д. (у этих пассажиров в билетах стоит «OK» и на купоне делается одна линия по диагонали);
- 6) пассажиры, записанные в листе ожидания;
- 7) пассажиры с билетами «RQ», которые не внесены в лист ожидания;

Условные обозначения, подтверждающие статус брони: «OK» – бронь подтверждена, «RQ» – бронь запрошена, но подтверждение не получено, «OPEN» – билет с открытой датой вылета, «SA» – посадка только при наличии свободных мест в самолете, «HN» – повторный запрос брони, «ID» – скидка для служащих авиакомпаний.

8) пассажиры с исправленной бронью в билете без специальной наклейки, не указанные в списке бронированных пассажиров

9) пассажиры, имеющие билеты с открытой датой, не внесенные в список бронированных пассажиров;

10) трансферные пассажиры с отметкой в билете типа «SA» (в купоне две параллельные линии по диагонали);

11) местные пассажиры с отметкой в билете типа «SA», внесенные (в качестве информации) в список пассажиров (в купоне две параллельные линии по диагонали);

12) местные пассажиры с отметкой типа «SA», не внесенные в список пассажиров (в купоне имеется две параллельные линии по диагонали). При определении приоритета для посадки наисвободные места следует также учитывать:

- время прибытия к стойке регистрации (на обложке билета следует отмечать точное время прибытия) при оформлении местных пассажиров одной и той же группы;

- совместное путешествие групп и семей;

- пассажиров, следующих на участках данного рейса большей протяженности;

- трансферных пассажиров, имеющих приоритет перед местными;

- пассажиров больных, преклонного возраста и семей с детьми.

Данная последовательность является только рекомендованной международной практикой, и за работниками, осуществляющими регистрацию (представителями авиакомпании), остается право в каждом конкретном случае принимать самостоятельное решение. Рекомендуется также проверять наличие документов, требуемых государственными органами в стране назначения или в стране трансфера (паспорта, въездные и транзитные визы и т. д.).

В ходе регистрации производится взвешивание багажа при весовой системе или определение габаритов и количества мест при поштучной системе оформления багажа. Одновременно в соответствующие графы полетного купона авиабилета вносится количество мест и (или) общая масса багажа, который принимается от пассажира к перевозке в качестве зарегистрированного и незарегистрированного багажа.

В случае, когда два или более пассажира летят вместе и представляют одновременно свой багаж у стойки регистрации, разрешается объединить багаж с учетом суммарной нормы бесплатного провоза. При этом в билете руководителя группы или одного из пассажиров записывается количество мест и общая масса зарегистрированного багажа. В графе купона «RESTRICTION/ENDORSEMENT» записывается код «PL» и количество пассажиров, которые оформили вместе свой багаж. В билетах остальных пассажиров в соответствующих графах записывается код «PL»² и последние две цифры серийного номера пассажирского билета и багажной квитанции, в котором отмечена общая масса багажа.

В качестве незарегистрированного может быть принят к перевозке такой багаж, размеры и форма которого позволяют разместить его под

пассажирам креслом либо на закрытой багажной полке в пассажирском салоне самолета при наличии такой полки. Максимальные размеры перевозимого в кабине самолета багажа определяются каждым отдельным перевозчиком в зависимости от типа эксплуатируемого самолета.

Каждое место багажа, принятого к перевозке в качестве незарегистрированного, должно быть оформлено багажной биркой «-в кабину». Вышеуказанное не относится к ручной клади, которую пассажиру разрешается перевезти сверх установленной нормы бесплатного провоза и который находится на руках у пассажира и не вложен в багаж (дамская сумочка, пальто или плащ, жакет, зонтик, малый фотоаппарат, печатные издания для чтения в полете, питание для ребенка, детская дорожная колыбелька, складная инвалидная коляска или костыли, если такие предметы пассажиру необходимы).

Для каждого места зарегистрированного багажа, принятого к перевозке, необходимо оформить багажную бирку и прикрепить ее к багажу, а идентификационную часть этой бирки прикрепить к верхней обложке авиабилета таким образом, чтобы не закрывать и не повредить напечатанных на авиабилете условий договора перевозки и чтобы аэропорт назначения, напечатанный на идентификационной части багажной бирки, был отчетливо виден.

При наличии у пассажира сверхнормативного багажа необходимо до начала перевозки оформить квитанцию платного багажа и взыскать за его перевозку соответствующую плату.

Если пассажир объявит ценность багажа, которая превышает предел ответственности перевозчика, установленный Варшавской конвенцией (с изменениями, внесенными Гаагским протоколом), то такой багаж можно оформить для перевозки в качестве ценного только при условии, что он принимается к перевозке соответствующим перевозчиком.

При обслуживании пассажиров на линии регистрации рекомендуется пользоваться стандартными фразами, принятыми в международной практике, а если пассажир иностранец и не владеет русским языком – на одном из иностранных языков (английском, французском, испанском).

Прохождение формальностей при вылете

К административным формальностям, которые должен пройти пассажир перед вылетом на международных линиях, относятся:

- таможенный досмотр;
- санитарно-карантинный контроль;
- паспортный контроль;
- специальный контроль безопасности полетов.

Таможенный досмотр.

Технологической схемой аэропорта Шереметьево предусмотрено прохождение таможенного контроля в самом начале оформления пассажиров на вылет. В ряде заграничных аэропортов таможенный досмотр производится после

регистрации пассажиров. В международных аэропортах США таможенный досмотр при вылете не предусмотрен.

Пассажиры проходят в таможенный зал, заполняют таможенную декларацию и предъявляют свой багаж вместе с таможенной декларацией и паспортом таможенному инспектору.

После прохождения таможенного досмотра пассажиры получают соответствующую отметку на посадочном талоне. В некоторых аэропортах таможенный досмотр производится одновременно с регистрацией пассажиров и оформлением багажа.

Санитарно-карантинный контроль

Санитарно-карантинный контроль включает в себя проверку наличия у вылетающих пассажиров медицинских сертификатов о прививках, необходимых для въезда в страну транзита, трансфера или назначения. Пассажир должен заблаговременно позаботиться обо всех необходимых прививках. Без наличия сертификатов о произведенных прививках пассажир не допускается к вылету.

Паспортный контроль

Предполагает проверку наличия у вылетающих пассажиров действительных паспортов, выездных и въездных виз, а также в случае необходимости наличия транзитных виз страны трансфера.

Специальный контроль безопасности полетов

Перед вылетом все без исключения пассажиры проходят контроль безопасности полетов, который включает в себя проверку отсутствия у пассажиров и в их ручной клади предметов, запрещенных к перевозке воздушным транспортом.

К таким предметам относятся:

- огнестрельное и холодное оружие;
- боеприпасы и взрывчатые вещества;
- ядовитые и отравляющие вещества;
- взрывоопасные и легковоспламеняющиеся вещества;
- сжатые и сжиженные газы,
- а также другие предметы и вещества, которые могут быть приняты к перевозке на особых условиях.

Основные требования по унификации административных формальностей изложены в Приложении 9 Чикагской конвенции о международной гражданской авиации, которая носит название «Упрощение формальностей при международных воздушных перевозках». Оно содержит положения, регламентирующие транспортно-визовой, санитарно-карантинный контроль, таможенные формальности и другие требования. Проблема заключается в том, что эти требования у различных государств неодинаковы, поэтому перевозчикам необходимо знать все эти требования в тех странах, куда они выполняют полеты.

Посадка в самолет

После прохождения всех формальностей пассажиры проходят в накопители для последующей посадки в автобусы для доставки к самолету либо прямо в самолет при посадке через стационарные телескопические трапы. Перед посадкой в самолет осуществляется проверка посадочных талонов, выданных пассажирам на линии регистрации.

Обслуживание прибывающих, транзитных и трансферных пассажиров

Пассажиры, прилетевшие в данный аэропорт, делятся на конечных, транзитных и трансферных пассажиров.

Конечные пассажиры, прибывшие в аэропорт назначения, из самолета на автобусах или по телетрапам попадают в зал прилета.

В зале прилета пассажиры проходят санитарно-карантинный контроль, который осуществляется на соответствующих стойках. После санитарно-карантинного контроля пассажиры проходят паспортный (иммиграционный) контроль и попадают в зал выдачи багажа. Во время ожидания разгрузки и доставки багажа пассажиры заполняют таможенные декларации.

Багаж прилетевших пассажиров от самолета на тележках или электрокарах доставляется в багажное помещение, разгружается на закольцованные транспортеры выдачи багажа. По транспортеру багаж попадает в зал прилета. Пассажиры забирают багаж с транспортера и предъявляют «его для таможенного досмотра. Для удобства пассажиров во всех международных аэропортах имеются багажные тележки, которые за плату или бесплатно предоставляются пассажирам.

В таможенном зале пассажиры проходят через «зеленый», либо «красный» коридор.

Таможенный досмотр осуществляется на специальных таможенных стойках. Пройдя через стойки таможенного досмотра, пассажиры вместе с багажом попадают в общий зал прибытия. В зале прибытия, как правило, имеются камера хранения багажа, магазины сувениров, кафе и другие услуги.

Из зала прилета пассажиры попадают на привокзальную площадь к транспорту для доставки в город.



Рис. 2 Схема обслуживания пассажиров, прилетевших в конечный пункт

Транзитные и трансферные пассажиры, следующие через аэропорт, разделяются на четыре потока:

- 1) пассажиры, следующие прямым транзитом;
- 2) трансферные пассажиры с кратковременной остановкой (до 3 час);
- 3) трансферные пассажиры с длительной остановкой («стоп-овер»);
- 4) трансферные пассажиры, следующие без виз.

Пассажиры, следующие прямым транзитом через пункты контроля транзитных пассажиров направляются в зал ожидания транзитных пассажиров аэровокзала в сопровождении дежурного. В пунктах контроля

пассажирам вручается транзитная карточка. Пассажиров информируют о месте нахождения магазина сувениров, кафе, ресторана и других видов услуг.

При объявлении посадки пассажиров через телетрап или на автобусах доставляют к самолету. При посадке в самолет у пассажиров отбирается транзитная карточка.

Трансферные пассажиры с кратковременной остановкой в сопровождении дежурного по транзиту проходят в общий зал ожидания. Они имеют возможность воспользоваться рестораном, сделать покупку в магазине, посетить кинозал и т. д.

Диспетчер по транзиту производит регистрацию билетов пассажиров (оформляет билеты), вручает посадочные талоны контролирует переотправку багажа из зала прилета в зал вылета и его оформление на стыковочный рейс.

После оформления билетов трансферные пассажиры попадают в общий поток с первоначально вылетающими пассажирами данного рейса, то есть проходят в зону контроля безопасности. Накопители и попадают в самолет через телетрапы или доставляются к самолетам автобусами.

Багаж трансферных пассажиров, продолжающее свой полет на другом самолете, транспортируется вместе с багажом других прилетевших пассажиров в багажное помещение и после сортировки перегружается на транспортер соответствующего вылетающего рейса или же доставляется непосредственно к вылетающему самолету в зависимости от времени стыковки рейсов. Престиж авиакомпании во многом зависит от того, укладывается ли она в объявленное ею и опубликованное в международных справочниках АВС время трансфера.

Для обеспечения минимального времени стыковки авиакомпании заблаговременно готовятся к приему трансферных пассажиров.

При получении телеграммы о трансфере (РТМ) в аэропорту трансфера необходимо установить, сколько времени имеется в распоряжении сотрудников для обеспечения трансфера пассажира и его багажа, исходя из времени посадки рейса передающего перевозчика и времени вылета рейса принимающего перевозчика.

В случае, если это время настолько мало, чтобы обеспечить нормальный трансфер не представляется возможным, следует информировать соответствующие службы о том, что, исходя из целесообразности (количество трансферных пассажиров, предполагаемое время задержки, возможность отправки пассажиров другими рейсами и т. п.), необходимо принять решение о задержке вылета рейса принимающего перевозчика.

Для обеспечения скорейшей пересадки трансферных пассажиров и перегрузки их багажа на рейс принимающего перевозчика необходимо принять меры к их выявлению как можно раньше.

В случае, если не представляется возможность отправки трансферных пассажиров рейсом, на который они имели бронирование, необходимо осуществить выбор нового маршрута, исходя из наличия у них документов и виз, требуемых в пунктах нового маршрута, а также учитывая содержание

авиабилета и причины потери стыковки, и принять меры по дальнейшей отправке.

В трансферных аэропортах работники, занимающиеся регистрацией, в процессе оформления пассажиров для дальнейшей перевозки должны проверить правильность заполнения пункта назначения на багажных бирках и, в случае необходимости, переоформить багажную бирку, а также проверить правильность оплаты провоза сверхнормативного багажа, если такой имеется, и изъять купон на данный участок из квитанции для оплаты сверхнормативного багажа. Доставку трансферного багажа от самолета необходимо осуществить в первую очередь. Если время стыковки меньше минимального стыковочного времени, требуемого для трансфера в данном аэропорту, но все же имеется возможность для перезагрузки багажа на рейс принимающего перевозчика, необходимо обеспечить доставку багажа непосредственно от самолета к самолету, действуя в соответствии с местными инструкциями и правилами данного аэропорта.

В настоящее время ряд авиакомпаний не производит в пункте трансфера отделения отрывной части багажной бирки, относящейся к рейсу, доставившему багаж в этот пункт, поэтому при обработке багажа, имеющего трансферные бирки, необходимо осуществить сортировку, особенно тщательно обращая внимание на номера рейсов, указанных в бирке. Если во время обслуживания трансферного багажа будет установлено, что багаж поврежден, необходимо принять меры для того, чтобы избежать нанесения этому багажу еще большего повреждения при дальнейшей перевозке.

Перевозчик трансферного багажа является ответственным за передачу этого багажа следующему перевозчику в том пункте и в такое время, какие были согласованы в письменной форме между заинтересованными сторонами, исключая, однако, ответственность за ущерб (потеря прибыли), возникший в связи с утратами стыковок. Квитанция на получение багажа перевозчика, принимающего багаж к дальнейшей перевозке, выдается передающему перевозчику только по его требованию.

Трансферные пассажиры с длительной остановкой («стоп-овер») доставляются вместе с другими пассажирами в зал прилета, проходят все виды контроля: санитарно-карантинный, паспортный и, после получения багажа, таможенный.

После прохождения всех формальностей пассажиры в сопровождении дежурного по транзиту направляются в транзитный зал, где бронируют себе место на дальнейший полет.

Затем пассажиры доставляются в гостиницу, или следуют в город по своему усмотрению. Багаж пассажиры берут с собой или оставляют в камере хранения.

При вылете пассажиры, следующие со «стоп-овером», проходят все процедуры, как обыкновенные первоначальные пассажиры.

Трансферные пассажиры, следующие без виз. По прибытии в аэропорт пассажиры этой категории проходят все формальности в сопровождении дежурного по транзиту. После прохождения паспортного

контроля паспорта пассажирам не выдаются, а остаются в иммиграционной службе.

Дежурный работник по транзиту помогает пассажирам сдать вещи в камеру хранения, обменять валюту, выписывает на них питание и направление в гостиницу, проверяет бронь или бронирует место на дальнейший полет, информирует пассажиров о правилах нахождения безвизных пассажиров на территории данного государства, составляет список безвизных пассажиров, утвержденный

Организация и управление грузовыми перевозками

Перевозка грузов, включая соответствующее обслуживание, осуществляемая авиакомпанией на авиалиниях, регулируется договорами, Воздушным кодексом и другими законодательными актами государства, соглашениями между авиакомпаниями и соответствующими правилами воздушных перевозок грузов, руководствами и инструкциями конкретной авиакомпании по их применению.

Представитель авиакомпании должен знать и руководствоваться указанными документами своей страны.

Общие требования к принимаемому грузу

Груз принимается к перевозке на следующих условиях:

- ввоз, вывоз или транзит груза должны быть разрешены законами и правилами страны, на территорию или через территорию которой осуществляется перевозка;
- габариты груза должны обеспечивать его свободную погрузку и выгрузку, размещение в багажно-грузовых отсеках воздушных судов и его крепление;
- при перевозке на рейсовых пассажирских воздушных судах масса и габариты груза не должны превышать пределов размеров дверей и люков самолетов;
- к грузу должны быть приложены все требуемые документы;
- груз не должен создавать опасности для воздушного судна, находящихся на нем людей и имущества, а по своим свойствам не должен создавать неудобств для пассажиров.

Груз, превышающий установленные пределы по массе и габаритам, может быть принят к перевозке только с согласия перевозчика.

Особый груз, который по своему характеру или стоимости требует особого внимания или обработки во время приемки, хранения, транспортировки, погрузки и разгрузки, принимается к перевозке при соблюдении следующих условий:

- 1) для гарантии правильного обращения и загрузки большинству особых грузов необходима соответствующая бирка или наклейка;
- 2) для перевозки опасных грузов по воздуху необходима декларация грузоотправителя на провоз опасного груза;
- 3) на некоторые виды особых грузов (грузы скоропортящиеся и ценные,

животные) необходимо заблаговременное бронирование или согласование.

О наличии на борту особого груза должно быть сообщено экипажу, например, с помощью заполнения бланка уведомления командира воздушного судна о наличии особого груза. Для опасных грузов эта процедура обязательна.

Каждое место перевозимого груза должно иметь информацию об отправителе и транспортную маркировку, а в необходимых случаях и специальную маркировку.

Маркировка выполняется в соответствии с правилами и инструкциями перевозчика и должна содержать следующие сведения:

- пункты назначения и отправления;
- точные адреса получателя и отправителя;
- массу брутто каждого места;
- другую дополнительную или необходимую информацию.

При транспортировке груза могут использоваться ярлыки, которые наклеиваются на каждое грузовое место рядом с наименованием и адресом грузополучателя, там, где позволяет место.

Груз должен быть упакован с учетом его особых свойств таким образом, чтобы при обычных мерах обращения обеспечивалась его сохранность при перевозке, а также исключалась возможность причинения вреда людям, или повреждения другого груза, или имущества перевозчика.

Тара или упаковка мест, сдаваемых к перевозке с объявленной ценностью, должна опломбироваться отправителем. Пломбы должны быть стандартными, иметь ясные оттиски цифровых и буквенных знаков. В авиагрузовой накладной делается отметка о произведенном опломбировании груза и указывается наименование пломб отправителя.

Перед приемкой тяжелого и негабаритного груза представитель должен проверить выполнение всех необходимых для данного маршрута формальностей, чтобы быть уверенным в том, что

- не превышены никакие ограничения;
- имеется необходимое наземное погрузочно-разгрузочное оборудование и рабочая сила;
- погрузка-разгрузка может производиться по графику во время стоянки воздушного судна на земле.

В аэропорты, включенные в план погрузки-разгрузки, заблаговременно отправляется запрос для получения их согласия принять груз. Запрос должен содержать следующую минимальную информацию, позволяющую им оценить требования к погрузке-разгрузке:

- вес каждой единицы;
- размеры каждой единицы (Длина x Ширина x Высота) в четко указанных единицах измерения;
- другую полезную информацию, касающуюся обращения с грузом, например описание предмета, его общей формы и того, как его можно поднимать. Перед отправкой необходимо получить подтверждение соответствующего аэропорта (или аэропортов) о готовности принять груз.

При перевозке самолетных двигателей в сборе они обычно устанавливаются на транспортировочный прицеп или укладываемую на паллету подставку. Допускается использование только разрешенных для авиаперевозки специальных подставок и прицепов. Некоторые подставки самолетных двигателей могут также использоваться в качестве поддона, но в этом случае в аэропорту назначения должен иметься транспортировочный прицеп.

Установка двигателей на поддон должна осуществляться только специалистами. На полевых аэродромах с этой задачей могут справиться опытные механики. Поскольку самолетные двигатели часто «выступают» за площадь поддона, то на одном или нескольких соседних поддонах, чтобы не повредить двигатель, следует предусмотреть свободное место.

Необходимо следить за тем, чтобы не повредить части самолетных двигателей стропами или тросами. Именно по этой причине двигатель не должен крепиться стропами. Швартоваться должна только опорная подставка.

Чтобы исключить какое бы то ни было перемещение груза, подставка должна швартоваться к поддону не стропами, а тросами, поскольку самолетные двигатели обычно весьма тяжелы.

Согласно «Правилам погрузки-выгрузки негабаритных грузов», СЛНМ 677), при погрузке-выгрузке автомобилей необходимо соблюдать следующие требования:

недостачу, повреждение (порчу) или задержку в перевозке. Условия договора должны содержать:

а) обязательства перевозчика по доставке принятого к перевозке груза в пункт назначения и выдаче его грузополучателю, а также обязательства перед перевозчиком об оплате воздушной перевозки груза;

б) условия, при которых производятся возврат груза, сданного к перевозке, изменения грузополучателя, распоряжения грузом в случае неприятия его по какой-либо причине грузополучателем;

в) требования об уведомлении перевозчиком грузополучателя о прибытии груза в пункт назначения и обязательства грузополучателя о принятии груза и его вывозе;

г) штрафные санкции, применяемые за невыполнение условий договора воздушной перевозки груза, а также обязательства по составлению коммерческих актов, предъявлению других санкций, предусмотренных законодательством РФ;

д) обязательства грузоотправителя, касающиеся воздушной перевозки груза, по соблюдению законов и других нормативных документов государства, на (из, через) территорию которого может перевозиться груз;

е) информацию об условиях воздушной перевозки опасных грузов.

Авиагрузовая накладная должна отвечать установленным требованиям:

Груз принимается к перевозке только при наличии правильно оформленной авиагрузовой накладной.

Отсутствие, неправильность, или утрата авиагрузовой накладной не влияют ни на существование, ни на действительность договора перевозки.

Если авиагрузовая накладная содержит исправления или изменения, внесенные иным лицом, а не перевозчиком или агентом перевозчика, то она может быть признана недействительной.

Условия договора перевозки груза

Договор должен содержать следующие условия:

1. По договору воздушной перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз (принятый к перевозке) в пункт назначения в установленный срок и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется оплатить воздушную перевозку груза. Срок доставки груза определяется Федеральными авиационными правилами (ФАП), или установленными перевозчиками правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза. Правила, установленные перевозчиком, не должны противоречить ФАП и ухудшать уровень обслуживания грузоотправителей (грузополучателей).

2. Грузоотправитель имеет право в установленном порядке получить обратно сданный к перевозке груз до его отправления, изменить в грузовой накладной грузополучателя до выдачи груза уполномоченному лицу, распорядиться грузом в случае непринятия его грузополучателем или невозможности выдачи его грузополучателю.

3. Перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибытии груза.

Грузополучатель обязан принять и вывезти груз. Он имеет право отказаться от получения поврежденного (испорченного) груза, если будет установлено, что качество груза изменилось настолько, что исключает возможность полного и (или) частичного его использования в соответствии с первоначальным назначением.

