

Непомерный рост затрат: время менять подходы



«Крылья России», октябрь 2006

Постановка проблемы: рост затрат российских авиакомпаний

За последние 5 лет (2001-2006гг.) удельные расходы на летный час Ту-154М на ВВЛ за вычетом инфляции* выросли в **1,5 раза**

в т.ч. выросли:

расходы на топливо – в **2 раза**

остальные расходы – в **1,3 раза**



Мировые тенденции: нетопливные затраты авиакомпаний снижаются

Удельные расходы
авиакомпаний мира,
не считая топлива,
СНИЗИЛИСЬ за
последние 5 лет **на 13%***



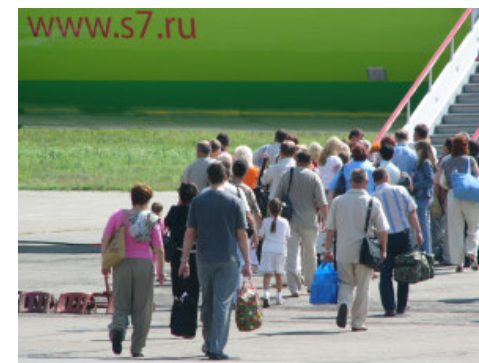
Причина?

**Российские авиакомпании
ничего не делают
для повышения
эффективности работы???**



Что S7 Airlines сделала для повышения эффективности за последние 5 лет?

- Производительность труда* выросла в 2,6 раза
- Налет на 1 КВС вырос в 1,5 раза
- Повысилась эффективность использования парка ВС: налет на 1 ВС увеличился в 1,4 раза
- Изменилась структура парка в пользу более экономичных ВС: расход топлива на ткм снизился на 23%.
- Внедрен более дешевый канал дистрибуции: продажа авиабилетов через Интернет
- Сократилась доля непроизводственных расходов в выручке



Авиакомпания активно работает над повышением своей экономической эффективности в тех областях, на которые она может влиять

Где возникают препятствия на пути повышения экономической эффективности?

Там, где мы сталкиваемся с

- **МОНОПОЛИЯМИ**
- **НЕСОВЕРШЕНСТВОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА**
- **ТАМОЖЕННЫМИ БАРЬЕРАМИ**



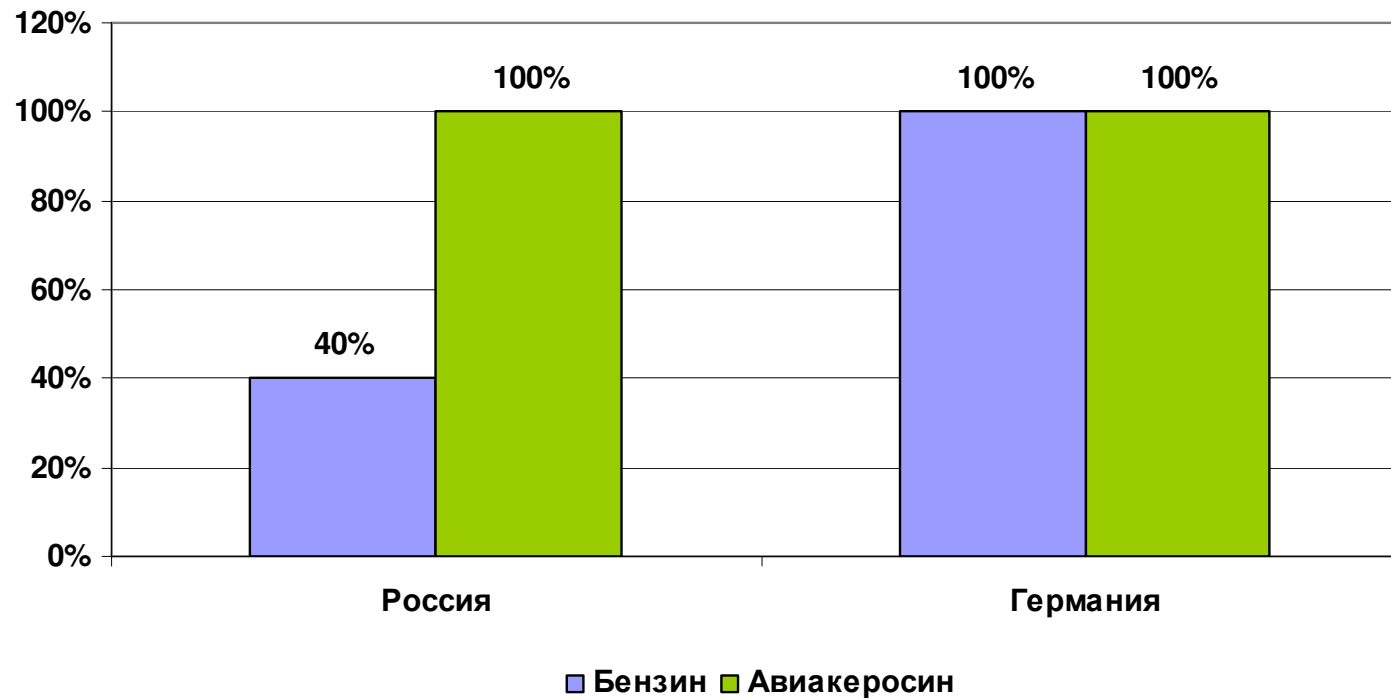
**Эти вопросы требуют
вмешательства государства**