4. Если грузополучатель не востребовал прибывший груз в установленный срок, либо отказался от его приема, перевозчик обязан уведомить об этом грузоотправителя и оставить груз у себя на хранение за счет средств грузоотправителя и на его риск. Груз, не полученный в установленный срок, считается не востребованным и реализуется в порядке, определенном ФАП.

5. За просрочку доставки груза в пункт назначения перевозчик уплачивает штраф в размере 25% установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более 50% провозной платы, если не докажет, что просрочка имела место вследствие обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

6. Перевозчик по требованию грузоотправителя (грузополучателя) и при предъявлении перевозочных документов обязан составить коммерческий акт. Отсутствие коммерческого акта не лишает грузоотправителя, или грузополучателя права на предъявление претензий или иска. Обстоятельства, при которых составляется коммерческий акт, а также предъявляется претензия или иск, отражены в Воздушном кодексе РФ.

7. Претензия к перевозчику может быть предъявлена в течение шести месяцев. Перевозчик вправе принять претензию к рассмотрению по истечении установленного срока, если признает причину предъявления претензии уважительной.

Выдача груза получателю

За исключением случаев, особо предусмотренных Руководством или оговоренных в авиагрузовой накладной, груз выдается только получателю, указанному в авиагрузовой накладной, либо уполномоченному им лицу.

Перевозчик выдает груз получателю только под расписку и после выполнения им всех условий, указанных в авиагрузовой накладной и Руководстве.

Выдача груза таможенному учреждению или другому государственному органу по их требованию либо при отсутствии получателя считается выдачей его получателю при условии, что перевозчик передает отправителю или получателю документы, удостоверяющие такую выдачу груза.

Перевозка **трансферного груза** производится с соблюдением требований государственных органов стран, через территорию которых осуществляется данная перевозка. Перевозчик не несет ответственности, если такой груз по требованию государственных органов любой из этих стран будет возвращен.

Перевозка трансферного груза осуществляется только после получения подтвержденного бронирования тоннажа (объема) по всему маршруту перевозки.

Трансферный груз должен прибыть в аэропорт трансфера за такой срок до **вылета** воздушного судна, выполняющего стыковочный рейс, который позволяет выполнить все административные формальности и процедуры по передаче груза с одного рейса на другой.

Бронирование тоннажа (объема) международной перевозки трансферного груза, следующего во внутренние аэропорты РФ, при равных основаниях является приоритетным. Масса, габариты и свойства трансферного груза должны соответствовать возможности их перевозки на воздушных судах, которые эксплуатируются на внутренних линиях, а также имеющимся условиям и возможностям их хранения в аэропортах трансфера.

Оплата наземной перевозки трансферного груза между аэропортами трансфера в РФ осуществляется в соответствии с условиями договора на перевозку этого груза.

При передаче трансферного груза для последующей или обратной его перевозки другими видами транспорта перевозчик, если он выдал авиагрузовую накладную, или является последним перевозчиком, действует только в качестве агента отправителя или получателя и не несет ответственности за вред, возникший при перевозке другими видами транспорта, если не будет доказано, что такой вред был нанесен перевозчиком.

Ответственность сторон при перевозке грузов

Ответственность при воздушных перевозках груза определяется:

- Воздушным кодексом РФ, если иное не вытекает из международных договоров РФ;
- правилами, являющимися неотъемлемой составной частью Руководства перевозчика, а также другими нормативными актами;
- соответствующими соглашениями между перевозчиком с одной стороны, и иностранными, или российскими авиапредприятиями, с другой стороны;
- договором перевозки груза.

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение груза, произошедшие в то время, когда груз находился под охраной перевозчика или его агентов, независимо от того, имело ли это место на земле или на борту воздушного судна. Однако перевозчик не несет ответственности, если утрата, недостача или повреждение груза явились результатом его естественных свойств, либо скрытых дефектов, либо произошли вследствие неподконтрольной ему причины (изменение климата, температуры, атмосферного давления, пребывание в обычных или иных условиях хранения или перевозки). Перевозчик не обязан предварительно предупреждать отправителя о последствиях, которые могут наступить в результате перевозки такого груза, даже если он знал о возможности их возникновения.

Перевозчик отвечает за убытки, причиненные вследствие опоздания при перевозке груза в пределах ответственности, предусмотренной Варшавской конвенцией и Воздушным кодексом РФ.

Перевозчик отвечает за вред и убытки, если не докажет, что им, его работниками или агентами были приняты все необходимые меры для предотвращения вреда и убытков, либо что такие меры невозможно было принять.

Перевозчик не несет ответственности, если откажет отправителю в перевозке груза, основываясь на подлежащих применению законах, постановлениях, правилах и предписаниях органов любой страны, на территорию, с территории или через территорию которой должна осуществляться перевозка.

Ответственность перевозчика за причинение вреда и убытки, возникшие вследствие опоздания при перевозке груза, ограничивается случаями, происшедшими во время перевозки по линиям перевозчика.

В тех случаях, когда перевозчик выдал авиагрузовую накладную или принял груз для перевозки по линиям других перевозчиков, первый перевозчик является агентом этих перевозчиков.

Однако если отправитель сдал груз перевозчику с объявленной ценностью, ответственность определяется в размере объявленной ценности.

В случае утраты, недостачи, повреждения либо просрочки в доставке части груза или какого-либо содержащегося в нем предмета при определении размера возмещения принимается во внимание только общая

масса данного места либо мест груза. Однако, когда утрата, недостача, повреждение либо просрочка в доставке части груза или какого-либо содержащегося в нем предмета влияют на стоимость других мест груза, включенных в ту же авиагрузовую накладную, то при определении размера возмещения должна приниматься во внимание общая масса мест груза.

Все предусмотренные случаи освобождения перевозчика от ответственности или ограничения его ответственности распространяются на работников и агентов, действующих при исполнении своих служебных обязанностей, а также на любое лицо, воздушное судно которого используется перевозчиком для выполнения перевозки, либо на работников и агентов этого лица, действующих при исполнении своих служебных обязанностей.

ГЛАВА 6. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРАВА

6.1. Международные авиационные организации

Международная организация гражданской авиации (ИКАО). Учреждена на основании ч. 2 Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года. Уставными целями ИКАО, существующей с 1947 года, являются обеспечение безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации во всем мире и другие аспекты организации и координации международного сотрудничества по всем вопросам деятельности гражданской авиации, в том числе международных авиаперевозок. Высшим органом является Ассамблея, в которой представлены все государства-члены. Собирается Ассамблея не реже одного раза в три года.

Постоянным органом ИКАО является Совет, ответственный за свою деятельность перед Ассамблеей. В Совете представлены 33 государства, избираемые Ассамблеей. СССР был членом Совета с 1971 года. В настоящее время Россия входит в состав Совета. Советом руководит президент, избираемый на три года. Сессии Совета обычно проводятся три раза в год.

Другими органами ИКАО являются Аэронавигационная комиссия, Авиатранспортный комитет, Юридический комитет, Комитет по совместной поддержке аэронавигационного обеспечения, Финансовый комитет, Комитет по незаконному вмешательству в дела гражданской авиации.

Юридический комитет играет большую роль в разработке проектов многосторонних договоров по воздушному праву, которые затем рассматриваются на дипломатических конференциях, созываемых под эгидой ИКАО.

В структуре ИКАО предусмотрены региональные бюро: Европейское (Париж), Африканское (Дакар), Ближневосточное (Каир), Южно-Американское (Лима), Азиатско-Тихоокеанское (Бангкок), Северной Америки и Карибского бассейна (Мехико), Восточно-Африканское (Найроби).

Постоянным обслуживающим органом ИКАО является секретариат во главе с генеральным секретарем – главным исполнительным должностным лицом. Штаб-квартира ИКАО находится в Монреале (Канада).

Европейская конференция гражданской авиации (ЕКАК). Учреждена в 1954 году. Уставные цели – изучение проблем европейского воздушного транспорта, содействие его координации и развитию в регионе, взаимодействие с ИКАО. Функции – консультативные. Членами ЕКАК являются западноевропейские страны, а также Турция.

Высший орган ЕКАК – Пленарная комиссия. Исполнительный орган – Координационный комитет. ЕКАК тесно сотрудничает с ИКАО, штаб-квартира Регионального бюро которой, как и штаб-квартира ЕКАК, находится в Париже. Более того, подавляющее число функций административного и технического характера для ЕКАК выполняет Региональное бюро ИКАО, оплачивая также косвенные расходы ЕКАК.

Европейская организация по обеспечению безопасности аэронавигации (Евроконтроль). Учреждена в 1960 году. Уставные цели: обеспечение безопасности полетов гражданских и военных воздушных судов. Высший орган – Постоянная комиссия по обеспечению безопасности аэронавигации. Исполнительный орган – Агентство по безопасности аэронавигации. Штаб-квартира организации находится в Брюсселе (Бельгия).

Африканская комиссия гражданской авиации (АФКАК). Учреждена в 1969 году по образцу ЕКАК, с консультативными функциями. Уставные цели: подготовка региональных планов аэронавигационного обслуживания, содействие интеграции политики государств-членов в области воздушного транспорта, реализации исследований по использованию аэронавигационных средств, содействие применению стандартов и рекомендаций в регионе и др. Высший орган – Пленарная сессия. Исполнительный орган – Бюро АФКАК. Штаб-квартира находится в Аддис-Абебе (Эфиопия). АФКАК активно пользуется услугами Африканского бюро ИКАО в Дакаре (Сенегал).

Агентство по обеспечению безопасности в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА). Учреждено в 1959 году. Уставная цель – обеспечение регулярности и безопасности полетов над территориями государств-членов (кроме Франции). Агентство предоставляет полетную, техническую и перевозочную информацию, контролирует воздушное движение, управляет полетами и т. п. В этих целях АСЕКНА может заключать соглашения с любыми государствами, которые согласны пользоваться ее услугами. Высший орган – Административный совет, принимающий обязательные решения. Исполнительный механизм представлен четырьмя управлениями, счетным бюро и генеральным директором. Штаб-квартира находится в Дакаре.

Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКАК). Учреждена в 1973 году. Основная цель – координация деятельности воздушного транспорта государств-членов. Высший орган – Ассамблея. Исполнительный орган – Исполнительный комитет. Штаб-квартира находится в Мехико (Мексика).

Центральноамериканская корпорация по обслуживанию аэронавигации (КОКЕСНА). Учреждена в 1960 году. Цель организации – непосредственное обслуживание управления воздушным движением. В этих целях организация

предоставляет обслуживание как юридическим, так и физическим лицам по специально заключаемым контрактам или по международным соглашениям.

Высший орган — Административный совет, решения которого исполняются непосредственно.

Межгосударственный совет по авиации и использованию воздушного пространства. Учрежден в декабре 1991 года уполномоченными глав правительств 12 государств, ранее входивших в состав СССР, на основании Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства.

Соглашением предусмотрено, что воздушное пространство договаривающихся государств, над которым они обладают полным и исключительным суверенитетом, а также районов открытого воздушного пространства, где, согласно международным договорам, обслуживание воздушного движения возложено на бывший СССР в целях организации выполнения полетов и управления движением воздушных судов, рассматривается как единое воздушное пространство.

Согласно этому документу, в сферу совместного ведения и регулирования государств-членов входят: разработка межгосударственных нормативных актов и стандартов с учетом требований ИКАО; сертификация международных эксплуатантов воздушных судов, международных воздушных трасс, аэродромов, воздушных судов, систем управления воздушным движением, навигации и связи, летного и диспетчерского составов; расследование авиапроисшествий; организация разработки и осуществления межгосударственных научных программ; разработка и координация согласованной политики в области международных воздушных сообщений, участие в работе ИКАО; развитие единых систем аэронавигации, связи, аэронавигационной информации, регулирования потоков воздушного движения; координация межгосударственного расписания воздушного движения; координация общей политики в области авиационных тарифов и сборов.

В соответствии с Соглашением и решением Совета глав правительств Содружества Независимых Государств, принятым в Минске 30 декабря 1991 г., исполнительным органом Межгосударственного совета является Межгосударственный авиационный комитет (МАК).

Государства, входившие в состав СССР, но не подписавшие Соглашение, могут сотрудничать с участниками Соглашения, взаимодействовать с Советом и МАК на основе специальных соглашений. Соглашение открыто для присоединения к нему других государств. Штаб-квартира организации находится в Москве (Россия).

Ответственность в международном воздушном праве

Ответственность государств. Государства несут политическую ответственность за нарушения принципов и норм международного воздушного права. Она может выражаться, в частности, в форме

приостановления права голосования в Ассамблее ИКАО (ст. 88 Чикагской конвенции).

Государства несут международную ответственность за нарушение суверенитета иностранных государств на воздушное пространство.

Ответственность авиаперевозчика. Авиаперевозчик (авиапредприятие) несет гражданско-правовую ответственность за ущерб, причиненный пассажиру или владельцу груза. Международные воздушные сообщения требуют единообразного подхода к вопросам материальной ответственности авиаперевозчика в интересах пользователей воздушным транспортом, а также в целях избежания использования авиакомпаниями различных условий ответственности в конкурентной борьбе.

Сотрудничество государств в данной области выразилось в принятии серии договоров, получивших название «Варшавская система». Поскольку субъектами ответственности по условиям этих договоров являются стороны сделки (контракта на продажу услуги), эти вопросы относятся к области международного частного права. Согласно Варшавской конвенции 1929 года, перевозчик несет ответственность за вред, выразившийся в смерти и любом телесном повреждении пассажира, в уничтожении, утере или повреждении багажа и груза, а также в опоздании при перевозке.

По договорам Варшавской системы установлены максимальные пределы ответственности авиаперевозчика (ограничение ответственности по сумме), что отражает политику своеобразного протекционизма государств в отношении своих национальных авиапредприятий. Ответственность основана на принципе вины (ограниченная ответственность). Регламентирована также процедура возмещения ущерба.

Гвадалахарская конвенция 1961 года, дополнительная к Варшавской, относительно унификации некоторых правил, касающихся международной воздушной перевозки, выполняемой лицом иным, чем договорный перевозчик, распространила основные принципы Варшавской конвенции на перевозки на арендованных воздушных судах.

В настоящее время наблюдается тенденция со стороны наиболее мощных капиталистических авиакомпаний, прежде всего американских, к увеличению максимальных пределов ответственности. В этом находит выражение их конкурентная борьба с молодыми неокрепшими авиапредприятиями развивающихся государств. С этих позиций следует оценивать Монреальское соглашение ряда авиакомпаний 1966 года, увеличившее предел ответственности перевозчика до 75 тыс. долл. США допускают к перевозкам на свою территорию лишь те авиакомпании, которые согласились принять этот предел.

Гватемальский протокол 1971 года увеличил предел ответственности до 100 тыс. долл. за пассажира и принял систему абсолютной ответственности перевозчика (вне зависимости от его вины).

Монреальский протокол №4, принятый в 1975 году, также исходит из принципа абсолютной ответственности перевозчика. Этот протокол, как и Гватемальский, в силу не вступил.

В последние годы стала актуальной проблема предъявления исков непосредственно к изготовителям воздушных судов в случаях авиапроисшествий по техническим причинам. Равным образом возникают вопросы об ответственности органов управления воздушным движением. В международном праве эти проблемы не урегулированы.

Ответственность за ущерб, причиненный третьим лицам. В 1952 году в Риме была заключена Конвенция о возмещении вреда, причиненного иностранным воздушным судном третьим лицам на поверхности. Она ограничивает размер возмещения за такой вред в зависимости от веса воздушного судна. Субъектом ответственности является эксплуатант воздушного судна (лицо, использующее судно в момент причинения вреда). Под вредом понимаются смерть, телесное повреждение и вред, причиненный имуществу в результате физического воздействия корпуса судна или выпавшего из него предмета.

Россия – участница Римской конвенции (СССР присоединился в 1982 г.).

В 1978 году в Монреале был принят протокол об изменении Римской конвенции, который в силу не вступил.

В настоящее время остаются нерешенными актуальные вопросы об ответственности за вред, причиненный шумом авиадвигателей и в результате звукового удара при эксплуатации сверхзвуковых самолетов.

Основные принципы международного воздушного права

Принцип исключительного и полного суверенитета государств над их воздушным пространством. Этот принцип получил закрепление как в международных соглашениях (ст. 1 Чикагской конвенции 1944 г.), так и в законодательстве различных стран.

Основное содержание принципа суверенитета над воздушным пространством состоит в том, что государства самостоятельно устанавливают правовой режим использования своего воздушного пространства.

Воздушное пространство государства может использоваться для полетов иностранных летательных аппаратов только в соответствии с разрешительным порядком (разрешение в форме договора о воздушных сообщениях или разовое разрешение на полет, выдаваемое компетентным государственным органом). Разумеется, государство обязано обеспечить осуществление прав других государств в пределах своей территории в соответствии с международными договорами (предоставление маршрутов и аэропортов для международных полетов, содействие в реализации коммерческих прав, предоставленных иностранным авиакомпаниям, и пр.). Государство также должно использовать свое воздушное пространство таким образом, чтобы при этом не наносился ущерб правомерным интересам других государств. Например, недопустимы полеты в приграничной полосе с прохождением сверхзвукового барьера, если последствия звукового удара (лавины, акустические воздействия на строения, памятники архитектуры и т. п.) носят вредоносный характер на территории соседнего государства.

Каждое воздушное судно во время полета и пребывания в пределах территории какого-либо другого государства обязано строго соблюдать действующие в этом государстве законы и правила, касающиеся воздушных сообщений.

В соответствии с принципом суверенитета, над своим воздушным пространством государства обычно устанавливают маршруты или трассы полетов и, если необходимо, запретные зоны для полетов, а также определяют правила радиосвязи и обеспечения безопасности полетов. По прибытии иностранного воздушного судна в аэропорт компетентные органы каждого государства вправе производить его досмотр и проверку документов (свидетельство о регистрации, удостоверение о пригодности к полетам, свидетельства о квалификации членов экипажа, списки пассажиров и т. п.). По российскому законодательству на иностранные воздушные суда, их экипажи и пассажиров, прибывающих в Россию или отбывающих из нее, распространяются паспортные, таможенные, санитарные и другие правила, а также правила ввоза и вывоза имущества.

Таким образом, иностранное воздушное судно, осуществляющее международные воздушные сообщения, во время своего пребывания в пределах территории какого-либо государства подчиняется его юрисдикции.

Определенное исключение из этого правила имеет место при транзитном пролете через международные проливы, перекрываемые территориальными водами, и при архипелажном пролете, а также в случае наличия специальных соглашений по проливам (например, по Черноморским). В таких случаях действуют специальные правила.

Принцип свободы полетов в открытом воздушном пространстве. К открытому или международному воздушному пространству относится воздушное пространство за пределами территориальных вод прибрежных государств.

Все воздушные суда во время своего пребывания в международном воздушном пространстве подчиняются юрисдикции только государства своей регистрации. Однако свобода полетов в международном воздушном пространстве не означает, что государства и их воздушные суда свободны от соблюдения определенных правил и требований, закрепленных в международных соглашениях или в регламентах ИКАО.

Согласно Чикагской конвенции 1944 года, правила полетов, которые устанавливаются ИКАО в соответствии с Конвенцией, действуют над открытым морем без каких-либо исключений. Все государства должны придерживаться этих правил и принимать меры к тому, чтобы они строго соблюдались их воздушными судами во время полетов над открытым морем.

Так, в силу свободы открытого воздушного пространства эксплуатанты и командиры воздушных судов, а также органы, запускающие другие летательные аппараты, формально не связаны обязательством придерживаться здесь каких-либо маршрутов. Тем не менее в интересах безопасности полетов, обеспечение которой значительно сложнее, чем в суверенном воздушном пространстве, сложилась устойчивая обычно-правовая практика

выполнения международных полетов над открытым морем по согласованным на международной основе маршрутам ОВД (обслуживания воздушного движения), основные из которых устанавливаются и пересматриваются на региональных аэронавигационных совещаниях, созываемых в рамках ИКАО. Вместе с тем значительная и все более возрастающая масса полетов имеет место за пределами маршрутов ОВД. В таком случае конкретный маршрут указывается в плане полета, который сообщается органу, обслуживающему конкретный район воздушного пространства.

Система правил полетов, действующих в открытом воздушном пространстве, складывается на основе обобщенных, основных правил, содержащихся в Приложении 2 к Чикагской конвенции, а также в «Процедурах аэронавигационного обслуживания – Правилах полетов и обслуживания воздушного движения» и «Дополнительных региональных процедурах».

Чикагская конвенция и соответственно регламенты, содержащиеся в приложениях к ней и других документах ИКАО, не распространяются на государственные летательные аппараты. В Чикагскую конвенцию лишь включена норма, обязывающая государства при установлении правил для своих государственных воздушных судов «обращать должное внимание» на безопасность навигации гражданских воздушных судов (ст. 3 а). В дополнение и развитие этих положений Ассамблея ИКАО в Сводном заявлении о постоянной политике ИКАО в области аэронавигации рекомендовала, чтобы полеты государственных воздушных судов выполнялись, «насколько практически возможно», с учетом правил, содержащихся в Приложении 2, согласовывая данный вопрос «со всеми государствами, ответственными за обеспечение обслуживания воздушного движения над открытым морем в данном районе».

В большинстве случаев подобное согласование и соблюдение правил полетов ИКАО государственными воздушными судами стали обычно-правовой практикой.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 года подтвердила традиционную свободу полетов над открытым морем. Не повлияла на эту свободу и созданная по Конвенции 200-мильная экономическая зона. В воздушном пространстве над зоной по-прежнему существует свобода полетов.

Принцип обеспечения безопасности международной гражданской авиации. В соответствии с этим принципом государства обязаны: а) принимать меры по обеспечению технической надежности авиационной техники, аэропортов, вспомогательных служб и воздушных трасс; б) вести борьбу с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Одна из основных задач Чикагской конвенции 1944 года и создания ИКАО состояла в том, чтобы «международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом» (преамбула). На это направлены прежде всего те единые требования к технике безопасности

аэронавигации, которые содержатся в самой Конвенции и в 18 приложениях к ней. Эти требования нуждаются в постоянном уточнении и обновлении с учетом научно-технического прогресса в области авиации. Выполнение данной задачи возложено на ИКАО. С этой целью государства в рамках ИКАО периодически, по мере необходимости, разрабатывают международные регламенты (правила, стандарты, рекомендации и т. д.), которые касаются: годности воздушных судов к полетам и квалификации летного и технического персонала; регистрации воздушных судов и бортовой документации; систем связи и аэронавигационных карт; характеристик аэропортов и посадочных площадок; правил полетов и практики управления воздушным движением, а также всех других вопросов, касающихся безопасности и эффективности аэронавигации.

В целом, регламенты ИКАО способствуют повышению безопасности и эффективности международной гражданской авиации, поскольку они содействуют практическому внедрению различными государствами единых или сходных летно-технических норм и правил полетов гражданских самолетов, основанных на новейших достижениях в области международной аэронавигации.

В связи со случаями захвата и угона гражданских воздушных судов, которые подрывали безопасность воздушных сообщений, в ИКАО было разработано специальное Приложение 17 к Чикагской конвенции – «Безопасность. Защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства». В приложении подчеркивается, что во всех вопросах, связанных с защитой международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, первостепенное значение имеет безопасность пассажиров, экипажа, наземного персонала и общества в целом. По инициативе и под эгидой ИКАО в 70-х годах были разработаны международные конвенции, направленные на организацию и развитие сотрудничества государств по борьбе с незаконным вмешательством в деятельность гражданской авиации: Гагская конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 года и Монреальская конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, 1971 года. В этих конвенциях захват находящегося в полете воздушного судна с помощью силы или угрозы ее применения либо другой формы запугивания признается тяжким уголовным преступлением.

В Монреальской конвенции уточнен и расширен (по сравнению с Гагской конвенцией) перечень преступных актов, угрожающих безопасности гражданской авиации: насилие в отношении лиц, находящихся на борту воздушного судна в полете; разрушение или повреждение воздушного судна, находящегося в эксплуатации; разрушение, повреждение или вмешательство в эксплуатацию наземного аэронавигационного оборудования; сообщение заведомо ложных сведений, создающих угрозу безопасности полета воздушного судна.

Государства-участники этих конвенций обязаны применять в отношении всех таких преступлений суровые меры наказания. Как отмечено выше, в

1988 году принят Протокол к Монреальской конвенции 1971 года, который направлен на борьбу с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международные полеты.

Неуклонное соблюдение всеми государствами принципа обеспечения безопасности – важное условие дальнейшего развития международных воздушных сообщений, которые в наше время играют существенную роль в укреплении политических, экономических, культурных и других связей между странами и народами.

6.2. Правовое регулирование воздушных сообщений

Понятие международных воздушных сообщений (перевозок) обычно раскрывается через следующие коммерческие права (или «свободы воздуха»):

1. Право на транзитный полет без посадки на территории государства, предоставляющего это право.

2. Право транзитного полета с посадкой, но не в коммерческих целях, то есть без выгрузки или погрузки пассажиров, грузов и почты (в основном для заправки топливом).

3. Право привозить в иностранное государство пассажиров, грузы и почту, которые были взяты на борт в государстве регистрации (национальности) воздушного судна.

4. Право увозить из иностранного государства пассажиров, грузы и почту, которые летят в государство регистрации (национальности) воздушного судна.

5. Право высаживать на территории иностранного государства пассажиров, выгружать грузы и почту, а равно брать их на борт на территории такого государства для перевозки из любых третьих стран или в любые третьи страны.

Кроме этих основных «свобод воздуха» существуют также:

6. Право осуществлять перевозку между третьими странами через свою территорию.

7. Право осуществлять перевозки между третьими странами, минуя свою территорию.

До заключения Чикагской конвенции авиакомпания развитых западных стран использовали также восьмую «свободу воздуха» – право осуществлять так называемые каботажные перевозки, начало и окончание которых – в пределах иностранного государства. В соответствии со ст. 7 Чикагской конвенции такие перевозки запрещены на исключительной основе.

В настоящее время все указанные виды «свобод воздуха» применяются к воздушным судам не только государства регистрации, но и государства-эксплуатанта (арендующего воздушные суда), поскольку последнее самостоятельно договаривается о коммерческих правах при выполнении воздушных перевозок на арендованных воздушных судах.

В Заключительный акт Чикагской конвенции 1944 года включена стандартная форма двусторонних соглашений об обмене коммерческими

правами в регулярном международном воздушном сообщении (Чикагская стандартная форма), предусматривающая взаимное предоставление всех пяти «свобод воздуха».

Одним из наиболее популярных, послуживших образцом для большого числа двусторонних соглашений явилось соглашение между США и Великобританией 1946 года («Бермуды-I»).

Основные принципы чикагско-бермудского типа двусторонних соглашений о воздушных сообщениях с некоторыми изъятиями были восприняты в практике заключения таких соглашений многими странами.

С середины 70-х годов резко обостряется конкуренция на рынке авиаперевозок. В очередном заявлении президента США о политике в области международного воздушного транспорта на 1976 год были заложены основные черты будущей концепции «дерегулирования»: либерализация чартерных перевозок; свободный доступ к рынкам; гибкость тарифов (свободные цены на чартеры и отказ от субсидирования тарифов на регулярные перевозки); курс на «эффективную конкуренцию» между авиакомпаниями в двусторонних отношениях. Тем самым США пошли на фактическое нарушение принципов, заложенных в «Бермудах-I». Денонсация Великобританией 21 июня 1976 г. Бермудского соглашения 1946 года была вынужденной реакцией на эти шаги.

В октябре 1978 года президент США подписал Закон о дерегулировании деятельности авиапредприятий на внутренних авиалиниях, а в конце 1979 года конгресс США принял Закон о конкуренции на международном воздушном транспорте, который фактически распространил положение Закона 1978 года на международные воздушные перевозки. Положения Закона 1979 года предусматривают применение к тем государствам, которые не согласятся на методы «свободной конкуренции», «санкций», доходящих до «прекращения, приостановления или изменения разрешения иностранному перевозчику выполнять полеты в США».

В русле «политики дерегулирования» США заключили соответствующие договоры с Нидерландами, Перу, ФРГ, Бельгией, Южной Кореей, Сингапуром, Таиландом, Ямайкой, Чили и другими странами. Но только в одном случае (соглашение с ФРГ) США пошли на то, чтобы «открыть небо» США без ограничений для всех видов авиаперевозок и на всех маршрутах (в ответ ФРГ пришлось подписаться под семью «пунктами Картера» о дерегулировании). Бельгии была предоставлена «свобода» только по грузам. В остальных соглашениях США стремятся не перейти ту грань, за которой «либерализация» давала бы возможность всем иностранным перевозчикам действительно конкурировать с перевозчиками США.

Заключение Соединенными Штатами двусторонних соглашений о дерегулировании с отдельными странами *ipso facto* создало новую ситуацию на рынке воздушных перевозок. Она заключается в том, что различные страны конкретного региона оказываются в неравных условиях: авиакомпании одних выполняют перевозки без ограничений или с минимальными ограничениями в отношении коммерческих прав и условий

их реализации; авиакомпании других ориентируются на строгие рамки традиционных (чикагско-бермудских) условий, содержащихся в соглашениях о воздушном сообщении. Это вынуждает вторую группу стран каким-либо образом вносить коррективы в традиционные формы регламентации международных воздушных сообщений.

Директивой от 25 июля 1983 г. частичный «либеральный» режим санкционирован Европейским советом в отношении внутрирегиональных воздушных сообщений между странами Западной Европы. Указанный режим распространяется только на полеты воздушных судов емкостью не более 70 мест или с максимальным взлетным весом 30 т.

Новой тенденцией в регулировании коммерческих прав в западноевропейском регионе является закрепление в двусторонних соглашениях о воздушном сообщении (в частности, в соглашениях Великобритании, заключенных в 1984 г. с Нидерландами, ФРГ и Люксембургом) принципа «открытых регулярных маршрутов», в соответствии с которым правами по пятой «свободе» договаривающиеся стороны пользуются по соглашению между компетентными авиационными органами (а не правительствами). Это, безусловно, не означает изменения субъектов, обладающих правом на международные воздушные сообщения. Такими субъектами остаются государства, делегирующие реализацию своих прав национальным компетентным органам. Одновременно применение данного принципа предполагает взаимное предоставление государствами привилегий на полеты в любые пункты территории друг друга. Требование назначать для выполнения полетов только одну авиакомпанию сохраняется на маршрутах с низким объемом перевозок, где условия для конкуренции весьма ограничены.

Двусторонние межправительственные соглашения о воздушном сообщении России являются основной формой разрешений, выдаваемых правительством России на полеты иностранных воздушных судов в ее воздушном пространстве. В этих соглашениях содержатся также положения об условиях эксплуатации авиалиний с учетом российского законодательства, об открытии на основе взаимности представительств авиапредприятий обеих стран для выполнения задач, связанных с обслуживанием воздушных судов и пассажиров, для решения конкретных вопросов авиационных перевозок.

Коммерческие права авиапредприятий конкретизируются в заключаемых между ними коммерческих соглашениях. В них определяются расписания полетов, порядок продажи авиабилетов, тарифы, предоставление различного рода услуг, включая техническое обслуживание самолетов. Коммерческие соглашения тесно связаны с практической реализацией межправительственных двусторонних соглашений о воздушных сообщениях, и поэтому их разработка и заключение происходят под контролем ведомств гражданской авиации и с учетом положений многосторонних соглашений в области международной гражданской авиации.

6.3. Регулирование полетов воздушных судов. Полеты на государственной территории

Исходя из принципа суверенитета, государства устанавливают в пределах своей территории правила осуществления полетов воздушных судов и других летательных аппаратов.

Согласно ст. 6 Чикагской конвенции, «никакие регулярные международные воздушные сообщения не могут осуществляться над территорией или на территории договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению или с иной санкции этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения или санкции».

На практике право на регулярные полеты в пределах территории иностранных государств (осуществляемые по определенным линиям, с определенной частотой и по заранее устанавливаемому расписанию) государства получают в соответствии с соглашениями о воздушном сообщении. Некоторые государства (в частности, США) дополнительно выдают авиапредприятиям так называемые эксплуатационные разрешения, содержащие перечень требований, которым должны отвечать воздушные суда, совершающие полеты на их территорию.

В 1952 году Совет ИКАО принял официальное определение регулярных международных воздушных сообщений. Под таким сообщением следует понимать серию полетов, которые осуществляются через воздушное пространство более чем одного государства с целью выполнения за вознаграждение перевозок пассажиров, почты и грузов при условии, что все рейсы открыты для общего пользования либо в соответствии с опубликованным расписанием, либо с такой частотой и регулярностью, которые составляют систематическую серию рейсов.

Полеты, которые не отвечают этим условиям, следует рассматривать как нерегулярные. В соответствии со ст. 5 Чикагской конвенции воздушные суда государств-участников, не являющиеся воздушными судами, занятыми в регулярных международных воздушных сообщениях, имеют право, при условии соблюдения положений Чикагской конвенции, осуществлять полеты на территорию другого государства-участника или транзитные беспосадочные полеты через его территорию и совершать посадки с некоммерческими целями без необходимости получения предварительного разрешения и при условии, что государство, над территорией которого осуществляется полет, имеет право требовать совершения посадки. Вместе с тем каждое государство по соображениям безопасности полетов сохраняет за собой право требовать от воздушных судов, которые намереваются пролетать над районами, являющимися недоступными или не имеющими надлежащих аэронавигационных средств, следовать по предписанным маршрутам или получать специальные разрешения на такие полеты.

Полеты могут осуществляться с различными целями: для перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты, в целях научных исследований, поиска и

спасания, разведки природных ресурсов, производства сельскохозяйственных работ и т. д. Однако основная цель полетов – перевозки.

Начиная с 60-х годов объемы авиаперевозок, выполняемых посредством нерегулярных полетов (прежде всего так называемых «чартерных»), настолько возросли, что эти полеты, носившие первоначально только вспомогательный, дополнительный к регулярным, эпизодический характер, приобретают самостоятельное значение.

Практика применения ст. 5 Чикагской конвенции в части транзитных нерегулярных полетов без осуществления на данной территории коммерческих прав противоречива. Чаще всего для выполнения таких полетов требуется получить разрешение. Хотя, как правило, в упрощенной форме, по сравнению с регулярными полетами, отдельные страны допускают на свою территорию нерегулярные полеты по уведомлению (диспетчерскому разрешению). Что касается нерегулярных полетов с осуществлением на данной территории коммерческих прав, то разрешения на такие полеты требуются в обязательном порядке.

Особой формой применения разрешительного порядка в данном вопросе является соответствующий международный договор. Так, 30 апреля 1956 г. в Париже было подписано многостороннее Соглашение о коммерческих правах при нерегулярных воздушных сообщениях в Европе, участниками которого стали члены Европейской конференции гражданской авиации.

По Соглашению, не занятым в регулярных воздушных сообщениях гражданским воздушным судам договаривающихся государств предоставляется право осуществлять погрузку и выгрузку на их соответствующих территориях без применения каких-либо правил, условий и ограничений, о которых говорится в ст. 5 Чикагской конвенции.

Этот пример особого режима для нерегулярных полетов характеризуется более простым, облегченным, по сравнению с регулярными полетами, порядком получения разрешений на полеты. Данный подход в известной мере объясним для того периода, когда авиаперевозки, выполняемые на нерегулярных рейсах, играли второстепенную, подчиненную регулярным авиаперевозкам роль. Сегодня же, когда чартерные перевозки составляют почти треть общего объема перевозок, действующий в отношении них режим, по мнению многих государств и авиакомпаний, должен быть не менее строг, чем по отношению к регулярным полетам.

Российская практика предусматривает получение для разовых полетов специальных разрешений, выдаваемых в установленном порядке.

Если соглашение России о воздушном сообщении предусматривает возможность выполнения полетов по конкретной договорной линии с использованием соответствующих коммерческих прав, то такие полеты могут выполняться как регулярно, так и нерегулярно. Аналогичной практики придерживаются и другие страны, если иное прямо не оговорено в соглашении. Но соглашения о воздушном сообщении направлены прежде всего на установление регулярных воздушных сообщений, и выполнение в

соответствии с ними нерегулярных полетов носит эпизодический характер; они могут также выполняться в качестве дополнительных к регулярным.

Между многими странами нет какого-либо специального соглашения о нерегулярных воздушных сообщениях. Нерегулярные воздушные сообщения между этими странами осуществляются на основе двусторонних межправительственных соглашений, определяющих порядок выполнения как регулярных, так и нерегулярных полетов. Влет на иностранную территорию без разрешения является правонарушением и, за исключением случаев действия «непреодолимой силы», влечет уголовную, административную или дисциплинарную ответственность экипажа (командира воздушного судна), а также международную ответственность государства регистрации судна. Любые полеты должны производиться с соблюдением законов и правил, действующих на территории конкретного государства. По условиям ст. 12 Чикагской конвенции государства обязаны принимать меры для того, чтобы каждое воздушное судно, совершающее полет или маневрирующее в пределах его территории, а также каждое воздушное судно, несущее его национальный знак, где бы оно ни находилось, соблюдало действующие на этой территории правила и регламенты, касающиеся полетов и маневрирования воздушных судов. Каждое государство – член ИКАО – должно также поддерживать максимально возможное соответствие своих правил в этой области правилам, устанавливаемым на основании Чикагской конвенции, то есть стандартам, рекомендациям и процедурам ИКАО.

Полеты иностранных воздушных судов должны проходить по предписанным маршрутам (договорным линиям) с использованием тех аэропортов, которые устанавливаются самими государствами (ст. 68 Чикагской конвенции).

За исключением разрешенного транзитного пролета, каждое воздушное судно должно, если это требуется в соответствии с правилами конкретного государства, совершать посадку в назначенном аэропорту с целью прохождения таможенного и иного контроля (ст. 10 Чикагской конвенции).

Право на производство досмотра при прибытии и убытии устанавливается ст. 16 Чикагской конвенции. Могут быть проверены также удостоверения членов экипажа и другие документы, наличие которых предусмотрено Чикагской конвенцией. К примеру, ст. 29, носящая название «Документация, имеющаяся на воздушном судне», предусматривает наличие свидетельства о регистрации, удостоверения о годности воздушного судна к полетам, свидетельства на каждого члена экипажа, бортового журнала, разрешения на бортовую радиостанцию, при наличии пассажиров – списка их фамилий с указанием пунктов отправления и назначения, при наличии груза – грузового манифеста и грузовых накладных.

Национальным законодательством могут быть предусмотрены и другие обязательные в таких случаях документы.

В соответствии с Чикагской конвенцией каждое государство может в одностороннем порядке запрещать перевозку на иностранных воздушных судах через свою территорию военного снаряжения и военных материалов.

В интересах соблюдения «общественного порядка и безопасности» может быть запрещена перевозка и других материалов, но при условии, что в этом отношении не будет проводиться различий между своими воздушными судами, занятыми в международных сообщениях, и воздушными судами других государств, а также при условии, что не будут устанавливаться никакие ограничения, которые могут препятствовать перевозке и использованию на воздушных судах аппаратуры, необходимой для эксплуатации воздушных судов или навигации либо для обеспечения безопасности членов экипажа или пассажиров (ст. 35).

Каждое государство может запрещать или регламентировать использование фотографической аппаратуры на борту воздушных судов на своей территории (ст. 36).

Чикагская конвенция (ст. 9) закрепляет право каждого государства «по соображениям военной необходимости или общественной безопасности» ограничить или полностью запретить полеты иностранных воздушных судов над определенными зонами своей территории при условии, что в этом отношении не будет проводиться никакого различия между своими воздушными судами, занятыми в регулярных полетах, и воздушными судами иностранных государств, выполняющими подобные полеты. Размеры и расположение таких запретных зон должны быть достаточно разумными, с тем чтобы без необходимости не создавать препятствий для аэронавигации. Описания таких запретных зон на территории государства и любые последующие изменения в возможно кратчайшие сроки должны направляться другим государствам – членам ИКАО и в ИКАО. Каждое государство сохраняет за собой право «при исключительных обстоятельствах или в период чрезвычайного положения, или в интересах общественной безопасности» немедленно вводить временные ограничения или запрещения полетов над всей своей территорией или какой-либо ее частью при условии, что такие ограничения или запрещения будут применяться к воздушным судам всех иностранных государств, независимо от их национальной принадлежности.

Если иностранное воздушное судно входит в запретную зону, государство, в лице своих компетентных органов, может потребовать от него произвести посадку в возможно кратчайший срок в одном из указанных аэропортов в пределах своей территории.

Подробно правила полетов изложены в Приложении 2 к Чикагской конвенции, распространяющемся на полеты как над государственной территорией, так и над открытым морем. В отношении применимости этих правил в пределах своей территории государства в соответствии с Чикагской конвенцией располагают определенной свободой действий и могут информировать ИКАО об отклонении от тех или иных стандартов и рекомендаций, содержащихся в Приложении 2.

Полеты над открытым морем, международными проливами и архипелажными водами

Над открытым морем действует принцип свободы полетов, являющийся реализацией принципа свободы открытого моря, который закреплен в Женевской конвенции об открытом море 1958 года, а также в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года. Однако эта «свобода» не является безграничной. Воздушные суда при полетах над открытым морем обязаны соблюдать ряд требований международного права.

Прежде всего воздушное судно, как и при полетах над государственной территорией, должно иметь национальные и регистрационные знаки. Им должен управлять экипаж, имеющий соответствующую подготовку и квалификацию. Воздушное судно не должно совершать преднамеренных маневров и действий, угрожающих безопасности морских и воздушных судов, установок и сооружений в открытом море, а также находящимся на них лицам и имуществу, загрязнять открытое море.

Над открытым морем положения Приложения 2 действуют без каких-либо исключений. Это объясняется необходимостью поддержания в интересах безопасности воздушного движения единого режима полетов над открытым морем. В пределах государственной территории такой единый режим устанавливает само государство. В отношении открытого моря эту роль взяла на себя ИКАО. Однако в отдельных его районах применяется и ряд национальных правил прибрежных государств, поскольку Приложение 2 устанавливает только основные, наиболее общие требования к полетам.

В целях обеспечения безопасности влета на государственную территорию со стороны открытого моря и регулирования безопасной аэронавигации в отдельных его районах государствам разрешается (в лице, как правило, органов УВД) контролировать определенные участки воздушного пространства над открытым морем. Это однако не означает распространения суверенитета прибрежных государств на эти районы или их юрисдикции на иностранные воздушные суда.

Некоторые государства установили так называемые «зоны безопасности» или «зоны опознания», при полете в которых воздушные суда иностранных государств вынуждены соблюдать особые требования.

Такие зоны установили, например, США над прибрежными водами открытого моря в Атлантическом и Тихом океанах. Воздушное судно, направляющееся в США со стороны открытого моря, должно сообщить свое местонахождение, направление и план полета при вхождении в такую зону. Подобные зоны установлены Канадой, Грецией и Южной Кореей. По правилам, установленным Южной Кореей, самолеты, не сообщившие время, маршрут и высоту полета при входе в такую зону, могут быть признаны нарушителями воздушного пространства Южной Кореи. В определенной степени это противоречит общепризнанному принципу, согласно которому на воздушное судно в открытом море распространяется юрисдикция государства его регистрации.

Регулирование полетов над международными проливами обладает некоторым своеобразием. Существует несколько видов проливов. К одним из них относятся проливы, соединяющие различные районы открытого моря или исключительной экономической зоны и имеющие значение мировых водных путей: Балтийские, Гибралтарский, Ла-Манш (Английский канал), Мозамбикский, Корейский, Дрейка, Па-де-Кале (Дуврский), Сингапурский, Магелланов, Баб-эль-Мандебский и др. Пролет над такими проливами подчиняется всем нормам и правилам, действующим в отношении открытого моря вообще, если эти проливы не перекрываются территориальными водами прибрежного государства. В последнем случае действует правило «транзитного пролета», который должен производиться быстро и непрерывно и единственно с целью перелета из одной части открытого моря (или исключительной экономической зоны) в другую его часть (или исключительную экономическую зону).

Еще одну категорию составляют проливы, соединяющие открытое море с морями типа Черного и являющиеся единственным выходом из последних. В этом случае режим проливов, в смысле правил прохода через них морских судов, пролета воздушных судов, регулируется особыми международными соглашениями. Так, режим проливов Босфор и Дарданеллы определен Конвенцией о режиме Черноморских проливов, подписанной в Монтре в 1936 году.

В соответствии с положениями ст. 23 Конвенции гражданские воздушные суда, осуществляющие регулярные полеты, могут пересекать зону указанных проливов по маршрутам, установленным турецким правительством, при обязательном уведомлении об утвержденной в расписании полета дате. При нерегулярных полетах такое уведомление должно направляться за три дня до полета.

Полеты воздушных судов над проливами Балтийского моря (Большой и Малый Бельты и Эресунн, он же Зунд) регламентируются международными конвенциями и специальными правилами, издаваемыми Данией.

Сходным с «транзитным пролетом» является пролет над водами архипелажного государства. Правом на архипелажный пролет обладают все воздушные суда либо над традиционными международными морскими путями, либо в пределах специальных воздушных коридоров, устанавливаемых архипелажным государством.

Для установления четких критериев в обслуживании международных полетов над открытым морем (аэронавигационный контроль и обеспечение полетной информации) ИКАО установила четыре основные категории воздушного пространства над открытым морем: консультативное, контролируемое, опасные зоны, зоны ограниченного режима полетов.

Консультативное воздушное пространство – район над открытым морем, в пределах которого воздушным судам предоставляются полетная информация и ограниченное обслуживание диспетчерской службой лишь в целях оптимального рассредоточения воздушных судов в данном районе. Как правило, такое воздушное пространство включает районы и маршруты над

открытым морем, где диспетчерская служба по каким-либо причинам (к примеру, в силу удаленности от береговой линии) не может управлять воздушным движением, а соответствующее государство не может нести ответственность за безопасность международных полетов.