Монополизм ТЭК

Сегодня цены на топливо и услуги по обеспечению топливом, устанавливаемые ТЭК, никак не регулируются государством, т. к. большинство ТЭК формально не являются естественными монополиями

Сравнение цен на бензин и авиакеросин в России и Германии, август 2006г.



Где возникают препятствия на пути повышения экономической эффективности?

Внешние ограничения, которые авиакомпании не в состоянии устранить

Тип ограничения		Осознание наличия проблемы гос-вом
Монополии	ТЗК	+
	Аэропорты	+
	Аэронавигация	...
Законодательные и таможенные ограничения	Электронный билет: законодательные барьеры	+
	Таможенные пошлины на западные ВС	+

+ - Создана рабочая группа при Минтрансе РФ

Аэронавигация: резкое повышение ставок



С 01.11.2006 Росаэронавигация повышает ставки сборов с **российских** эксплуатантов в **1,9** раза



- Для S7 Airlines это означает увеличение расходов на **\$8 млн.** в год
- Авиакомпании РФ понесут около **\$60 млн.** дополнительных расходов в год*



*1,5 млрд.рублей – Источник: АТО, №8, 2006г.

Аэронавигационные сборы: российская методика

В России ставка за аэронавигационное обслуживание отечественного самолета нового поколения Ту-204-100 максимальной взлетной массой 103 тонны аналогична ставке для тяжелых дальнемагистральных ВС – Боинг-767 и даже Боинг-747, при значительной разнице в пассажировместимости.

При этом, ставка для Ту-204 в 1,4 раза выше ставки для Ту-154, при сопоставимой пассажировместимости



Аэронавигационные сборы: европейская методика



В зоне Евроконтроля для расчета сбора за АНО для каждой страны установлена **базовая ставка** платежей, которая умножается на **коэффициент**, прямо **учитывающий максимальную взлетную массу типа ВС**

Ставки сборов при увеличении взлетной массы повышаются **равномерно, а не скачками**

Такая методика обеспечивает баланс экономических интересов организаций УВД и авиакомпаний

Аэронавигационные сборы: предложения

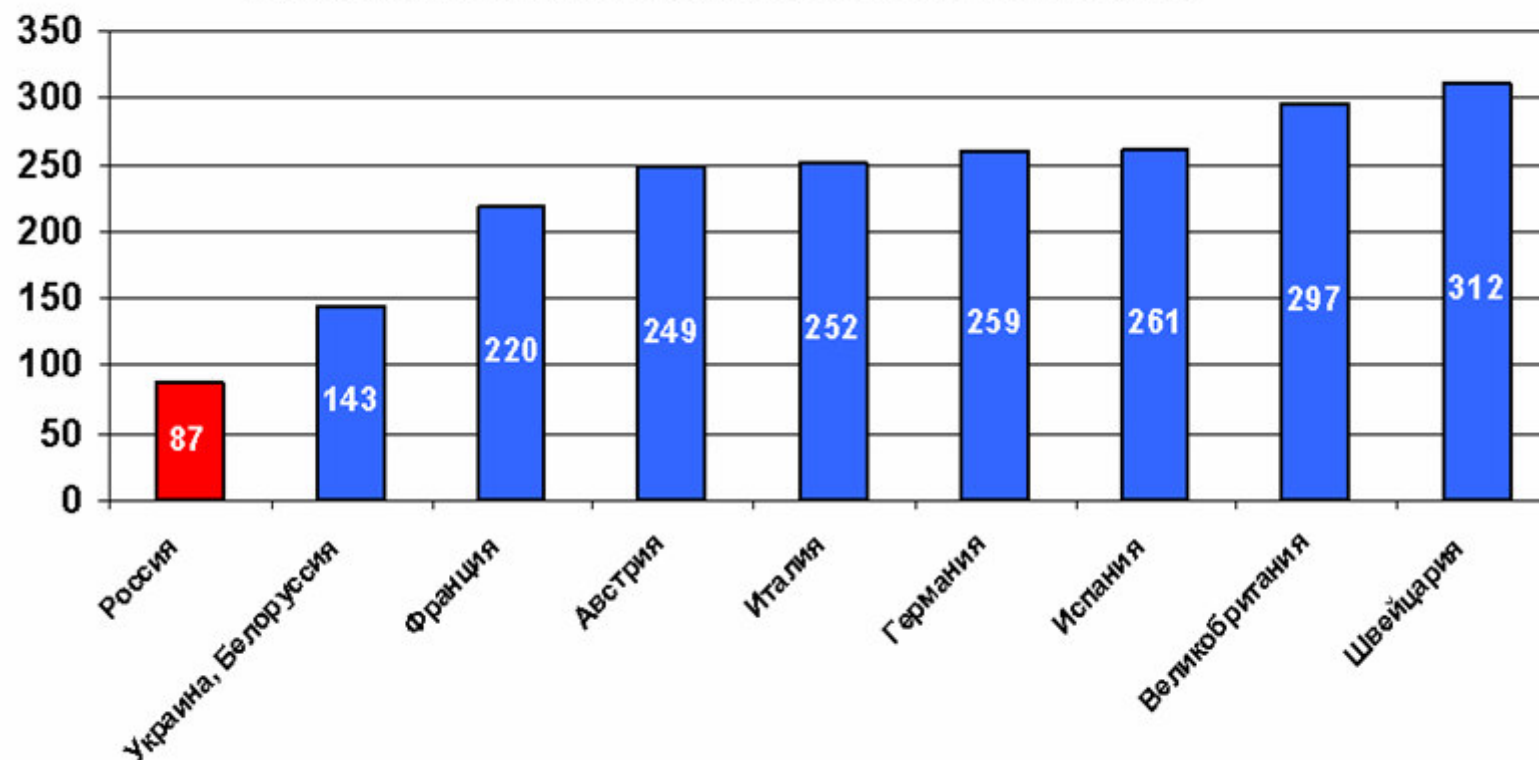


Ввести в России европейскую методику расчета сбора за АНО

Базовую ставку по стране рассчитать на основе ставки сбора за АНО Ту-154М, как самого массового российского самолета