Контролируемое воздушное пространство – район открытого моря, в пределах которого диспетчерская служба обеспечивает управление воздушным движением, а соответствующее (прибрежное) государство несет ответственность за обеспечение безопасности полетов. В пределах такого пространства следует выделить контролируемые воздушные трассы и контролируемые аэродромные зоны.

Международные воздушные трассы представляют собой часть контролируемого воздушного пространства в виде коридора шириной 10-15 миль. Контролируемые аэродромные зоны над открытым морем устанавливаются прибрежным государством для обеспечения взлета и посадки воздушных судов. Такие зоны могут иметь протяженность вокруг аэродромов в радиусе до 50-60 миль, то есть выходить за пределы территориальных вод в случаях, когда аэродром расположен на берегу или вблизи от берега. Расширение аэродромной зоны за пределы территориальных вод прибрежное государство вправе производить в одностороннем порядке, однако это не влечет за собой распространения действия государственного суверенитета на эти зоны.

Опасная зона – район открытого моря, в пределах которого может возникать опасность для полетов воздушных судов.

Зона ограниченного режима полетов – воздушное пространство над открытым морем, в пределах которого производство полетов временно ограничено. В качестве примера можно привести ограничения, устанавливаемые различными государствами для плавания и полетов в определенных районах открытого моря во время испытания межконтинентальных ракет.

Большое значение для регулирования международных полетов вообще и над открытым морем в частности имеют документы региональных конференций ИКАО, в которых определяются наиболее экономичные международные трассы над открытым морем, промежуточные пункты посадки (международные аэропорты), даны рекомендации по организации управления воздушным движением по установленным трассам, обеспечению связи, метеоинформации и др.

В соответствии с решениями региональных конференций установлены следующие районы, для которых разрабатываются специальные аэронавигационные планы: Африка — Индийский океан, Средиземное море — Восточная Азия, Северная Атлантика — Северная Америка — Тихий океан, Карибское море — Северная Америка, Европа — Средиземное море.

6.4. Регулирование авиаперевозок в РФ

Деятельность любой транспортной организации достаточно жестко регламентирована нормативными правовыми актами, действующими на территории РФ.

При осуществлении международных перевозок к отношениям сторон, связанным с заключением и исполнением договора перевозки, применяются нормы Российского законодательства, а к собственно самой перевозке по территории иностранных государств – международные правовые акты (Конвенции, Протоколы, двух- и многосторонние договоры и т. п., заключенные и ратифицированные нашей страной и другим государством, по территории которого осуществляется).

Основные понятия, определенные в Воздушном Кодексе РФ.

Перевозчиком является эксплуатант, который имеет лицензию на осуществление воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты на основании договоров воздушной перевозки (статья 100 ВК РФ).

Перевозчики при выполнении воздушных перевозок обязаны соблюдать общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей, устанавливаемые федеральными авиационными правилами.

Перевозчики вправе устанавливать свои правила воздушных перевозок. Эти правила не должны противоречить общим правилам воздушной перевозки и ухудшать уровень обслуживания пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей.

Правила воздушных перевозок почты должны быть согласованы со специально уполномоченным органом в области почтовой связи (статья 102 ВК РФ).

Внутренняя воздушная перевозка – воздушная перевозка, при которой пункт отправления, пункт назначения и все пункты посадок расположены на территории Российской Федерации.

Международная воздушная перевозка – воздушная перевозка, при которой пункт отправления и пункт назначения расположены:

- соответственно на территориях двух государств;
- на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) посадки на территории другого государства (статья 101 ВК РФ).

Договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер): одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату для выполнения одного или нескольких рейсов одно или несколько воздушных судов, либо часть воздушного судна для воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты. Осуществление чартерных воздушных перевозок регулируется настоящим Кодексом (статья 104 ВК РФ).

Правоотношения, возникающие между сторонами в процессе оказания транспортно-экспедиционных услуг регулируются договором. В самом общем виде основные положения данного договора закреплены в

Гражданском кодексе РФ (далее – ГК РФ). О ГК РФ следует упомянуть отдельно. По правовой классификации, Кодекс является федеральным законом, однако, у данного закона есть преимущества перед другими федеральными законами и иными нормативными актами. Все принятые во исполнение ГК РФ федеральные законы должны соответствовать ГК. В случае противоречия других законов или иных нормативны подзаконных актов (Указов Президента, Постановлений Правительства, актом министерств и ведомств), применяются положения Гражданского кодекса.

Перевозки бывают пассажирским и грузовыми. Перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки.

Договор воздушной перевозки пассажира, договор воздушной перевозки груза или договор воздушной перевозки почты удостоверяется соответственно билетом, багажной квитанцией, грузовой или почтовой накладной.

Формы билета, багажной квитанции и грузовой накладной устанавливаются специально уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Форма почтовой накладной устанавливается специально уполномоченным органом в области почтовой связи совместно со специально уполномоченным органом в области гражданской авиации.

По договору воздушной перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения с предоставлением ему места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае воздушной перевозки пассажиром багажа также этот багаж доставить в пункт назначения и выдать пассажиру или управомоченному на получение багажа лицу. Срок доставки пассажира и багажа определяется установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок. Пассажир воздушного судна обязуется оплатить воздушную перевозку, а при наличии у него багажа сверх установленной перевозчиком нормы бесплатного провоза багажа, и провоз этого багажа (статья 103 п.1 ВК РФ).

Услуги и льготы, предоставляемые пассажирам воздушных судов

Перевозчик обязан организовывать обслуживание пассажиров воздушных судов, обеспечивать их точной и своевременной информацией о движении воздушных судов и предоставляемых услугах.

Пассажир воздушного судна имеет право:

1) проезда на льготных условиях в соответствии с законодательством Российской Федерации и установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок;

2) бесплатного провоза своего багажа в пределах установленной нормы. Нормы бесплатного провоза багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажире, устанавливаются в зависимости от типа воздушного судна и не могут быть менее чем десять килограммов на одного пассажира;

3) бесплатного, при международных воздушных перевозках — в соответствии с льготным тарифом, перевоза с собой одного ребенка в возрасте не старше двух лет без предоставления ему отдельного места. Другие дети в возрасте не старше двух лет, а также дети в возрасте от двух до двенадцати лет перевозятся в соответствии с льготным тарифом с предоставлением им отдельных мест;

4) бесплатного пользования услугами комнат отдыха, комнат матери и ребенка, а также местом в гостинице при перерыве в воздушной перевозке по вине перевоз или при вынужденной задержке воздушного судна при отправке и (или) в полете.

Порядок предоставления пассажирам воздушных судов услуг и льгот устанавливается федеральными авиационными правилами (статья 106 п.1 ВК РФ).

Прекращение по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза

Перевозчик может в одностороннем порядке расторгнуть договор воздушной перевозки пассажира, договор воздушной перевозки груза в следующих случаях:

1) нарушение пассажиром, грузовладельцем, грузоотправителем паспортных, таможенных, санитарных и иных установленных законодательством Российской Федерации требований в части, касающейся воздушной перевозки, при международных воздушных перевозках также правилами, определенными соответствующими органами государства вылета, назначения или транзита;

2) отказ пассажира, грузовладельца, грузоотправителя выполнять требования, предъявляемые к ним федеральными авиационными правилами;

3) если состояние здоровья пассажира воздушного судна требует особых условий воздушной перевозки либо угрожает безопасности самого пассажира или других лиц, что подтверждается медицинскими документами, а равно создает беспорядок и неустранимые неудобства для других;

4) отказ пассажира воздушного груза оплатить провоз своего багажа, вес которого превышает установленные нормы бесплатного провоза багажа;

5) отказ пассажира воздушного судна оплатить перевоз следующего с ним ребенка, за исключением случаев, предусмотренных подпунктом 3 пункта 2 статьи 106;

6) нарушение пассажиром воздушного судна правил поведения на борту воздушного судна, создающее угрозу безопасности полета воздушного судна, либо угрозу жизни или здоровью других лиц, а также невыполнение пассажиром воздушного судна распоряжений командира воздушного судна, предъявленных в соответствии со ст. 58 настоящего кодекса;

7) наличие в вещах, находящихся при пассажире, а также в багаже, грузе запрещенных к воздушной перевозке предметов или веществ.

В случае прекращения по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза

пассажиру, грузовладельцу, грузоотправителю возвращается сумма, уплаченная за воздушную перевозку, за исключением случая, предусмотренного подпунктом 6 пункта 1 настоящей статьи. В случае, предусмотренном подпунктом 6 пункта 1 настоящей статьи, уплаченная за воздушную перевозку сумма пассажиру воздушного судна не возвращается (статья 107 ВК РФ).

Прекращение по инициативе пассажира воздушного судна действия договора воздушной перевозки пассажира

Пассажир воздушного судна имеет право отказаться от полета с уведомлением об этом перевозчика не позднее, чем за двадцать четыре часа до отправки воздушного судна, если установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок не определен льготный срок, и получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму. При отказе пассажира воздушного судна от полета позднее установленного срока пассажир имеет право получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму с удержанием сбора, размер которого не может превышать двадцать пять процентов суммы, уплаченной за воздушную перевозку.

Основные положения о перевозках груза

Перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибытии груза в сроки, предусмотренные федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза.

Грузополучатель обязан принять и вывезти груз. Грузополучатель имеет право отказаться от получения поврежденного или испорченного груза, если будет установлено, что качество груза изменилось настолько, что исключается возможность полного и (или) частичного его использования в соответствии с первоначальным назначением (статья 111 ВК РФ).

Перевозчик обязан доставить принятый к воздушной перевозке груз в пункт назначения в установленный срок. Срок доставки груза определяется федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза (статья 109 ВК РФ).

Грузоотправитель имеет право в порядке, предусмотренном федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, получить обратно сданный к воздушной перевозке груз до его отправления, изменить в грузовой накладной грузополучателя до выдачи груза уполномоченному на его получение лицу, распорядиться грузом в случае непринятия его грузополучателем или невозможности выдачи его грузополучателю (статья 110 ВК РФ).

Если грузополучатель не востребовал прибывший груз в срок, предусмотренный федеральными авиационными правилами, установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок или договором воздушной перевозки груза, либо отказался от его приема, перевозчик обязан

уведомить об этом грузоотправителя, оставить груз у себя на хранение за счет средств грузоотправителя и на его риск.

Груз, не полученный в течение срока, предусмотренного федеральными авиационными правилами, установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок или договором воздушной перевозки груза, считается не востребованным и реализуется в порядке, определенном федеральными авиационными правилами.

Хранение груза, подлежащего таможенному контролю, и распоряжение им осуществляются в порядке, установленном таможенным законодательством Российской Федерации (статья 112 ВК РФ).

Воздушная перевозка опасных грузов

Воздушная перевозка оружия, боевых припасов, взрывчатых веществ, отравляющих, легковоспламеняющихся, радиоактивных и других опасных предметов и веществ осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации, федеральными авиационными правилами, а также международными договорами Российской Федерации.

Общие принципы ответственности перевозчика, эксплуатанта и грузоотправителя

Определенный интерес вызывает применение законодательства о защите прав потребителей к воздушным перевозкам. Законодательство о защите прав потребителей предоставляет достаточно широкие права потребителям и вопрос о том, является ли пассажир самолета потребителем услуг авиакомпании сам по себе достаточно интересен. Многие специалисты сходятся во мнении, что законодательство о защите прав потребителей может применяться к авиаперевозкам. Однако у данной точки зрения есть и свои противники. Как нетрудно догадаться, при возникновении спорных ситуаций представители авиакомпаний, доказывают неприменимость норм законодательства о защите прав потребителей к авиаперевозкам, в связи с наличием специальных нормативных документов, регулирующих вопросы ответственности авиаперевозчиков.

Перевозчик несет ответственность перед пассажиром воздушного судна и грузовладельцем в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации, а так же договором воздушной перевозки пассажира, договором воздушной перевозки груза или договором воздушной перевозки почты.

Эксплуатант обязан возместить вред, причиненный при эксплуатации воздушного судна, если не докажет, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

Перевозчик, пассажир, грузоотправитель и грузополучатель за нарушение таможенных, валютных, санитарных, карантинных и иных правил несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации (статья 116 ВК РФ).

Ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира воздушного судна

Ответственность перевозчика за вред, причиненный при воздушной перевозке жизни или здоровью пассажира воздушного судна, определяется в соответствии с правилами главы 59 Гражданского кодекса Российской Федерации, если законом или договором воздушной перевозки пассажира не предусмотрен более высокий размер ответственности перевозчика, а также определяется международными договорами Российской Федерации.

В целях настоящей статьи воздушная перевозка пассажира включает в себя период с момента прохождения пассажиром воздушного судна предполетного досмотра для посадки на воздушное судно и до момента, когда пассажир воздушного судна под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика покинул аэродром. [статья 117 ВК РФ]

Ответственность перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза после принятия их к Воздушной перевозке и до выдачи грузополучателю или до передачи их согласно установленным правилам другому гражданину или юридическому лицу в случае, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять.

Перевозчик несет ответственность за сохранность находящихся при пассажире вещей, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) этих вещей произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, либо умысла пассажира.

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза, если не докажет, что они не явились результатом совершенных умышленно действий (бездействия) перевозчика или произошли не во время воздушной перевозки [статья 118 ВК РФ].

Размер ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире

За утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, перевозчик несет ответственность в следующих размерах:

1) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к Воздушной перевозке с объявлением ценности, – в размере объявленной ценности. За воздушную перевозку багажа или груза с объявленной ценностью с грузоотправителя или грузополучателя взимается дополнительная плата, размер которой устанавливается Воздушный кодекс Российской Федерации ст. 120-121 договором воздушной перевозки багажа или договором воздушной перевозки груза;

2) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке без объявления ценности, – в размере их стоимости, но не более чем в размере двух установленных, федеральным законом минимальных размеров оплаты труда за килограмм веса багажа или груза;

3) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) вещей, находящихся при пассажире, – в размере их стоимости, а в случае невозможности ее установления – в размере не более чем десять установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда.

Стоимость багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, определяется, исходя из цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при ее отсутствии исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавшей в том месте, в котором груз подлежал выдаче, в день добровольного удовлетворения такого требования или в день вынесения судебного решения, если требование добровольно удовлетворено не было.

За утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире при международных воздушных перевозках перевозчик несет ответственность в соответствии с международными договорами Российской Федерации (статья 119 ВК РФ).

Ответственность перевозчика за просрочку доставки пассажира, багажа или груза

За просрочку доставки пассажира, багажа или груза в пункт назначения перевозчик уплачивает штраф в размере двадцати пяти процентов установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более чем пятьдесят процентов провозной платы, если не докажет, что просрочка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна, угрожающей жизни или здоровью пассажиров воздушного судна, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика (статья 120 ВК РФ).

Тем не менее, большинство пассажиров мало осведомленно о своих правах на случай отмены, задержки рейса или иных негативных для пассажира действий авиакомпании. К сожалению, в отличие от западных авиакомпаний, где немаловажным фактором является имя и деловая репутация компании и где авиакомпаниям легче удовлетворить требования пассажира, нежели выяснять с ним отношения в суде, в странах бывшего СССР ситуация с практической ответственностью авиаперевозчика намного сложнее. Очень распространенные на территории СНГ чартерные рейсы в большинстве своем отправляются с задержкой. Известны случаи задержки вылета на 12 и более часов. Все это время пассажиры находятся в помещении аэропорта, причем при международной перевозке пассажиры часто не могут покинуть помещение аэропорта, в связи с тем, что уже прошли пограничный и паспортный контроль. Авиакомпания, как правило, аргументирует задержку рейса техническими причинами и мало кто из пассажиров знает,

что такие «технические причины» далеко не всегда освобождают авиаперевозчика от обязанности соблюдать сроки перевозки указанные в договоре (билете). Необходимо помнить, что в случае задержки рейса пассажир может требовать от авиакомпании предоставления гостиницы на время ожидания рейса; бесплатного транспорта до гостиницы и обратно; компенсации разумных расходов за время ожидания вылета (затрат на питание, телефонных переговоров с домом и т. п.). Однако на практике указанные выше действия авиакомпании в случае задержки рейса, к сожалению, не являются правилом. И далеко не каждый пассажир после завершения рейса обращается с претензией к авиакомпании. Еще меньшее количество пассажиров получают компенсацию от авиакомпании за причиненные неудобства, хотя право таковое несомненно, имеют. Несомненно, что при привлечении грамотного юриста не составляет больших проблем получить компенсацию от авиакомпании, как минимум в виде бесплатного билета на регулярный рейс авиакомпании. Однако ситуация в целом говорит о неполной урегулированности данных правоотношений законодательством и международными договорами.

Ответственность грузоотправителя

Грузоотправитель несет ответственность за вред, причиненный перевозчиком или лицом, перед которым перевозчик несет ответственность, вследствие неправильности или неполноты сведений, предоставленных грузоотправителем (статья 121 ВК РФ).

Ответственность перевозчика за утрату, повреждение (порчу) или просрочку доставки почты

Перевозчик несет материальную ответственность перед организациями почтовой связи за утрату, повреждение (порчу) или просрочку доставки почты по вине перевозчика в соответствии с законодательством Российской Федерации (статья 122 ВК РФ).

Соглашения о повышении пределов ответственности перевозчика

Перевозчик имеет право заключать соглашения с пассажирами, грузоотправителями или грузополучателями о повышении пределов своей ответственности по сравнению с пределами, установленными настоящим Кодексом или международными договорами Российской Федерации (статья 123 ВК РФ).

Порядок предъявления требований в случае нарушения договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза или договора воздушной перевозки почты

По требованию пассажира, грузоотправителя или грузополучателя и при предъявлении одним из них перевозочных документов перевозчик обязан составить коммерческий акт.

Коммерческим актом удостоверяются обстоятельства, которые могут служить основанием для имущественной ответственности перевозчика, пассажира, грузоотправителя или грузополучателя.

Коммерческий акт составляется при выдаче багажа или груза для удостоверения следующих обстоятельств:

- 1) несоответствие фактического наименования груза, его веса или количества единиц груза данным, указанным в перевозочном документе;
- 2) повреждение (порча) груза;
- 3) недостача или повреждение (порча) багажа;
- 4) обнаружение багажа или груза без перевозочных документов, либо перевозочных документов без багажа или груза.

Для удостоверения указанных обстоятельств в отношении почты перевозчик и организация почтовой связи составляют коммерческий акт.

До предъявления к перевозчику иска в случае нарушения договора воздушной перевозки груза или договора воздушной перевозки почты перевозчику предъявляется претензия.

В случае нарушения договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза или договора воздушной перевозки почты перевозчику предъявляется заявление или претензия в аэропорту пункта отправления или в аэропорту пункта назначения по усмотрению заявителя.

Отсутствие коммерческого акта не лишает пассажира, грузоотправителя или грузополучателя права на предъявление претензии или иска (статья 124 ВК РФ).

Лица, имеющие право на предъявление требований в случае нарушения договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза или договора воздушной перевозки почты

Право на предъявление перевозчику заявления в случае нарушения договора воздушной перевозки пассажира имеют:

- 1) в случае утраты, недостачи или повреждения (порчи) багажа, а также просрочки его доставки – пассажир или уполномоченное им лицо при предъявлении багажной квитанции или коммерческого акта;
- 2) в случае прекращения по инициативе перевозчика договора воздушной перевозки пассажира – пассажир.

Право на предъявление претензии и иска к перевозчику имеют:

- 1) в случае утраты груза грузополучатель при предъявлении грузовой накладной, выданной перевозчиком грузоотправителю, с отметкой аэропорта пункта назначения о прибытии (неприбытии) груза, а при невозможности предъявления такой накладной документа об оплате стоимости груза и справки перевозчика об отправке груза с отметкой аэропорта пункта назначения о прибытии (неприбытии) груза;
- 2) в случае недостачи или повреждения (порчи) груза грузополучатели при предъявлении грузовой накладной или коммерческого акта;
- 3) в случае просрочки доставки груза грузополучатель при предъявлении грузовой накладной;

4) в случае утраты, недостачи или повреждения (порчи) почты, а также просрочки ее доставки организация почтовой связи пункта назначения почты;

5) страховщик при предъявлении соответствующих перевозочных документов, а также документов, подтверждающих факты заключения договора страхования и выплаты страхового возмещения (статья 125 ВК РФ)

Срок предъявления претензии к перевозчику при внутренних воздушных перевозках

Претензия к перевозчику при внутренних воздушных перевозках может быть предъявлена в течение шести месяцев. Указанный срок исчисляется следующим образом:

1) о возмещении вреда в случае недостачи или повреждения (порчи) груза или почты, а также в случае просрочки их доставки – со дня, следующего за днем выдачи груза, а в отношении почты – с даты составления коммерческого акта;

2) о возмещении вреда в случае утраты груза – через десять дней по истечении срока доставки;

3) о возмещении вреда в случае утраты почты – по истечении срока доставки;

4) о возмещении вреда во всех остальных случаях – со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии.

Перевозчик вправе принять к рассмотрению претензию по истечении установленного срока, если признает уважительной причину пропуска срока предъявления претензии (статья 126 ВК РФ).

Срок предъявления претензии к перевозчик при международных воздушных перевозках

В случае повреждения (порчи) багажа или груза при международных воздушных перевозках лицо, имеющее право на его получение, при обнаружении вреда должно заявить перевозчику уведомление в письменной форме не позднее чем через семь дней со дня получения багажа и не позднее чем через четырнадцать дней со дня получения груза. В случае просрочки доставки багажа или груза претензия должна быть предъявлена в течение двадцати одного дня со дня передачи багажа или груза в распоряжение лица, имеющего право на его получение. Указанное уведомление является основанием для составления коммерческого акта.

В случае утраты багажа, груза или почты претензия к перевозчику может быть предъявлена в течение восемнадцати месяцев со дня прибытия воздушного судна в аэропорт пункта назначения, со дня, когда воздушное судно должно было прибыть, или со дня прекращения воздушной перевозки (статья 127 ВК РФ).

Начало течения срока исковой давности

Перевозчик обязан в течение тридцати дней с даты поступления претензии рассмотреть ее и в письменной форме уведомить

грузоотправителя или грузополучателя об удовлетворении или отклонении претензии.

Течение срока исковой давности начинается на следующий день после получения грузоотправителем или грузополучателем ответа об отказе или о частичном удовлетворении претензии, в случае неполучения такого ответа – через сорок пять дней после получения претензии перевозчиком, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза или договором воздушной перевозки почты (статья 128 ВК РФ)

Ответственность за вред, причиненный при столкновении воздушных судов

При столкновении воздушных судов, а также при причинении воздушным судном повреждения другому воздушному судну, хотя и без столкновения, имущественная ответственность владельцев воздушных судов определяется следующим образом:

1) вред, причиненный одному из владельцев по вине другого, возмещается виновным;

2) при наличии вины обоих (нескольких) владельцев размер возмещения вреда определяется соразмерно степени виновности каждого. При невозможности установить степень вины ответственность распределяется между владельцами поровну.

При отсутствии вины владельцев воздушных судов в причинении вреда ни один из них не имеет права требовать возмещения вреда от другого.

Ни один из владельцев, воздушные суда которых участвовали в столкновении, не предполагается виновным, если в установленном порядке не будет доказано иное.

Имущественную ответственность за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира воздушного судна, а также за вред, причиненный имуществу третьих лиц, находящемуся на воздушном судне, несет владелец воздушного судна в соответствии с настоящим Кодексом, при этом он имеет право обратного требования (регресса) к виновному в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи (статья 129 ВК РФ).

Размеры ответственности за вред, причиненный при воздушной перевозке

За вред, причиненный жизни или здоровью, либо имуществу пассажира воздушного судна при воздушной перевозке, владелец воздушного судна несет ответственность в размере, предусмотренном гражданским законодательством Российской Федерации, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации.

За вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при воздушной перевозке, владелец воздушного судна несет ответственность в размере, предусмотренном гражданским законодательством Российской Федерации, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации (статья 130 ВК РФ).

Обязательное страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами

Страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью, либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна, является обязательным.

При выполнении полетов и авиационных работ в воздушном пространстве Российской Федерации минимальный размер страховой суммы устанавливается в размере не менее чем два минимальных размера оплаты труда, установленных федеральным законом на момент заключения договора страхования, за каждый килограмм максимального взлетного веса воздушного судна.

При выполнении международных полетов и авиационных работ в воздушном пространстве иностранных государств минимальный размер страховой суммы устанавливается в соответствии с законодательством соответствующего иностранного государства (статья 131 ВК РФ).

Обязательное страхование жизни и здоровья членов экипажа воздушного судна

Страхование жизни и здоровья членов экипажа воздушного судна при исполнении ими служебных обязанностей является обязательным. Страховая сумма на каждого члена экипажа воздушного судна устанавливается в размере не менее чем тысяча минимальных размеров оплаты труда, установленных федеральным законом на момент заключения договора страхования (статья 132 ВК РФ).

Обязательное страхование ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна

Перевозчик обязан страховать ответственность за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира воздушного судна, а также за вред, причиненный багажу и находящимся при пассажире вещам.

Страховая сумма на каждого пассажира воздушного судна, предусмотренная договором страхования жизни и здоровья пассажира, устанавливается в размере не менее чем тысяча минимальных размеров оплаты труда, установленных федеральным законом на день продажи билета.

Страховая сумма, предусмотренная договором страхования багажа, устанавливается в размере не менее чем два минимальных размера оплаты труда, установленных федеральным законом, за килограмм веса багажа.

Страховая сумма, предусмотренная договором страхования вещей, находящихся при пассажире, устанавливается в размере не менее чем десять минимальных размеров оплаты труда, установленных федеральным законом.

При выполнении международных полетов воздушным судном страхование ответственности перевозчика перед пассажирами воздушного судна, в том числе ответственности за утрату, недостачу или повреждение

(порчу) багажа, а также вещей, находящихся при пассажирах, является обязательным. Размер страховой суммы не должен быть менее размера, предусмотренного международными договорами Российской Федерации или законодательством соответствующего иностранного государства (статья 133 ВК РФ)

Обязательное страхование ответственности перевозчика перед грузовладельцем или грузоотправителем

Перевозчик обязан страховать ответственность перед грузовладельцем или грузоотправителем за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза на страховую сумму, размер которой не должен быть менее чем два минимальных размера оплаты труда, установленных федеральным законом на момент выдачи грузовой накладной, за каждый килограмм груза (статья 134 ВК РФ).

Обязательное страхование ответственности эксплуатанта при авиационных работах

Эксплуатант обязан страховать свою ответственность за вред, который может быть причинен в связи с выполнением им авиационных работ (статья 135 ВК РФ).

Виды страховых договоров

Правовое регулирование воздушных перевозок включает возможность страхования всех типов грузов. Заключение договора страхования может происходить в любой момент до начала транспортировки. Необходимо согласие обеих сторон, участвующих в **международных или региональных авиаперевозках**.

Страховая деятельность на **рынке грузовых авиаперевозок** осуществляется по государственной лицензии в соответствии с принятыми в компании правилами и условиями работы. Сюда входят: типы договоров страхования, перечни страховых случаев, возможных рисков, порядок и сроки возмещения потерь. Страховые компании, занимающиеся **договорами воздушной перевозки груза**, самостоятельно устанавливают эти правила и у большинства они весьма схожи. При международном регулировании воздушных перевозок обычно используются не частные термины компании, а общепринятые правила.

Существует несколько типовых страховых договоров, применяемых на **мировом рынке авиаперевозок**. Они могут быть по необходимости скорректированы и предлагают страхование различного набора рисков.

Страховщик может нести ответственность за **все возможные проблемы перевозок воздушным транспортом**. Это подразумевает возмещение убытков, связанных с повреждениями, утратой груза или его части по всем причинам, кроме оговоренных в правилах компании.

Страхование на **рынке авиаперевозок России и мировых авиаперевозок** с принятием ответственности за частные аварии. Потери возмещаются в случаях потерь по причинам, связанным с погодными

условиями, человеческим фактором, техническими неисправностями, авариями и пропажами.

Договор с самой низкой степенью ответственности предполагает возмещение понесенного ущерба в результате стихийных бедствий, аварий или бесследной пропажи транспортного средства. **Анализ рынка авиаперевозок** и возникающих **страховых случаев** указывает на целесообразность в некоторых ситуациях предусмотрения в договоре возможных проблем, связанных с нестабильной политической обстановкой в некоторых регионах. Такие случаи стоят дороже, но могут играть важную роль. Авиаперевозки, осуществляемые через территории, где проходят военные действия, целесообразно отразить в договоре. Страховые правила воздушных перевозок исключают возмещение убытков, связанных с недостачей груза при ненарушенной целостности упаковки, со злым умыслом или неосторожностью клиента.

Страхование ответственности по договору международной воздушной перевозки

Особая актуальность этого вопроса связана с тем, что 28 мая 1999 г. на Международной конференции по воздушному праву, проходившей под эгидой Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в Монреале (с 10 по 29 мая 1999 г.), была принята новая конвенция – Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция (МК)).

Конвенция вступила в силу 4 ноября 2003 г. По данным ИКАО, в ней участвовали уже 33 государства, среди которых такие страны, как США, Португалия, Мексика, Канада, Япония и многие другие.

Нельзя сказать, что тот баланс интересов авиакомпаний и их клиентов, который выражался в установленной системе ответственности авиаперевозчика, в полной мере и всегда удовлетворял интересам обеих сторон. Причина состоит в том, что в случае возникновения обстоятельств, влекущих ответственность авиаперевозчика, весь ущерб, который будут претерпевать клиенты воздушного транспорта, далеко не всегда может быть возмещен полностью. В случае авиакатастрофы авиакомпания сталкивается с существенными финансовыми сложностями, что может очень серьезно сказаться на дальнейшей ее деятельности и даже привести ее к банкротству. А это означает, что возмещение ущерба пассажирам и грузовладельцам даже в рамках установленных пределов может быть поставлено под вопрос.

Поэтому особое значение здесь имеет страхование ответственности авиаперевозчика. Вот почему вопросы перевозок, в том числе воздушным транспортом, в международном сообщении всегда тесно связываются со страхованием. Сам факт установления пределов ответственности с неизбежностью склонял пассажиров и грузовладельцев к тому, чтобы застраховать себя на случай, если вдруг произойдет нечто непредвиденное, чтобы в наиболее полной мере была возможность компенсации нанесенного клиенту авиатранспорта ущерба. Перевозчики также зачастую пытались

застраховать свою, хоть и ограниченную установленными пределами, ответственность во избежание больших убытков.

Однако, поскольку Варшавская конвенция имеет дело исключительно с тем, что непосредственно касается правового регулирования авиаперевозок, то ни в ней, ни в документах, ее дополняющих и изменяющих, не содержится никаких положений относительно страхования. Между тем, в законодательствах многих государств уже принимались нормы, обязывающие авиаперевозчика страховать свою ответственность. Так, статья 135 Воздушного кодекса Республики Беларусь устанавливает обязательное страхование перевозчиком своей ответственности по возмещению вреда, причиненного пассажирам, багажу, грузу и почте, принятым для перевозки.

В МК впервые включено положение, касающееся страхования авиаперевозчиком своей ответственности. Этому вопросу посвящена статья 50. В ней говорится, что устанавливается обязанность государств-участников требовать, чтобы их перевозчики обеспечивали надлежащее страхование своей ответственности в соответствии с Конвенцией. Это позволяет сделать вывод, что обязанность такого требования распространяется на государства только в отношении тех оснований ответственности, которые отражены в самой конвенции.

При этом государство-участник, на территории которого перевозчик выполняет полеты, может потребовать от него доказательств обеспечения надлежащего страхования своей ответственности по настоящей Конвенции. Очевидно, однако, что термин «надлежащее» может быть по-разному истолкован различными государствами, что может послужить причиной возникновения серьезных проблем при осуществлении авиакомпаниями различных стран международных перевозок. Остаются также под вопросом те меры, которые может предпринять государство в отношении авиакомпаний, страхование ответственности которых будет признано «ненадлежащим», как и другой вопрос международно-публичной правовой окраски: что если государство не станет требовать такого страхования или ограничится минимальными требованиями? В этом плане можно упрекнуть Конвенцию в неточности. Это только добавляет проблем, требует дополнительного урегулирования вопроса именно на международном уровне.

Подводя итог настоящей статьи, хотелось бы отметить следующее. Несмотря на все положительные достижения Монреальской конвенции, она имеет множество недоработок, которые еще предстоит решить на уровне национального законодательства и практики ее применения в будущем. Консолидация эта будет носить позитивный характер только при замене МК Варшавской системы. Из этого следует необходимость ратификации новой конвенции как можно большим количеством государств в уже ближайшее время. Многие положения требуют дальнейшего уточнения и разрешения на международном уровне, в связи с чем можно полагать, что впоследствии возможно принятие дополнительных протоколов. В целом же Конвенцию следует рассматривать как позитивное явление.

Особо следует указать на существенный отрыв от правового регулирования перевозок другими видами транспорта в сторону повышения ответственности перевозчика и, в частности, постепенного перехода к системе абсолютной ответственности от ответственности по началу вины.

Глава 7. Проблемы аэропортовой деятельности гражданской авиации

7.1. Проблемы, требующие контроля со стороны государства

а) в области состояния аэропортовой и аэродромной сети:

1. Общесистемный кризис гражданской авиации России привел к сокращению объемов авиатранспортной работы в отрасли с 86,0 млн пассажиров в 1991 году до 20 млн в 1993 году. Лишь в последние годы наметилась тенденция к их постепенному увеличению (до 38 млн пассажиров в 2006 году).

2. Количество действующих аэропортов на территории Российской Федерации, начиная с 1991 года по настоящее время, сократилось с 1450 до 351, то есть выбыло 1099 аэропортов. В 2006 году процесс продолжался, было выведено из эксплуатации 32 аэропорта. Сокращение количества аэропортов происходит в основном за счет аэропортов регионального значения и аэропортов местных воздушных линий (МВЛ), которые расположены, как правило, в районах Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера. Таким образом, аэропортовая и аэродромная сеть России сократилась за указанный период более чем в 4(!) раза.

3. Состояние инфраструктуры отрасли (ее основных фондов и материально-технической базы), т. е. аэродромов гражданской авиации, находящихся в федеральной собственности, на сегодняшний день нельзя признать в полной мере обеспечивающим безопасность полетов.

4. Из общего количества аэропортов только 214 (61%) аэродромов в настоящее время имеют взлетно-посадочные полосы (ВПП) с искусственным покрытием, остальные 137 аэродромов имеют грунтовые взлетно-посадочные полосы. 150 (70%) взлетно-посадочных полос с искусственным покрытием были построены более 20 лет назад, и только 51 ВПП из 214 (24%) за последние 10 лет реконструировалась. Срочного проведения реконструкции требуют 26 (12%) взлетно-посадочных полос с искусственным покрытием.

Конструкции большей части грунтовых аэродромов из-за отсутствия государственной поддержки в значительной мере утратили эксплуатационные качества. Региональные и местные аэропорты испытывают сложности в работе, особенно в период межсезонья. 25 (18%) взлетно-посадочных полос с грунтовым покрытием требуют капитального ремонта.

Это обуславливает высокий уровень физического и морального износа основной части ВПП.

1. Из общего количества аэропортов только 168 (48%) аэродромов оборудованы светосигнальной системой, на 24-х из них (14%) указанная система требует замены.

2. Состояние основной части региональных аэропортов и аэропортов МВЛ характеризуется следующим образом:

- износ основных производственных фондов составляет до 80%;
- средний уровень обеспечения производственными зданиями и сооружениями – не более 50%;
- государственное финансирование поддержания и развития указанных аэропортов с 1991 года по данным Росавиации практически отсутствовало; планом 2007 года предусмотрено финансирование всего 4-х региональных аэропортов (Воронеж, Киров, Палана, Менделеево).

Капитальные вложения осуществляются только за счет собственных средств, местных бюджетов или инвесторов (преимущественно градообразующих предприятий).

К сожалению, собственные средства аэропортов крайне ограничены из-за отсутствия достаточного объема авиаперевозок. В большинстве случаев, частота полетов в некоторые аэропорты МВЛ – в интервале от одного в день до одного в неделю. Причина не в отсутствии у граждан потребности и желания передвигаться, а в высоких тарифах, не соответствующих их платежеспособности.

В результате указанных причин большинство аэропортов регионального и местного значения пребывают в критическом состоянии, а часть их находится на стадии прекращения существования. Аэропорты, находящиеся в федеральной собственности, у которых объемы работ сократились в 10 и более раз по сравнению с концом 1980-х годов, продолжают функционировать только в тех регионах, где им оказывается реальная финансовая поддержка как со стороны местных властей, так и со стороны преуспевающих предприятий других отраслей, заинтересованных в существовании аэропортов (Ханты-Мансийск, Ярославль, Когалым, Нижнекамск и др.).

Следствием изложенных выше процессов стало разрушение за последние 17 лет межрегиональных авиационных связей и существенная деформация рынка авиационных перевозок.

Фактически из оставшегося 351 аэропорта перевозки осуществляются только через 260. Доля аэропортов Московского авиационного узла (МАУ) в общем объеме авиаперевозок на территории России за указанный период возросла с 25 до 50%. Названная тенденция перераспределения пассажиропотоков ведет к концентрации основных объемов пассажирских и грузовых перевозок не более чем в 12 крупных узловых аэропортах и не позволяет использовать в полной мере транзитно-трансфертный потенциал страны.

Принципиальное несогласие вызывают приоритеты государственных органов в финансировании работ по поддержанию и развитию аэропортовой и аэродромной сети страны. Средства на указанные цели выделяются без

учета реальных потребностей воспроизводства основных фондов, по остаточному принципу, вследствие чего планово-предупредительный ремонт элементов аэродромов сводится только к текущему ремонту, который не может заменить капитальный ремонт и предотвратить некомпенсируемый износ имущества аэродромов.

В результате недостаточного финансирования аэропортовой и аэродромной инфраструктуры на протяжении длительного времени не решаются проблемы физического и морального износа, а также дефицита производственных мощностей по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов (ВС), в том числе дефицита ангарных комплексов, необходимых для технического обслуживания и ремонта современных ВС отечественного и зарубежного производства

Установленные государством таможенные пошлины на импортное аэропортовое оборудование и комплектующие изделия завышены, что тормозит техническое перевооружение аэропортов и негативным образом сказывается на финансовом состоянии как аэропортов, так и потребителей их услуг.

Подводя итог анализу состояния аэропортовой и аэродромной сети РФ, следует особо подчеркнуть, что:

- в целом износ основных фондов аэродромной сети приблизился к 80%. При таком уровне износа любая техническая и производственная система теряет устойчивость;

- закрытые аэропорты перестали существовать и в качестве запасных. Вследствие этого авиакомпании в ущерб коммерческой загрузке вынуждены брать на борт ВС дополнительные запасы авиатоплива для обеспечения посадки в случаях ухода на запасные аэродромы, что, в свою очередь, отрицательно влияет на обеспечение безопасности полетов и экономические результаты. Особенно это опасно в районах со сложными климатическими условиями при выполнении региональных и местных авиаперевозок;

- имущество и соответствующие земельные участки ряда закрытых аэропортов не используются сейчас в интересах воздушного транспорта;

- не менее разрушительны и социальные последствия указанных выше процессов. В результате закрытия и вывода из эксплуатации аэродромов около 50 тыс. человек потеряли рабочие места. 12 млн граждан России, проживающих в данных местностях, лишены возможности реализовать свое конституционное право на свободу передвижения. Зачастую вскоре после закрытия аэропорта прекращает свое существование и населенный пункт. Пространство России, и без того мало заселенное за Уралом, оголяется, демографические показатели ухудшаются.

- ротация руководящих кадров аэропортов, находящихся в федеральной собственности, проводится недостаточно объективно, без учета мнения авиационной общественности. Между Росимуществом и Росавиацией отсутствует четкое распределение прав и ответственности в процедуре назначения и освобождения руководителей данных аэропортов. Указанная

неопределенность породила порочную практику вседозволенности органов власти при освобождении неугодных профессионалов и назначении некомпетентных лиц, что наносит экономический ущерб деятельности хозяйствующих субъектов, подрывает доверие к представителям власти у авиационной общественности и граждан России.

- в своем нынешнем состоянии аэропортовая и аэродромная сеть не способна в полной мере и с требуемым качеством выполнять свои основные функции в интересах экономики и граждан страны, не способствует нормальному развитию авиационного бизнеса и обеспечению национальной безопасности России.

б) в области государственной политики и регулирования деятельности аэропортов и аэродромов:

1. Финансирование аэропортовой инфраструктуры.

- одной из основных причин создавшегося положения в наземной базе гражданской авиации является недостаточный объем инвестиций, направляемых на поддержание и развитие аэропортов, отсутствие платежеспособного спроса на услуги аэропортов, обслуживающих, прежде всего, региональные и местные перевозки;

- при потребном среднегодовом объеме финансирования развития существующей на данный момент аэродромной сети в размере 65,1 млрд руб., только в отношении действующего 351 аэропорта с 1991 года было недовыделено около 996 млрд руб.;

- в течение 1991-1999 гг. финансирование модернизации и развития аэропортовой и аэродромной сети из федерального бюджета практически не осуществлялось;

- в период с 2000 по 2006 гг. из федерального бюджета были выделены незначительные средства в размере около 48,6 млрд руб., основной объем которых был направлен на реконструкцию и развитие наиболее крупных аэродромов и аэропортов в рамках подпрограммы «Гражданская авиация» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)».

При этом капитальные вложения в аэродромы и аэропорты регионального и местного значения практически не осуществлялись. В то же время, значительная часть субъектов Российской Федерации заинтересована в развитии указанных аэродромов и аэропортов, в том числе за счет собственных бюджетных ресурсов. Однако до недавнего времени действующее законодательство не предусматривало возможность передачи федерального имущества аэродромов и аэропортов регионального и местного значения в собственность субъектов Российской Федерации для целей модернизации и развития за счет их бюджетов;

- постоянный дефицит финансирования привел к критическому износу инфраструктуры и в целом неудовлетворительному состоянию основных фондов (см. раздел 1)

2. Правовое обеспечение аэропортовой деятельности.

Федеральная и ведомственная нормативно-правовые базы не соответствуют современным требованиям. Данное обстоятельство, наряду с недостаточным финансированием, является одной из главных причин нынешнего критического состояния аэропортовой и аэродромной сети.

Наиболее существенные пробелы в правовом поле, регулирующем аэропортовую деятельность:

- ни в одном из нормативных правовых актов не закреплены юридический статус аэропорта и правовые основы его взаимодействия с пользователями аэропортовых услуг; правовое положение и взаимоотношения главных операторов и операторов аэропортовой деятельности;

- не уточнено правовое содержание понятий «авиационная» и «неавиационная» деятельность;

- до недавнего времени не был законодательно решен вопрос о передаче аэропортов и аэродромов из федеральной собственности в собственность субъектов Федерации, что создавало серьезные правовые препятствия для участия органов власти субъектов федерации в финансировании программ поддержания и развития указанных объектов из собственного бюджета;

- не урегулированы земельные отношения предприятий наземной инфраструктуры гражданской авиации:

- требуется уточнение Земельного кодекса РФ в части правового статуса земель, занимаемых объектами воздушного транспорта, включая установление запрета на изъятие указанных земель для нужд, не связанных с данным видом деятельности;

- не определен порядок государственного резервирования земель для объектов инфраструктуры воздушного транспорта в соответствии с Земельным кодексом РФ (ст. 90, п. 7);

- установленные Земельным кодексом РФ арендные ставки на землю существенно ухудшают финансовое состояние аэропортов и способны привести к банкротству не только региональные и местные аэропорты, но даже часть аэропортов федерального значения. По мнению авиационной общественности, с государственных авиапредприятий не должен взиматься земельный налог, поскольку государство фактически облагает налогом само себя;

- налоговое бремя для предприятий, осуществляющих аэропортовую деятельность, является чрезмерным и препятствует их нормальному функционированию и развитию;

- существующая система сертификации и лицензирования деятельности аэропортов крайне несовершенна, препятствует их нормальному функционированию и на протяжении многих лет подвергается справедливой критике со стороны директоров хозяйствующих субъектов гражданской авиации. Предложения по этому вопросу, высказанные в органах госрегулирования ГА ассоциацией «Аэропорт» ГА неоднократно, начиная с 2000 года, а также предложения экспертной группы директоров-членов

МАРАП, подготовленные еще в начале 2004 года, так и не были реализованы;

- требования по сертификации аэропортов не дифференцированы в зависимости от классности аэропортов и особенностей их деятельности;
- не уточнены в полной мере правовые аспекты деятельности службы авиационной безопасности (САБ) аэропортов в зависимости от масштабов и специфики их деятельности, в том числе вопросы финансирования мероприятий по обеспечению авиационной безопасности и передачи отдельных функций САБ в ведение органов внутренних дел;
- не решена проблема специализации региональных и местных аэропортов для целей авиации общего назначения, в том числе возможности их передачи в частную собственность или долгосрочную аренду;
- нормативная правовая база, регулирующая аэропортовую деятельность, не гармонизирована с нормами международного воздушного права и рекомендациями ИКАО и ИАТА.

Восполнение указанных пробелов должно осуществляться как путем издания отдельных законов и ведомственных нормативных правовых актов (в том числе федеральных авиационных правил и т. п.), так и путем внесения необходимых изменений в действующие законодательные и иные нормативные правовые документы.

Важными условиями совершенствования нормативной правовой базы, регулирующей деятельность гражданской авиации в целом и аэропортовую деятельность в частности, являются:

- государственное финансирование данной работы;
- ее полная кодификация;
- комплексное проведение данной работы как силами Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России с привлечением отраслевой науки и ассоциаций (в части пересмотра всей действующей нормативной правовой базы гражданской авиации), так и силами специалистов авиапредприятий и независимых юридических агентств.
- привлечение специалистов авиапредприятий и независимых юридических агентств к разработке проектов новых нормативных правовых актов.

3. Государственное регулирование аэропортовой деятельности.

Государственное регулирование аэропортовой деятельности является органичной частью сложной многозвенной системы государственного регулирования деятельности гражданской авиации, и для него характерны недостатки, присущие бездарно проведенной в отрасли административной реформе.

- Ответственность за функционирование гражданской авиации, как известно, возложена на несколько федеральных органов власти. Это

приводит к несогласованности их действий и некомпетентности принимаемых решений.

- Отсутствие продуманной кадровой политики, неоправданная ротация руководящих кадров и специалистов аппаратов органов управления воздушным транспортом привели к снижению качества принимаемых решений и негативно сказались на функционировании гражданской авиации, в целом, и аэропортовой деятельности в частности.

- Процедура согласования и принятия управленческих решений крайне усложнена, в ней задействовано большое число органов и лиц, не имеющих прямого отношения к данным решениям. Оперативность деятельности государственных органов как в части, непосредственно касающейся гражданской авиации, так и в вопросах управления госсобственностью и аэропортовой деятельностью чрезвычайно низка.

- Продекларированный властью процесс консолидации в Росавиации всех функций по регулированию деятельности ГА и превращения ее в единый уполномоченный орган гражданской авиации в соответствии с рекомендациями ИКАО неоправданно затянут. В результате в Росавиации до сих пор отсутствует ряд важных функций, закрепленных за уполномоченным органом ГА в Воздушном кодексе РФ.

- В структуре Росавиации отсутствует подразделение, занимающееся анализом экономической деятельности авиационного транспорта, в том числе и аэропортового комплекса. Нельзя считать нормальным и положение с кадрами в Управлении аэропортовой деятельности Росавиации, где данными вопросами практически никому заниматься.

- Росавиация не укомплектована специалистами высокой квалификации с авиационным образованием и опытом практической работы, способными принимать профессиональные решения. Без решения кадровой проблемы предполагаемое перераспределение функций между Департаментом государственной политики в области ГА, Ространснадзором и Росавиацией не даст желаемого результата и даже усугубит сложившуюся ситуацию.

- Серьезные претензии у директоров хозяйствующих субъектов гражданской авиации имеются не только к существующей системе сертификации и лицензирования деятельности аэропортов, препятствующей нормальной их работе. В равной мере это может быть отнесено и к практике проведения федеральными органами и органами прокурорского надзора многочисленных проверок аэропортов (как документальных, так и с выездом на объекты). Не лишним будет упомянуть в связи с этим о том, что, по оценкам директоров многих авиапредприятий, инженерно-технические службы аэропортов скоро не смогут выполнять свои основные функции и целиком превратятся в службы по «отпискам». Государственное регулирование технического обслуживания и ремонта авиационной техники как одного из основных видов аэропортовой деятельности отсутствует.

- Большую тревогу у руководителей авиапредприятий и авиационной общественности вызывают настойчивые действия федеральных органов госрегулирования ГА по разделению объединенных авиапредприятий на авиакомпании и аэропорты без учета масштабов самих предприятий и специфики их деятельности. Следует подчеркнуть, что при проведении указанных мер должно приниматься во внимание то, что многие из них, по сути, являются предприятиями смешанного типа, занимающимися, наряду с аэропортовой деятельностью обслуживанием отраслей народного хозяйства. В связи с тем, что входящие в состав таких предприятий аэропорты и летные подразделения технологически неразрывно связаны и решают единую задачу обеспечения нужд экономики и граждан региона, разделять их категорически нельзя.

- Не меньшее беспокойство руководителей аэропортов вызывает наметившееся в последние годы тенденция концентрации управляющих пакетов акций приватизируемых региональных аэропортов в руках авиакомпаний, базирующихся на территории данных аэропортов, и безразличное отношение к этой ситуации Росавиации и Росимущества. Указанная тенденция ведет к монополизму, ограничению объемов региональных авиаперевозок и снижению качества предоставляемых авиационных услуг.

- До настоящего времени не получило должного развития частно-государственное партнерство, играющее важную роль в возрождении и развитии региональных авиаперевозок и аэропортов МВЛ, несмотря на то, что с помощью данного механизма многие проблемы могут быть решены. Следует подчеркнуть, что в последние годы интерес органов власти субъектов Федерации и частных инвесторов к развитию региональной авиации существенно возрос, о чем наглядно свидетельствуют примеры Красноярского края, Хакасии (Абакана) и Новосибирской области.

- Вызывает беспокойство созданное органами государственного регулирования ФГУП «Администрация гражданских аэропортов». Подобные структуры не выполняют никакой объективно обусловленной функции, кроме взимания платы за использование государственной собственности, концентрации финансовых потоков в Москве и их субъективного перераспределения между хозяйствующими и иными субъектами ГА.

- Настораживают очередная инициатива органов госрегулирования ГА и планы создания российской управляющей аэропортовой компании. Директора авиапредприятий и авиационная общественность считают, что эти меры ведут к ограничению экономической и финансовой самостоятельности хозяйствующих субъектов, во многом противоречат принципам рыночной экономики, не будут способствовать реализации принятого Государственной Думой и одобренного Советом Федерации закона о возможности передачи аэропортов в собственность субъектов Федерации.

- Нуждаются в упорядочении, с учетом передового опыта и рекомендаций ИКАО и ИАТА, документация и процедуры заключения

соглашений между авиакомпаниями и аэропортами, включая предоставление слотов, а также процедура допуска аэропортов к приему новых типов ВС.

- В связи с критическим дефицитом персонала требуют скорейшего решения вопросы подготовки (с учетом современных тенденций развития и новых технологий) высококвалифицированных руководящих кадров, инженерно-технических и иных специалистов для региональных аэропортов и аэропортов МВЛ.

Крайнее недоумение вызывает упорное игнорирование руководством Минтранса России, Росавиации и Ространснадзора мнения директорского корпуса гражданской авиации и авиационной общественности по актуальным проблемам ГА, в том числе и по вопросам аэропортовой деятельности.

7.2. Меры поддержки и развития воздушного транспорта

Таблица

№ п/п	Первоочередные меры	Комментарии. Ожидаемый эффект	Уровень подготовки и принятия решений	Период реализации
<i>1. В области доработки Концепции развития аэродромной и аэропортовой сети.</i>				
1.1	Внести в «Концепцию развития аэродромной (аэропортовой) сети гражданской авиации Российской Федерации на период до 2020 г.» следующие изменения:		Минтранс России, Росавиация, ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект», Гос НИИ ГА, Гос НИИ «Аэронавигация», КАО	2008 год
1.1.1	Сформулировать Миссию аэропортового комплекса России и его главную функцию	По мнению авиационной общественности, Миссия аэропортового комплекса России заключается в обеспечении конституционных прав и мобильности граждан и товаров при гарантированном качестве предоставляемых услуг и высокой степени безопасности перевозок, а также национальной безопасности государства.		
1.1.2	Сформулировать общий взгляд на перспективу развития аэропортовой и аэродромной сети до 2020 года.	Данный подход должен основываться на понимании: - предназначения аэропортов и аэродромов в РФ; - необходимости развития не		

1	2	3	4	5
<p>1.1.3 Концепция должна опираться на положение, что аэропорт в современных условиях является, с одной стороны, объектом производственной инфраструктуры и естественной монополией, а с другой – выступает как экономический агент на рынке товаров и услуг. Соответственно, в развитии аэропортовой и аэродромной сети в равной мере заинтересованы как хозяйствующие субъекты ГА, так и субъекты РФ, и государство в целом.</p>	<p>только крупных, но и региональных и местных аэропортов и аэродромов, а также для целей АОН, ПАНХ и бизнес-авиации; - необходимости дифференцированного подхода к аэропортам и аэродромам в зависимости от экономико-географических и климатических условий регионов, в которых они расположены (в особенности, для Крайнего Севера, Сибири, Дальнего Востока, отдельно Якутии).</p>	<p>Позволит скоординировать и гармонизовать интересы субъектов авиационного бизнеса, субъектов РФ и государства в целом, более широко и эффективно использовать механизм частно-государственного партнерства.</p>		
<p>1.1.4 Определить цели и приоритеты деятельности государства на рынке аэропортовых услуг на основе комплексного подхода.</p>	<p>Позволит: - увязать Концепцию с другими документами (ФЗП), призванными определять перспективы и направления развития отдельных звеньев авиатранспортного комплекса страны; - связать основные цепочки авиатранспортного комплекса страны; - связать основные цепочки технологического процесса; - учесть интересы и тенденции развития других сфер авиационного бизнеса (в частности, тенденции</p>			

1	2	3	4	5
		развития парка современных ВС, системы управления воздушным движением, модернизации структуры топливного обеспечения аэропортов, внедрения информационных технологий, в том числе электронных билетов и т. п.).		
1.1.5	Определить «стыковочные узлы» для синхронизации Концепции в перспективе с новой редакцией Транспортной стратегии России и Стратегией развития гражданской авиации, к разработке которых намерены приступить органы государственного регулирования.	Позволит обеспечить комплексный подход к решению основных вопросов функционирования и развития авиатранспортной системы и ее отдельных звеньев, а также взаимосвязь с развитием транспортного комплекса России в целом.		
1.1.6	Пересмотреть подход к финансированию программ и мероприятий, предусматриваемых Концепцией.	При подходе, основывающемся на философии ограничения финансовых средств, вкладываемых в развитие аэропортовой и аэродромной сети, ни одна проблема гражданской авиации страны, а не только ее аэропортовой сети не будет, решена в разумные сроки.		
1.1.7	Исключить из Концепции раздел «Консолидация управленческих ресурсов».	Планы создания российской управляющей аэропортовой компании – в качестве вновь создаваемого органа государственного регулирования деятельности аэропортов, находящихся в федеральной собственности (см. п. 2.3. 12 Решения КАО), не учитывают объективные требования экономики и существующую систему межбюджетных отношений.		
1.1.8	Разработать критерии классификации аэропортов на «опорные» и не являющиеся таковыми.	При разработке критериев учесть современное административно-территориальное деление России, в том числе и на федеральные округа, а также реальное положение дел на рынке аэропортовых услуг,		

1	2	3	4	5
		<p>наличия сети предприятий и организаций по поддержанию летной годности и потребностей в ее расширении и/или модернизации. Предусмотреть возможность уточнения перспектив развития региональных аэропортов с субъектами РФ и аэропортов МВЛ с муниципальными органами управления, в первую очередь заинтересованными в развитии объектов ГА на своей территории.</p>		
	<p>1.2 Дополнить Концепцию следующими разделами/положениями:</p>			
	<p>1.2.1 Расчеты необходимых инвестиций в развитие аэропортовой и аэродромной сети, с учетом возможностей, путей и механизмов более широкого использования потенциала частных инвесторов.</p>	<p>Позволит: - оценить затраты на поддержание и развитие аэропортовой и аэродромной сети на основе долгосрочных инвестиционных программ; - оптимально задействовать все имеющиеся источники финансирования; - решить задачу финансирования и доведения инфраструктуры аэропортов до международных стандартов.</p>		
	<p>1.2.2 Оценка рисков на рынке авиаперевозок.</p>	<p>Отсутствие такого анализа не позволяет говорить о детальной проработке экономических вопросов Концепции (включая прогнозные выводы).</p>		
	<p>1.2.3 Имущественные отношения</p>	<p>Позволят определить необходимые экономические предпосылки для развития аэропортового комплекса страны.</p>		
	<p>1.2.4 Земельные отношения.</p>	<p>Позволят определить необходимые экономические предпосылки для развития аэропортового комплекса страны.</p>		
	<p>1.2.5 Развитие региональных и местных авиаперевозок.</p>	<p>Должны быть определены условия и механизмы</p>		

1	2	3	4	5
1.2.6	Развитие нормативной правовой базы, регулирующей аэропортовую деятельность.	<p>развития региональных и местных авиаперевозок, процедура их поддержки за счет бюджетов разных уровней.</p> <p>Позволит в перспективе преодолеть или уменьшить диспропорцию в распределении объемов авиаперевозок (см. п. 1.8 Решения КАО)</p> <p>Должен быть определен перечень нормативных правовых актов, которые необходимо принять / изменить в развитии Концепции и в целях создания условий для эффективного функционирования и развития аэропортового комплекса страны.</p> <p>Разработка нормативных правовых документов должна осуществляться на основе комплексного подхода к вопросам правового регулирования гражданской авиации в целом.</p>		
1.2.7	Мероприятия по перестройке работы органов таможенного контроля в аэропортах по принципу «одного окна».	<p>Позволит учесть современные тенденции резкого роста международных транзитных авиаперевозок через российские аэропорты и в связи с этим необходимость перестройки работы.</p>		
1.2.8	Мероприятия по подготовке хозяйствующих субъектов ГА, включая аэропорты и другие элементы производственной инфраструктуры ГА к вступлению России в ВТО, в том числе по подготовке к введению режима «открытого неба» в соответствии с нормами международного воздушного права.	<p>Необходим SWOT-анализ и на его основе заблаговременная подготовка хозяйствующих субъектов к работе в новых условиях.</p>		

1	2	3	4	5
1.3.	Разработать в качестве приложений к Концепции следующие программы и проекты:			
1.3.1	Модернизация инфраструктуры аэропортовой и аэродромной сети.	В программе должна быть учтена тенденция резкого увеличения авиаперевозок на ВС зарубежного производства, разработаны бизнес-планы по приоритетным проектам, подготовлены и представлены в Инвестиционный фонд Правительства РФ бизнес-программы по модернизации аэродромов, реконструкции, модернизации и расширению технологических комплексов по поддержанию летной годности. Предусмотрены меры стимулирования авиакомпаний в развитии национальной и международной маршрутной сети через аэропорты РФ.		
1.3.2	Развитие магистральных аэропортов.	В проекте должны быть предусмотрены: - система и механизм взаимодействия между магистральными аэропортами по минимизации издержек (как для авиакомпаний, так и для пассажиров); - ответ на вопрос – за счет государства, за счет роста тарифов на взлет и посадку должны развиваться аэродромы и аэропорты, или за счет развития дополнительных услуг, развития логистических авиатранспортных комплексов, развития кластеров; - необходимость разработки соглашений по взаимодействию между администрациями регионов, муниципалитетами и аэропортами по формированию авиатранспортных логистических комплексов		

1	2	3	4	5
1.3.3	Развитие аэропортов и аэродромов для АОН, ПАНХ и бизнес-авиации.	<p>В проекте необходимо:</p> <ul style="list-style-type: none"> - определить перспективы и направления развития аэропортов и аэродромов, большая часть которых расположена в районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, Якутии; - учесть уникальные преимущества конкретных территорий и особенностей их экономико-географического положения; - определить, какие аэродромы являются основными для этих видов авиации; - предусмотреть формирование и развитие их материально-технической базы; - предусмотреть необходимость развития нормативной правовой базы, регулирующей деятельность и развитие этих видов авиации (в частности, решение вопроса о возможности регистрации субъектов малой авиации в России, а не за рубежом). <p>Позволит в перспективе преодолеть или уменьшить диспропорцию в распределении объемов авиаперевозок (см. п. 1.8 Решения КАО).</p>		
1.3.4	Программа решения экологических проблем, связанных с функционированием и развитием аэропортовой и аэродромной сети.	Позволит учесть на перспективу современные экологические требования.		
1.3.5	Программа развития системы топливного обеспечения аэропортов.	<p>В программе необходимо:</p> <ul style="list-style-type: none"> - дать анализ состояния, тенденций и перспектив развития системы топливного обеспечения аэропортов; - предусмотреть необходимость, механизмы и источники финансирования реструктуризации и модернизации системы 		

1	2	3	4	5
		топливного обеспечения аэропортов; - увязать указанную программу по направлениям, ресурсному и правовому обеспечению как с Концепцией, так и с другими подпрограммами развития ГА; - разработать экономические и правовые механизмы, препятствующие монополизации ТЗК данной сферы бизнеса; - предусмотреть дифференцированный подход к решению проблем топливного обеспечения аэропортов с учетом передового опыта.		
	1.3.6 Программа подготовки (с учетом современных тенденций развития и новых технологий) высококвалифицированных руководящих кадров, инженерно-технических и иных специалистов для региональных аэропортов и аэропортов МВЛ.	Позволит укомплектовать аэропорты профессиональными специалистами, повысить качество предоставляемых аэропортами услуг, конкурентоспособность отечественной ГА, создать мобилизационный резерв для Минобороны России.		
	1.4. Общие выводы:	Концепция разработана на основе «глобального» подхода к развитию аэропортового комплекса страны. Наряду с методическими недоработками, в ней не нашли отражения текущие проблемы субъектов аэропортового бизнеса и их решения.		
	1.5. Дальнейшие действия Представить доработанный вариант Концепции на обсуждение профессионалов в области аэропортовой деятельности и представителей авиационной общественности. Согласовать его с субъектами Федерации, интересы которых			

1	2	3	4	5
	напрямую затрагиваются мерами, предусмотренными данным документом. Только после этого представить «Концепцию» на рассмотрение Правительства РФ.			
	2. В области правового обеспечения аэропортовой деятельности.			
2.1. Подготовить проекты федеральных законов:				
2.1.1	«Об аэропортах Российской Федерации».	<p>Позволит законодательно закрепить:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Юридический статус аэропорта; · Главного оператора и операторов аэропорта; · Земли аэропорта; · Авиационную и неавиационную деятельность; · Взаимоотношения главного оператора с операторами аэропорта; · Взаимодействие аэропорта с пользователями его услуг. 	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Минюст России, Минтранс России, Росавиация, КАО	2009 год
2.1.2	«О защите гражданской авиации Российской Федерации от актов незаконного вмешательства»	<p>Позволит законодательно закрепить:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Правовой статус службы авиационной безопасности (САБ) аэропортов и ее действий в отношении третьих лиц; · Взаимоотношения с силовыми структурами РФ; · Финансирование мероприятий по обеспечению авиационной безопасности. 	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Минюст России, ФСБ России, МВД России, Минфин России, Минтранс России, Ространснадзор, Росавиация, КАО	2009 год
2.2. Внести дополнения и изменения в действующие федеральные законы:				
2.2.1	«Земельный кодекс РФ» «Налоговый кодекс РФ» Снизить /отменить размер платы за земельные участки, занятые под аэродромами и другими стратегическими объектами аэропорта (служба ГСМ, СПАСОП, объекты ГО)	Аэропорт является объектом транспортной инфраструктуры страны и земли, занимаемые аэропортом, с учетом генплана развития, должны быть приравнены к землям транспорта, в связи с чем арендная плата за земельные участки, занятые под аэродромами и другими стратегическими объектами аэропорта (служба ГСМ, СПАСОП, объекты ГО) не должна превышать: <ul style="list-style-type: none"> · 0,1% от кадастровой 	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Минюст России, ФНС России, Минэкономразвития России, Минтранс России, Росавиация, КАО	2009 - 2010 годы

1	2	3	4	5
		стоимости земли; или · 100 руб. за 1 га земли; или аэропорт должен быть полностью освобожден от платы за земли, занимаемые под госсобственностью и стратегическими объектами. Установление нормативов платы за землю передано в ведение субъектов Российской Федерации, поэтому необходимо убедить их закреплять земли аэропортов, имеющих социальное значение, в безвозмездное пользование последних.		
2.2.2	«Земельный кодекс РФ» Установить запрет на изъятие из оборота земельных участков, занимаемых объектами воздушного транспорта (см. п. 2.2.1), для нужд, не связанных с данным видом деятельности.	В результате того, что указанные земельные участки относятся к категории земель, ограниченных в обороте (но не изъятых из оборота), земли части закрытых за последние годы региональных аэропортов и аэропортов МВЛ утрачены для использования в интересах воздушного транспорта.	Правительство РФ, IV кв. 2008 - Гос. Дума, Совет II кв. 2009 Федерации ФС РФ, года Минюст России Минтранс России, Росавиация, КАО	
2.2.3	«О концессионных соглашениях в РФ»	<i>Дополнить в части возможности:</i> · заключения договоров концессии между юридическими лицами; · передачи на условиях конкурса прав на строительство (модернизацию) и последующую коммерческую эксплуатацию объектов аэропортовой инфраструктуры, в т.ч. и госсобственности (аэродром), до полной окупаемости инвестиций.	Правительство РФ, 2008-2009 Гос. Дума, Совет годы Федерации ФС РФ, Минюст России, Минэкономразвития России, Минтранс России Росавиация, КАО	
2.2.4	«Таможенный кодекс РФ» Снизить /отменить таможенные пошлины и иные таможенные платежи при ввозе импортной наземной авиационной техники, оборудования для аэропортов, а также запасных частей и	Позволит: · резко снизить уровень ставок сборов и тарифов на услуги аэропортов, предоставляемые авиакомпаниям, а также стоимость авиабилетов; · ускорить модернизацию аэропортов с применением	Правительство РФ, 2008-2009 Гос. Дума, Совет годы Федерации ФС РФ, ФТС России, Минэкономразвития России, Минтранс России, Росавиация	

1	2	3	4	5
	комплектующих к ним, не имеющих российских аналогов.	современного импортного аэропортового оборудования, направленного на обеспечение авиационной безопасности, и оборудования для обслуживания пассажиров; · повысить качество обслуживания пассажиров и клиентуры.		
2.3	Разработать нормативные правовые акты, регулирующие порядок резервирования земель для государственных и муниципальных нужд, включая резервирование земель для объектов воздушного транспорта (см. п. 2.2.1). Представить указанные нормативные правовые акты на обсуждение заинтересованных сторон и представителей авиационной общественности.	Реализация Федерального закона от 10 мая 2007 г. № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части установления порядка резервирования земель для государственных или муниципальных нужд» (ст. 10). Позволит создать правовые и, как следствие, экономические основы (предпосылки) для развития аэропортов и аэродромов на длительную перспективу. Повышение качества принимаемых решений.	Правительство РФ, Минюст России, Минтранс России, Росавиация, КАО	2008 год
2.4	Внести дополнения и изменения в действующие ФАПы и нормативные документы Минтранса России:			
2.4.1	ФАП «Сертификация аэропортов. Процедуры» Приказ ФСБТ Минтранса России от 24.04.2000 г. № 98	<i>Разработать:</i> · Дифференцированные требования по сертификации аэропортов в соответствии с их классификацией. · Установить срок действия сертификата аэропорта не менее 5-лет. В дальнейшем (в соответствии с мировой практикой) установить бессрочное действие сертификата с последующими регулярными инспекторскими проверками.	Минюст России Минтранс России, Ространснадзор, Росавиация, КАО	2009-2010 годы
2.5	Провести экспертизу перечня документов, необходимых для принятия решения о передаче имущества из федеральной собственности в	Перечень документов необходимо отразить и в ФЗ «Об аэропортах Российской Федерации» (см. п. 2.1.1). Кроме того, необходимо внести соответствующие	Минюст России Минтранс России, Ространснадзор, Росавиация, КАО	III - IV кв. 2008 года

1	2	3	4	5
	собственность субъектов РФ, установленного постановлением Правительства РФ от 13.06.2006 N374, с учетом особенностей аэропортовой деятельности.	изменения и в ФЗ от 6 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» (в последней редакции). В целом необходимо проанализировать все нормативные документы, регламентирующие вопросы собственности земель аэропортов, внести предложения по внесению в них соответствующих изменений, либо вообще отменить их действие, если они вступают в противоречия с новыми нормами.		
2.6	Определить понятия и условия специализации региональных и местных аэропортов и аэродромов для целей АОН, ПАНХ и бизнес-авиации, в том числе возможность их передачи в частную собственность или долгосрочную аренду.	Этот вопрос следует отразить и в ФЗ « Об аэропортах Российской Федерации» (см. п. 2.1.1), допустив возможность передачи аэропортов и аэродромов в частную собственность с понуждением собственников/ арендаторов соблюдать сертификационные требования. Указанные требования должны быть дифференцированы под новые условия.	Правительство РФ, III кв. 2008 - Минтранс России, II кв. 2009 Ространснадзор, Росавиация, КАО	года
2.7	Провести полную кодификацию нормативной правовой базы, регулирующей деятельность гражданской авиации в целом и аэропортовую деятельность – в частности.	Комплексное проведение данной работы: · силами Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России с привлечением отраслевой науки и ассоциаций (в части пересмотра всей действующей нормативной правовой базы ГА); · силами специалистов авиапредприятий и независимых юридических агентств.	Минтранс России, Минфин России, Отраслевые научные организации, Ассоциации, КАО	2008-2009 годы
2.8	Привести федеральную и ведомственную нормативные правовые базы в части, регулирующей аэропортовую деятельность, в соответствие с нормами международного	Позволит интегрировать и признать российские документы в международных организациях ГА (ИКАО, ИАТА, ЕСАС и др.)	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации, ФС РФ, Минюст России, Минтранс России, КАО	2008-2010 годы

1	2	3	4	5
	воздушного права и рекомендациями ИКАО и ИАТА.			
	3. В области государственного регулирования аэропортовой деятельности.			
3.1	Определить единый уполномоченный государственный орган в сфере гражданской авиации.	Выполнение требований ИКАО	Президент РФ, Правительство РФ, Минтранс России	Немедленно
3.2	Восстановить независимый государственный уполномоченный орган по надзору за безопасностью полетов.	Выполнение требований ИКАО	Президент РФ, Правительство РФ	Немедленно
3.3	Завершить перераспределение основных функций государственного регулирования между департаментом Минтранса России, Росавиацией и Ространснадзором. Соответствующее перераспределение провести и на региональном уровне.	Повышение управляемости гражданской авиацией, повышение ответственности органов власти за состоянием дел.	Правительство РФ, Минтранс России, КАО	III-IV кв. 2008 года
3.4.	Восстановить государственное регулирование аэропортовой деятельности и деятельности по поддержанию летной годности в части, касающейся обеспечения безопасности полетов.		Минтранс, Ространснадзор, Росавиация	Немедленно
3.5	Предусмотреть в структуре Росавиации подразделение, занимающееся анализом экономической деятельности авиационного транспорта, в том числе и аэропортового комплекса.	Создание условий для эффективного государственного регулирования.	Минтранс России	IV кв. 2008 года
3.6	Укомплектовать Росавиацию специалистами высокой квалификации с авиационным образованием и опытом практической работы.	Повышение качества принимаемых решений.	Росавиация	IV кв. 2008 года
3.7	Упорядочить распределение прав и ответственности между Росимуществом и Росавиацией (включая территориальные органы) по управлению госсобственностью, процедурам и назначения и освобождения	Устранение неопределенности в полномочиях и безответственности органов власти при освобождении неугодных профессионалов и назначении некомпетентных лиц, уменьшение размера экономического	Правительство РФ, Минтранс России, КАО	IV кв. 2008 года

1	2	3	4	5
руководителей ФГУП, в том числе аэропортов.	ущерба деятельности хозяйствующих субъектов, повышение доверия к представителям власти у авиационной общественности и граждан России.	Правительство РФ, Минтранс России, Ространснадзор, Росавиация, КАО	2008-2010 годы	
3.8 Завершить разделение авиапредприятий (федерального значения) на аэропорты и авиакомпании.	В целях прозрачности деятельности каждого хозяйствующего субъекта, принимая во внимание масштабы и специфику деятельности авиапредприятий. Не разделять предприятия смешанного типа, занимающиеся наряду с аэропортовой деятельностью обслуживанием отраслей народного хозяйства в связи с тем, что входящие в их состав аэропорты и летные подразделения технологически неразрывно связаны и решают единую задачу обеспечения нужд экономики и граждан региона.	Правительство РФ, Минтранс России, Росавиация	2009 год	
3.9 Упразднить ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (балансодержателей аэродромов).	Исключение неэффективного метода управления госимуществом, т. к. ФГУП является промежуточной структурой, требующей особого финансирования за счет доходов от эксплуатации аэродрома, т. е. от взлета/посадки и стоянки ВС, что в конечном итоге увеличивает стоимость авиабилета.	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Минюст России, Минэкономразвития России, Минтранс России, Росавиация	2009 год	
<p>Взамен предусмотреть следующее:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Территориальным органам Росимущества напрямую заключать договоры (концессии, аренды, доверительного управления и т. п.) с аэропортами. Контроль за эффективностью содержания и использования аэродромов осуществляется окружными управлениями Росавиации. · Финансирование развития и реконструкции из госбюджета осуществляется 	Реализация требует внесения изменений в законодательные и иные нормативные правовые акты.			

1	2	3	4	5
	через Росавиацию адресно на аэропорт.			
3.10	Признать нецелесообразным создание российской управляющей аэропортовой компании.	Эти меры ведут к ограничению экономической и финансовой самостоятельности хозяйствующих субъектов, во многом противоречат принципам рыночной экономики, не будут способствовать реализации принятого Государственной Думой и одобренного Советом Федерации закона о возможности передачи аэропортов в собственность субъектов Федерации.	Минтранс России, Росавиация	Немедленно
3.11	Создать экономические условия для формирования в перспективе на территории РФ крупных авиатранспортных узлов (хабов).	Совершенствование авиатранспортной системы, повышение уровня авиационного сервиса.	Правительство РФ, Минэкономразвития России, Минтранс России, Росавиация	2009-2010 годы
3.12	Решить вопрос о снижении /отмене таможенных пошлин и иных таможенных платежей при ввозе импортной наземной авиационной техники, оборудования для аэропортов, а также запасных частей и комплектующих к ним, не имеющих российских аналогов.	Позволит: · резко снизить уровень ставок сборов и тарифов на услуги аэропортов, предоставляемые авиакомпаниям, а также стоимость авиабилетов; · ускорить модернизацию аэропортов с применением современного импортного аэропортового оборудования, направленного на обеспечение авиационной безопасности, и оборудования для обслуживания пассажиров; · повысить качество обслуживания пассажиров и клиентуры.	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации, ФС РФ, ФТС России, Минэкономразвития России, Минтранс России, Росавиация	2008-2009 годы
3.13	Разработать и утвердить программу, предусматривающую оказание государственной поддержки аэропортам и авиакомпаниям, обеспечивающим социально-значимые авиaperезвозки в районах Сибири, Дальнего Востока и расположенным на Крайнем Севере и приравненным к ним местам, Якутии.	Позволит увеличить пассажиропоток через аэропорты местных воздушных линий и реанимировать деятельность данных аэропортов.	Правительство РФ, Минфин России, Минэкономразвития России, Минтранс России, Росавиация	2009-2010 годы

Продолжение таблицы

1	2	3	4	5
3.14	Упорядочить, с учетом передового опыта и рекомендаций ИКАО и ИАТА, документацию и процедуры: · заключения соглашений между авиакомпаниями и аэропортами, включая предоставление слотов; · допуска аэропортов к приему новых типов ВС.	Формирование конкурентной среды, унификация методики и совершенствование практики взаимодействия авиакомпаний и аэропортов, повышение оперативности рассмотрения вопросов в органах власти.	Минюст России, Минтранс России, Ространснадзор, Росавиация, КАО	I кв.2009 года
3.15	Разработать и утвердить комплекс мер, направленных на обеспечение профессиональной подготовки высококвалифицированных руководящих кадров, инженерно-технических и иных специалистов наземного авиационного персонала в соответствии с потребностями аэропортов с учетом современных тенденций развития и новых технологий.	Укомплектование аэропортов высокопрофессиональными специалистами.	Правительство РФ, Минфин России, Минэкономразвития России, Минобрнауки России, Минтранс России, Росавиация, КАО	2009 год
3.16	Разработать и утвердить положение о порядке приобретения и консолидации управляющих пакетов акций приватизируемых аэропортов, предусмотрев при этом строгое ограничение в приобретении одной авиакомпанией блокирующего пакета (не более 5%)	Позволит повысить конкуренцию в авиаперевозках и ликвидировать монополизацию одной авиакомпанией.	Правительство РФ, Минэкономразвития России, Росимущество, Минтранс России, Росавиация	2009 год
3.17	Разработать и утвердить комплекс мер, направленных на развитие в ГА государственно-частного партнерства, включая разработку механизма возврата инвестиций (рассмотреть перемещение в раздел финансирования)	Дополнительные инвестиции позволят ускорить процесс восстановления и развития производственной базы аэропортов.	Правительство РФ, Минэкономразвития России, Минтранс России, Росавиация	2009 год
3.18	Разработать и утвердить программу создания альтернативных ТЗК в аэропортах, согласно международному опыту и рекомендациям ИКАО	Создание конкурентной среды между ТЗК в аэропортах.	Правительство РФ, Минтранс, Росавиация, Топливные компании	2009 год

Продолжение таблицы				
1	2	3	4	5
3.19	Рекомендовать к использованию в аналогичных условиях практику организации обеспечения ГСМ в ОАО «Нижневартовскавиа»	Распространение передового опыта, экономия ресурсов авиакомпаний и аэропортов.	Росавиация, КАО	Немедленно
3.20	Упорядочить практику проведения федеральными органами и органами прокурорского надзора проверок аэропортов (как документальных, так и с выездом на объекты)	Исключение дублирования надзорных функций и отвлечения руководства и специалистов авиапредприятий от основной деятельности.	Прокуратура РФ, Минтранс России	Немедленно
4. В области состояния и финансирования аэропортовой и аэродромной сети.				
4.1	Определить оптимальный состав и требуемое количество аэропортов на территории РФ с учетом среднесрочной и долгосрочной перспективы, уделяя приоритетное внимание аэропортам регионального значения и местных воздушных линий (МВЛ), расположенных в районах Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера.	Совершенствование развития сети аэропортов, удовлетворение потребностей граждан и экономики.	Субъекты РФ, Минэкономразвития России, Минтранс России, Ространснадзор Росавиация, КАО	IV кв. 2008 - I кв. 2009 года
4.2	Рассмотреть возможность и условия передачи федерального имущества аэродромов и аэропортов регионального и местного значения в собственность субъектов РФ для целей модернизации и развития за счет их бюджетов в соответствии с ФЗ от 6 октября 1999 года №184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» в редакции ФЗ от 19 июля 2007 года №133-ФЗ.	Оптимизация аэропортовой и аэродромной сети, привлечение дополнительного финансирования	Субъекты РФ, Минтранс России, Росавиация, КАО	IV кв. 2008 - I кв. 2009 года
4.3	• Изменить приоритеты государственных органов по поддержанию и развитию инфраструктуры отрасли (ее основных фондов и материально-технической базы), т. е. аэродромов,	С осуществлением комплекса мероприятий по развитию наземной производственной базы, с целью доведения сервиса аэропортов до международного уровня. Предотвращение	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Минфин России, Минэкономразвития России, Минтранс России	

1	2	3	4	5
	находящихся в федеральной собственности: · Поэтапно обеспечить возможности для строительства основных сооружений и объектов (пассажирские и грузовые комплексы, объекты технического обслуживания ВС, ТЗК, объекты охраны природы) и доведение среднего показателя до:	некомпенсируемого износа имущества аэродромов.		
	<ul style="list-style-type: none"> • 70% • 80% • 90% 			2010 год 2015 год 2020 год
4.4	Скорректировать ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы) подпрограмма «Гражданская авиация» в части включения в нее мероприятий по развитию и модернизации аэропортовой инфраструктуры обеспечения и поддержания летной годности ВС.	Доведение объектов ТО и ремонта ВС в аэропортах ГА до нормативных требований.	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Минфин России, Минэкономразвития России, Минтранс России, Ространснадзор, Росавиация	2008 год
4.5	Разработать и утвердить ФЦП капитальных вложений (федеральный бюджет) на период 2010-2020 гг. для реализации мероприятий по развитию производственной базы опорной сети аэропортов, предусмотрев следующие разделы: · аэродромные сооружения (ВПП, РД, МС, перрон); · светосигнальное оборудование; · объекты обслуживания пассажиров и грузовых перевозок; · объекты техобслуживания ВС (ангары); · объекты авиаГСМ; · оборудование обеспечения авиационной безопасности; · объекты	Развитие производственной базы аэропортов и доведение ее до установленных стандартов	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Минфин России, Минэкономразвития России, Минтранс России, Росавиация	2009-2010 годы

Заключение

Тенденции развития отечественных авиакомпаний связаны, прежде всего, с переориентацией с внутренних на внешние авиаперевозки, что является результатом политических и экономических изменений в стране, когда население страны предпочитает отдыхать не в Сочи, а в уже зарубежном Крыму, на Кипре или в Египте. Выбор же авиатранспорта продиктован в большинстве случаев ситуацией в уже упомянутом железнодорожном транспорте, чьи услуги и на рынке международных перевозок стали значительно дороже авиационных. Зависимость некоторых авиакомпаний от международного рынка на сегодняшний момент стала столь велика, что даже при падении рубля авиакомпании вынуждены для сохранения клиентов продавать билеты по докризисному курсу. Региональные же авиакомпании, полностью занятые на внутренних авиаперевозках, своей целью видят сохранение достигнутых в 2003-2004 годах объемов перевозок тем более, что у них появился неожиданный конкурент в виде Министерства обороны, которое стало сдавать в наем свою авиатехнику, что позволило потребителям снизить себестоимость авиаперевозок по сравнению с гражданскими авиакомпаниями.

Подводя итог всему сказанному, следует выделить следующее: во-первых, отечественная гражданская авиация была и остается поныне одной из самых крупных в мире, уступая после распада СССР лишь США. Отечественный воздушный транспорт является одним из крупнейших в мире авиаперевозчиком пассажиров и все больше набирает вес во внутренних грузо- и пассажироперевозках. Его роль для северных районов азиатской части России трудно переоценить, так как для большинства жителей этого региона воздушный транспорт является чуть ли не главным средством передвижения. В современной России воздушный транспорт является третьим видом транспорта по перевозке пассажиров и почти отсутствует на рынке грузоперевозок (0,04%), занимаясь в основном почтой и срочными грузами.

Решающее значение воздушный транспорт имеет при перевозках грузов и пассажиров на дальние расстояния, которые при современных экономических условиях встали по себестоимости на один уровень с железнодорожным транспортом.

Авиапромышленность России является одной из тех немногих отраслей отечественной промышленности, чей потенциал не уступает, а в некоторых аспектах превосходит зарубежный. Однако из-за нерационального налогообложения продукция российских авиастроителей стала недопустимо дороже своих зарубежных аналогов, что делает отечественные самолеты неконкурентоспособными на отечественном рынке. Подобный застой в отечественной авиапромышленности ведет к постепенному отставанию отрасли и распаду ряда крупнейших передовых авиазаводов страны. Крупные отечественные авиакомпании ведут финансирование наиболее перспективных проектов, что позволило уже наладить производство Ил96-

300 и Ту-334, но в период экономического кризиса свободные ресурсы, если они вообще имеются, невероятно сильно ограничены, что ведет к сворачиванию ряда программ. Также не перестают усовершенствоваться старые модели самолетов, которые получают как бы свое второе рождение. Наиболее яркими примерами могут послужить Ту-154М, Ил-96ТМ и некоторые другие. Говоря о перспективах развития авиапрома, заметим, что здесь заслуживают пристального внимания проекты создания несколькими авиаконструкторскими бюро самолета-летающей тарелки, который, по словам разработчиков, по своим параметрам будет в десятки, если не в сотни раз превосходить современные конструкции самолетов. Проведя все испытания и наладив серийное производство подобных воздушных судов, отечественные производители надеются обогнать американцев на 10-20 лет, создав тем самым базу для развития российской космической авиации. Экспериментальная модель была построена несколько лет назад на Самарском авиапредприятии, но дальнейшие работы по данному проекту были заморожены из-за отсутствия у КБ денег на дальнейшие исследования. Также КБ имени Туполева возродило свой проект по созданию сверхскоростного лайнера Ту-144. На сегодняшний день создан Ту-144ЛЛ, используемый российскими и американскими специалистами в научно-исследовательских целях. Следует упомянуть проекты создания аэробусов повышенной комфортности на базе Ан-124 «Руслан» и Ан-225 «Мария», позволяющие воплотить в жизнь мечту о многоярусном самолете с бассейном, спальней, рабочим кабинетом и залой отдыха.

В России была создана на базе некогда единого «Аэрофлота» обширная сеть довольно сильных региональных и международных авиакомпаний, способствующих развитию отечественного авиастроения и создавших принципиально новый уровень услуг и обслуживания отечественного пассажира. Многие российские авиакомпании уже преодолели период кризиса и последние год-два работают с прибылью. Крупнейшие банки и корпорации страны создали свои собственные авиакомпании для удовлетворения собственных нужд и прослеживается тенденция на формирование частного авиасектора, когда отдельные граждане страны будут ездить не на шестисотых Мерседесах, а будут летать на вертолетах Ка-26 или на его европейском конкуренте Еврокоптере (Eurocopter).

Контрольные вопросы по темам

1. Каково текущее состояние отечественного воздушного транспорта?
2. Каково текущее состояние мирового воздушного транспорта?
3. Обоснуйте диверсификацию производственной техники.
4. Назовите организационно-правовые авиакомпанияи.
5. В чем заключается тарифная политика авиакомпаний?
6. В чем заключается коммерческая политика авиакомпаний?
7. Какие существуют способы стимулирования продаж и перевозок?
8. Что относится к основным и оборотным фондам авиакомпании, какова их показатели?
9. Какие показатели характеризуют финансовую деятельность авиакомпаний?
10. Что относится к взаиморасчетам на воздушном транспорте?
11. Чем отличается текущее планирование авиакомпании от адаптивного?
12. Раскройте функции учета и контроля финансовых потоков в авиакомпании.
13. В чем заключается ТЭО реструктуризации авиапредприятий?
14. В чем заключается государственный протекционизм реализации авиатехники?
15. Каковы характерные черты государственного регулирования на отечественном рынке авиаперевозок?
16. Назовите особенности конкурентной борьбы между авиакомпаниями на отечественном и мировом рынке авиаперевозок.
17. Какие программные решения приняты в РФ для развития авиационной техники?
18. Назовите статьи затратного механизма при создании авиатехники.
19. Какие параметры определяют конкурентоспособность авиатехники в России и за рубежом?
20. В чем заключается конъюнктура внутреннего и мирового рынка авиаперевозок?

Темы рефератов

1. Мировой воздушный транспорт и российские авиакомпании.
2. Состояние мирового воздушного транспорта.
3. Состояние и перспективы развития авиации в России.
4. Авиационная промышленность как основная часть народного хозяйства.
5. Программное планирование развития авиационной техники и промышленности.
6. Модели оценки затрат на создание авиационных комплексов.
7. Проблемы инвестиционного обеспечения авиастроения.
8. Адаптивное реформирование предприятий авиационной промышленности.
9. Техничко-экономическое обоснование реструктуризации авиапредприятий.
10. Сбыт российской авиационной техники.
11. Конкурентоспособность отечественной авиатехники.
12. Внутренний и мировой рынок авиатехники.
13. Ценовое поведение на рынках сбыта отечественной авиатехники.
14. Государственный протекционизм сбыта авиационной техники.
15. Экономическая несостоятельность авиационных предприятий.
16. Мировой воздушный транспорт.
17. Конъюнктура внутреннего и мирового рынка авиационных перевозок.
18. Государственное регулирование воздушного транспорта.
19. Международно-правовое регулирование воздушных сообщений.
20. Регулирование в рамках организаций воздушного транспорта.
21. Коммерческая политика авиакомпаний.
22. Организация продажи внешних авиационных услуг.
23. Организация обслуживания пассажирских перевозок.
24. Организация обслуживания грузовых перевозок.
25. Обеспечение авиационной безопасности, регулярности и безопасности полетов.
26. Деловое общение в системе международного воздушного транспорта.
27. Методы прогнозирования и сегментация рынка авиаперевозок.
28. Тарифная политика авиакомпаний.
29. Неценовые стимулирования продажи перевозок авиакомпаниями.
30. Пути сотрудничества авиакомпаний на авиалиниях.

31. Производственные ресурсы авиакомпании и эффективность их использования.
32. Финансовые результаты работы авиакомпаний.
33. Взаиморасчеты на воздушном транспорте.
34. Планирование, учет и контроль финансов авиакомпании.
35. Соперничество авиакомпаний на рынке международных перевозок.
36. Обеспечение рентабельности авиатранспортного производства.
37. Техническая политика авиакомпаний.
38. Топливо-энергетическая проблема и развитие гражданской авиации.
39. Характеристика деятельности ведущих авиакомпаний на рынке международных авиаперевозок.
40. Характеристика деятельности ведущих авиакомпаний на отечественном рынке авиаперевозок.

Тест №1

Тема: «Стратегия авиатранспортного производства»

1. Каким образом определяется главный конкурент?

- а) По уровню потребительских свойств авиапродукта;
- б) По объему предложения;
- в) По величине доли рынка;
- г) По наилучшему соотношению между объемами продаж и предложения.

2. Какой тип атаки в конкурентной борьбе не является разновидностью обхода конкурентов (укажите лишнее):

- а) Переход к производству невзаимосвязанных авиационных изделий;
- б) Открытие и освоение новых рынков сбыта традиционных авиапродуктов;
- в) Осуществление резкого скачка в технологии;
- г) Значительное увеличение рекламной активности.

3. Неверно, что в рыночной нише (укажите лишнее):

- а) Борьба конкурентов имеет менее сдержанный характер, чем на открытом рынке;
- б) Нет необходимости сдерживать свои претензии по прибыли;
- в) Нужно особенно четко знать всех своих потребителей;
- г) Есть резон придерживаться одной и той же стратегии длительное время.

4. Стратегический маркетинг авиационной продукции не может быть определен как (укажите лишнее):

- а) Стержень всеобъемлющей политики предприятия, учитывает всех участников рынка и окружающую его среду;
- б) Подход, аккумулирующий все новые черты и тенденции 80-х и 90-х годов: активность, интегрированность, перспективность, эффективность;
- в) Маркетинг, базирующийся на результатах анализа и прогноза существенных условий окружающей среды, а также сильных и слабых сторон собственной деятельности и деятельности конкурентов;
- г) Современный маркетинг, предполагающий в центре планирования всех усилий исключительно конкретного потребителя.

5. Что представляет собой маркетинговая стратегия авиационной продукции?

- а) Комплекс приемов поведения производителей на рынке;
- б) Комплекс планов изучения рынка, формирования авиационного ассортимента, ценовой политики, коммуникационной и сбытовой деятельности;
- в) Воплощение комплекса принципов, с помощью которых формируются конкретные цели маркетинга на определенный период и организуется достижение этих целей с учетом возможностей конкретного субъекта рынка;
- г) Результат целенаправленной работы профессионалов-маркетологов на авиационном предприятии.

6. Профессионально сделанная маркетинговая стратегия гарантирует авиапредприятию:

- а) Правильный базовый выбор целей и основных средств их достижения, с определенными запасными вариантами;
- б) Единственно возможный путь достижения наибольших коммерческих выгод;
- в) Непротиворечивость решений конкретных маркетинговых проблем и оптимальное достижение поставленных целей участника рыночных отношений;
- г) Завоевание максимальной доли рынка.

7. Маркетинговую стратегию авиапродукции нужно изменять:

- а) В зависимости от прогнозов изменения рыночной ситуации;
- б) В соответствии с изменениями конъюнктуры спроса на авиапродукцию;
- в) С учетом интересов возможных новых партнеров авиапредприятия;
- г) Если этого требуют конкретные потребители.

8. Авиационная продукция в маркетинге – это:

- а) Любой продукт деятельности (включая услуги), предназначенный для реализации;
- б) Продукт деятельности, предложенный на рынке для продажи по определенной цене и по этой цене пользующийся спросом как удовлетворяющий потребности;
- в) Результат исследований, разработок и производства;
- г) Продукт деятельности становится товаром в момент осуществления по его поводу сделки купли-продажи.

9. Качество авиационной продукции в маркетинге – это:

- а) Совокупность экономических, технических, эксплуатационных и других измеряемых (оцениваемых) характеристик авиaproдукции;
- б) Характеристика конкурентоспособности авиaproдукции, степень ее отличия от авиaproдукции-конкурентов;
- в) То общее, что ценят в авиaproдукции различные потребители.

10. К наиболее распространенным чертам рыночной стратегии авиационной продукции не относится (укажите лишнее):

- а) Высший уровень качества авиaproдуктов;
- б) Ориентация на совокупный рыночный спрос;
- в) Постоянство цен на авиaproдукты (за исключением расходов на послепродажное обслуживание);
- г) Повсеместная представленность на целевых рынках успешности решения проблем потребителей;

Тест №2

Тема: «Ценовая политика авиастроения»

1. Максимальная цена авиaproдукции определяется:

- а) Величиной спроса на авиaproдукцию;
- б) Максимальными претензиями на прибыль, существующими в данной отрасли производства;
- в) Ценами конкурентов на аналогичную авиaproдукцию;
- г) Наивысшим уровнем совокупных издержек.

2. Минимальная цена авиaproдукции определяется:

- а) Емкостью рынка авиaproдукции;
- б) Уровнем совокупных издержек авиапредприятия;
- в) Коэффициентом эластичности спроса;
- г) Уровнем переменных издержек.

3. Цена потребления авиaproдукции представляет собой:

- а) Себестоимость продукции плюс среднюю прибыль;
- б) Совокупность эксплуатационных расходов, затрат на нормальное потребление купленной авиaproдукции;
- в) Сумму «а» и «б»;
- г) Цену покупки вместе с эксплуатационными расходами, затратами на потребление авиaproдукции.

4. Прейскурантный метод ценообразования основан на:

- а) Анализе преЙскурантов на конкурирующую авиaproдукцию товары;
- б) Определении величины издержек;
- в) Определении величины издержек и плановой прибыли;
- г) Принципы непротиворечивости цен на авиaproдукцию, находящуюся в едином списке.

5. Наиболее субъективным методом ценообразования является:

- а) Прейскурантный метод;
- б) Метод соответствия конкуренту;

- в) Установление цены в ходе торгов, акта купли-продажи;
- г) Завышение цены.

6. Вполне вероятно, что если вместо возможного увеличения предложения авиапродукции растет его цена, то причиной этого является:

- а) Снижение цены дорогостоящей авиапродукции, дополнением к которому является данная авиапродукция;
- б) Количественный рост целевого сегмента потребителей;
- в) Прогрессия в налогообложении;
- г) Снижение налогов в отношении авиапродукции-заменителей.

7. Чем отличается ценовая конкуренция от неценовой?

- а) Уровнем коэффициента эластичности предложения по цене;
- б) Ролью цены в конкуренции за объемы сбыта;
- в) Тем, что ценовая конкуренция имеет место на рынке с высоким уровнем дохода;
- г) Невозможностью использовать бесплатную рекламу.

8. Какая стратегия на авиационном рынке является наиболее доходной, если известно, что главный конкурент использует стратегию «среднерыночной цены»?

- а) «Гибкая цена»;
- б) «Цена выше себестоимости»;
- в) «Демпинговая цена»;
- г) «Психологическая цена».

9. Ценовая эластичность спроса представляет собой:

- а) Зависимость цены авиапродукции от величины объема спроса;
- б) Отношение процентного изменения количества спрашиваемой авиапродукции к процентному изменению цены;
- в) Отношение изменения количества спрашиваемой авиапродукции к изменению цены с учетом первоначального количества спрашиваемого товара и первоначальной цены.
- г) Размеры диапазона колебаний объема спроса в зависимости от диапазона колебаний цены.

10. Если коэффициент ценовой эластичности спроса равен -2, то это означает, что:

- а) Спрос весьма неэластичен;
- б) Спрос весьма эластичен;
- в) Спрос эластичнее, чем при коэффициенте, равном +2;
- г) Надо сокращать производство и предложение товара.

Тест №3

Тема: «Организация маркетинга и управление авиатранспортным производством».

1. Какое из этих положений раскрывает взаимоотношения маркетинга и менеджмента?

- а) Маркетинг – это один из подходов в менеджменте;
- б) Менеджмент – это важный компонент маркетинга;
- в) Менеджмент и маркетинг частично пересекаются;
- г) Верно и «а» и «б».

2. К факторам окружающей маркетинговой среды, определяемым и контролируемым службой маркетинга авиапредприятия, относятся:

- а) Область деятельности авиапредприятия;
- б) Маркетинговые цели;
- в) Финансовые цели;
- г) Верны все предыдущие ответы.

3. К факторам окружающей маркетинговой среды, определяемым высшим руководством авиапредприятия, относятся:

- а) Выбор целей маркетинга и целевых рынков;
- б) Разработка организационной структуры службы маркетинга;
- в) Роль маркетинга на авиапредприятии;
- г) Верны все предыдущие ответы.

4. Функциональная структура организации маркетинговой службы – это:

- а) Структура, базирующаяся на разделении маркетинговых функций между отдельными сотрудниками, группами сотрудников в службе маркетинга;
- б) Структура, обеспечивающая реальное функционирование маркетинга на авиапредприятии;
- в) Верно и то, и другое;
- г) Структура, отвечающая монофункциональной ориентации маркетинга, в отличие от полифункциональной.

5. Неверно, что товарная структура организации службы маркетинга (укажите лишнее):

- а) Предполагает разделение ответственности сотрудников службы по отдельным видам, группам авиапродукции;
- б) Вполне естественна при значительной степени диверсификации ассортимента авиапродукции;
- в) Может успешно включать в себя элементы функциональной структуры;
- г) Наиболее эффективна при глубоком ассортименте авиапродукции.

6. Рыночная структура организации службы маркетинга – это:

- а) Структура, соответствующая типу интересующего авиапредприятия рынка;
- б) Структура, состоящая из звеньев, соответствующих различным сегментам рынка;
- в) Верно и то, и другое;
- г) Предыдущие три ответа неверны.

7. Неверно, что географическая структура организации службы маркетинга (укажите лишнее):

- а) Предполагает разделение ответственности сотрудников или групп внутри службы маркетинга за деятельность в различных регионах;
- б) Трудно совместима с функциональной организационной структурой;
- в) Эффективна при развитой экспортной активности авиапредприятия;
- г) Является разновидностью рыночной организационной структуры.

8. Для авиапредприятия средних размеров оптимальным является:

- а) Возложение ответственности за сбытовую программу на подразделение маркетинга;
- б) Функционирование специалистов по маркетингу в составе отдела сбыта;
- в) Паритетное существование групп сбыта и маркетинга в их тесном взаимодействии;
- г) Предыдущие три ответа неверны.

9. Наиболее точным методом формирования бюджета маркетинга из нижеперечисленных является:

- а) Метод соответствия конкуренту;
- б) Метод фиксированного процента;
- в) Метод «Цель - задание»;
- г) Метод маржинального дохода.

10. В постоянные издержки в бюджете маркетинга не включают:

- а) Расходы на функционирование службы маркетинга;
- б) Издержки, связанные с исследованиями рынка;
- в) Скидки и наценки;
- г) Ни второе, ни третье.

11. Соотношение между затратами на производство авиапродукции на их продвижение, включая коммуникации:

- а) Существенно меньше для категории авиапродукции индивидуального потребления;
- б) Может быть самым разным независимо от категории авиапродукции;
- в) Существенно меньше для категории инвестиций;
- г) Все зависит от соотношения спроса и предложения товаров.

12. Кривая, характеризующая зависимость результатов маркетинговой деятельности от затрат на нее, имеет вид:

- а) S-образной кривой;
- б) Прямой с положительным наклоном;
- в) Синусоиды, устремленной вправо и вверх;
- г) Части параболы с касательной, имеющей положительный наклон.

13. Оптимальная сумма затрат на маркетинг не зависит от следующего фактора:

- а) Имидж авиапредприятия на рынке;
- б) Отрасль, в которой работает авиапредприятие;
- в) Перспективность целевого сегмента рынка;
- г) Достигнутые авиапредприятием финансовые результаты

Тест №4

Тема: «Маркетинговая политика в авиастроении»

1. Разновидностью АТ называется:

- а) Общая категория самолетов;
- б) Общая численность вариантов предложения всех категорий самолетов;
- в) Степень разнообразности АТ разных категорий;
- г) Ни один ответ не верен.

2. Глубина разных видов АТ – это:

- а) Длина параметрического ряда АТ;
- б) Количество вариантов предложения каждого отдельного вида АТ в рамках разных видов АТ;
- в) Степень индивидуализации АТ по запросам потребителей;
- г) Совокупность всех категорий самолетов.

3. Что является базой для успеха АТ?

- а) Уровень АТ по замыслу;
- б) Характеристики АТ в реальном исполнении;
- в) Предложение АТ с подкреплением;
- г) Цена потребления АТ

4. Самолет ТУ-204 – это товар:

- а) Повседневного спроса;
- б) Предварительного выбора;
- в) Особого спроса;
- г) Пассивного спроса.

5. Факторов объединения видов АТ категории является (укажите лишнее):

- а) Связь АТ по замыслу;
- б) Продажа АТ определенным категориям потребителей, или в определенных местах продажи;
- в) Общий диапазон цен;
- г) Общность стадии жизненного цикла АТ.

6. Жизненный цикл АТ – это:

- а) Интервал времени от момента приобретения до момента утилизации, прекращения существования АТ;

- б) Совокупность фаз внедрения АТ на рынок, роста продаж, зрелости АТ и спада продаж;
- в) Интервал времени, в котором спрос на АТ проходит все возможные фазы и возвращается к исходной точке;
- г) Процесс развития продаж АТ и получения прибылей.

7. В жизненном цикле АТ на стадии внедрения:

- а) Важно сразу продемонстрировать широкий спектр выпускаемой АТ;
- б) В целях экономии средств рекомендуется внедрять несколько новинок АТ одновременно;
- в) Нет необходимости затрачивать много усилий на рекламу, так как на этом этапе АТ приобретут только крупные авиакомпании;
- г) Есть резон держать прибыль от продаж АТ на минимуме.

8. Неверно, что в жизненном цикле АТ на стадии роста (укажите лишнее):

- а) Норма прибыли в расчете на единицу АТ, как правило, достигает своего максимума;
- б) Кривая объема продаж имеет положительный наклон;
- в) Вполне могут применяться наценки на АТ;
- г) Используется самый широкий ассортимент ценовых скидок.

9. В жизненном цикле АТ на стадии зрелости:

- а) Норма прибыли от продажи единицы АТ падает, а масса прибыли является наибольшей и расходуется на поддержку АТ, находящихся в других фазах жизненного цикла;
- б) Объем предложения сравнивается с объемом спроса, что свидетельствует о достижении «точки маркетинга»;
- в) Есть смысл ограничить ассортимент двумя-тремя наиболее ходовыми модификациями АТ;
- г) Применяются в основном только скидки с цены товара, используемые для удержания консервативно настроенных покупателей.

10. В фазе спада в жизненном цикле АТ не следует (укажите лишнее):

- а) Думать, что работа с этой АТ нуждается во вложениях;
- б) Акцентировать внимание потребителей на том, что АТ им хорошо известна;
- в) Тратить средства на рекламу данной АТ;
- г) Сужать ассортимент данной категории АТ.

Тест №5

Тема: «Сбыт, торговля АТ»

1. Для того чтобы охарактеризовать некое сообщение как рекламное, важно убедиться в следующем:

- а) Неличный характер представления и продвижения идей, АТ;
- б) Оплачиваемость сообщения заинтересованным в продаже вполне определенным лицом;
- в) Верно и то и другое;
- г) Верно, если первое сочетается со вторым.

2. Прямая реклама АТ не использует следующие формы:

- а) Письма, открытки;
- б) Каталоги, проспекты;
- в) Рекламные TV- ролики;
- г) Календари.

3. В развитых странах ведущей формой продвижения АТ на рынки в последние годы стала:

- а) Телереклама;
- б) Прямая реклама;

- в) Реклама на выставках;
- г) Система «public relations».

4. Рекламный слоган – это:

- а) Главный аргумент рекламного послания;
- б) Любой броский элемент рекламы, привлекающий к ней внимание;
- в) Адресная информация рекламного характера;
- г) Рекламный девиз.

5. Если понимать рекламу как информацию, распространяемую для неопределенного круга лиц, то рекламой нельзя будет назвать (укажите лишнее):

- а) Информацию в изданиях, распространяемых только по подписке;
- б) Информацию, адресованную конкретным сегментам потребительского рынка;
- в) Информацию, значимую только для определенных потребителей;
- г) Информацию, недоступную для отдельных категорий возможных потребителей.

6. Почему наиболее распространенным методом определения суммы расходов на рекламу является расчет в процентах к уровню сбыта предыдущего года?

- а) Потому что полученные деньги - это реальные деньги;
- б) Так как это наиболее простой способ формирования рекламного бюджета;
- в) Так как это метод, позволяющий уйти от проблем с определением эффективности рекламной деятельности;
- г) Поскольку тем самым расходы на рекламу приводятся в соответствие с логикой рыночной активности предприятия.

7. Сбыт АТ в маркетинге – это:

- а) Отношения, существующие на рынке по поводу купли-продажи АТ;
- б) Совокупность операций начиная с того момента, как АТ покинуло производственный корпус, и вплоть до передачи АТ потребителю (включительно),
- в) Общение продавца с покупателем;
- г) Верны все предыдущие ответы.

8. Вертикальная маркетинговая система как канал сбыта АТ:

- а) Базируется на собственности или помощи одного участника в отношении всех звеньев канала сбыта;
- б) Предполагает механизм мотивирования одним участником канала сбыта всех остальных участников;
- в) Возможны оба предыдущих варианта;
- г) Предполагает сбыт АТ разных категорий.

9. Поведение продавца с позиции судьи целесообразно, если нужно:

- а) Избежать деликатной, затруднительной ситуации;
- б) Избежать проблем, за исключением вопросов о цене;
- в) Облегчить взаимное понимание продавца и клиента;
- г) Уйти от ответственности.

10. Какое из этих положений раскрывает взаимоотношения маркетинга и менеджмента?

- а) Маркетинг – это один из подходов в менеджменте;
- б) Менеджмент – это важный компонент маркетинга;
- в) Менеджмент и маркетинг частично пересекаются;
- г) Верно и «а» и «б».

Тест №6

Тема: «Маркетинговая служба в авиастроении»

1. Функциональная структура организации маркетинговой службы – это:

- а) Структура, базирующаяся на разделении маркетинговых функций между отдельными сотрудниками, группами сотрудников в службе маркетинга;
- б) Структура, обеспечивающая реальное функционирование маркетинга на предприятии;
- в) Верно и то, и другое;
- г) Структура, отвечающая монофункциональной ориентации маркетинга, в отличие от полифункциональной.

2. Неверно, что структура организации службы маркетинга (укажите лишнее):

- а) Предполагает разделение ответственности сотрудников службы по отдельным видам АТ;
- б) Вполне естественна при значительной степени диверсификации ассортимента АТ;
- в) Может успешно включать в себя элементы функциональной структуры;
- г) Наиболее эффективна при ассортименте АТ.

3. Рыночная структура организации службы маркетинга – это:

- а) Структура, соответствующая типу интересующего предприятия рынка;
- б) Структура, состоящая из звеньев, соответствующих различным сегментам рынка;
- в) Верно и то, и другое;
- г) Предыдущие три ответа неверны.

4. Неверно, что географическая структура организации службы маркетинга (укажите лишнее):

- а) Предполагает разделение ответственности сотрудников или групп внутри службы маркетинга за деятельность в различных регионах;
- б) Трудно совместима с функциональной организационной структурой;
- в) Эффективна при развитой экспортной активности предприятия;
- г) Является разновидностью рыночной организационной структуры.

5. Для предприятия средних размеров оптимальным является:

- а) Возложение ответственности за сбытовую программу на подразделение маркетинга;
- б) Функционирование специалистов по маркетингу в составе отдела сбыта;
- в) Паритетное существование групп сбыта и маркетинга в их тесном взаимодействии;
- г) Предыдущие три ответа неверны.

6. Наиболее точным методом формирования бюджета маркетинга из нижеперечисленных является:

- а) Метод соответствия конкуренту;
- б) Метод фиксированного процента;
- в) Метод «Цель- задание»;
- г) Метод маржинального дохода.

7. В постоянные издержки в бюджете маркетинга не включают:

- а) Расходы на функционирование службы маркетинга;
- б) Издержки, связанные с исследованиями рынка;
- в) Скидки и наценки;
- г) Ни второе ни, третье.

8. Соотношение между затратами на производство АТ на их продвижение, включая коммуникации:

- а) Существенно меньше для категории АТ индивидуального потребления;
- б) Может быть самым разным независимо от категории АТ;
- в) Существенно меньше для категории гражданской АТ;
- г) Все зависит от соотношения спроса и предложения АТ.

9. Кривая, характеризующая зависимость результатов маркетинговой деятельности от затрат на нее, имеет вид:

- а) S-образной кривой;
- б) Прямой с положительным наклоном;
- в) Синусоиды, устремленной вправо и вверх;
- г) Части параболы с касательной, имеющей положительный наклон.

10. Оптимальная сумма затрат на маркетинг не зависит от следующего фактора:

- а) Имидж предприятия на рынке;
- б) Отрасль, в которой работает предприятие;
- в) Перспективность целевого сегмента рынка;
- г) Достигнутые предприятием финансовые результаты.

Библиографический список

Основная литература:

1. Акимова, Н. Ф. Многоуровневая система показателей эффективности управления коммерческой деятельностью авиакомпании / Н. Ф. Акимова. – М. : Доброе слово, 2000.
2. Артамонов, Б. В. Авиатранспортный маркетинг / Б. В. Артамонов, М. Л. Мамонова. – М. : МИИТА, 1990.
3. Афанасьев, В. Г. Коммерческая эксплуатация международных воздушных линий / В. Г. Афанасьев. – М. : Воздушный транспорт, 1991.
4. Балашов, Б. С. Система мирового воздушного транспорта и российская гражданская авиация / Б. С. Балашов, В. М. Тихонов. – М. : Фонд «Правовая культура», 1992.
5. Костромина, Е. В. Экономика авиакомпаний в условиях рынка / Е. В. Костромина. – М. : НОУ ВКШ «Авиабизнес», 2005.

Дополнительная литература:

6. Балашов, Б. С. Интеграционный процесс современного этапа развития воздушного транспорта / Б. С. Балашов. – СПб., 1992.
7. Доброва, Г. С. Экономика, организация и планирование Г.А. / Г. С. Доброва, Е. П. Лисин, А. А. Хижняк. – М. : Транспорт, 2005.
8. Косиченко, Е. Ф. Совершенствование управления транспортом в условиях экономической реформы (на примере ГА) / Е. Ф. Косиченко. – М. : Транспорт, 1996.
9. Курило, В. М. Концепция перехода гражданской авиации к рыночным отношениям / В. М. Курило. – М. : Воздушный транспорт, 1991.
10. Пастухов, А. Ю. Экономико-организационный механизм авиакомпании-диссаунтера / А. Ю. Пастухов. – М. : МГТУ ГА. Сборник трудов, 2004.
11. Терешина, Н. П. Экономическое регулирование и конкурентоспособность перевозок / Н. П. Терешина. – М. : Железнодорожный транспорт. 1994.
12. Балашов, В. С. Система мирового воздушного транспорта и российская гражданская авиация / В. С. Балашов, В. М. Тихонов. – М. : Фонд «Правовая культура», 1992
13. Воздушный кодекс РФ. – М., 1997.
14. Закон РФ “О защите прав потребителей” от 07.02.92.
15. Григорук, В. У. Организация перевозок на внутренних и международных воздушных линиях / В. У. Григорук. – М. : СПТКГА, 2002.
16. Павлова, И. П. Сервисная деятельность / И. П. Павлова, В. К. Раманович. – СПб : ГУАП, 2002.
17. Стогар, В. П. Коммерческая деятельность на воздушном транспорте / В. П. Стогар, Н. С. Федотова. – М., 1990.
18. www.avia.ru
19. www.GARANT.ru

Учебное издание

МАХИТЬКО Вячеслав Петрович

**Государственное регулирование
и рынок в авиастроении**

Редактор Штаева М.

Подписано в печать 21.10.2008. Формат 60×84/16.

Усл. печ. л. 14,18 . Тираж 100 экз.

Ульяновский государственный технический университет
432027, г. Ульяновск, ул. Сев. Венец, 32

Типография УлГТУ, 432027, г. Ульяновск, ул. Сев. Венец, 32