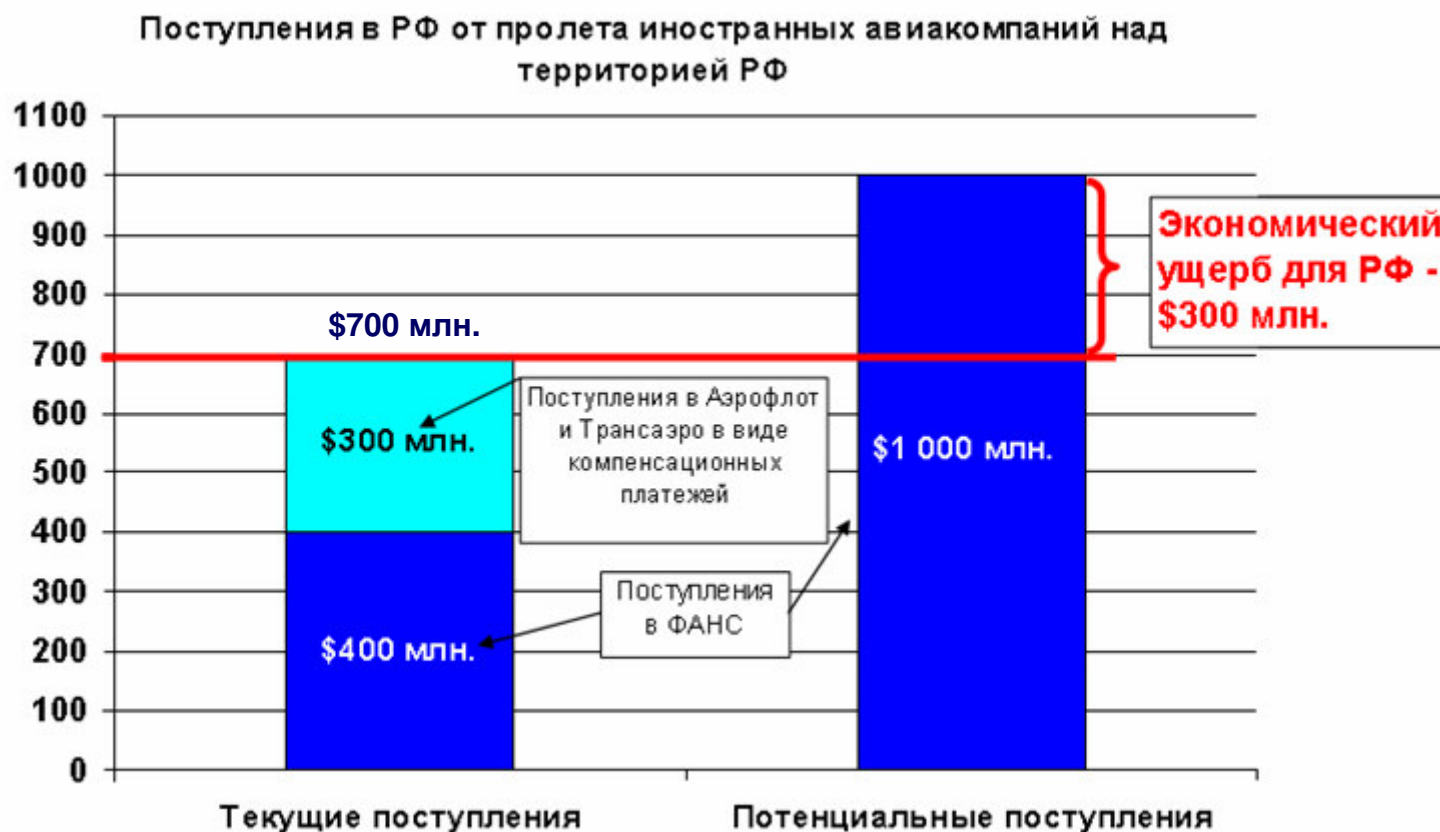
Аэронавигация: сборы с иностранных компаний

Ставка аэронавигационных сборов для авиакомпаний за пролет над территориями разных стран, долл. за 100 км для Boeing-747



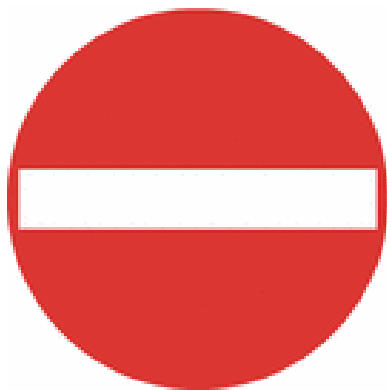
Более половины объемов аэронавигационного обслуживания приходится на иностранных пользователей воздушного пространства. При этом, **ставки сборов для иностранных авиакомпаний в России в 2-3 раза ниже, чем в странах ЕС и сопредельных государствах**

Аэронавигация: сборы с иностранных компаний



Роялти платят не все иностранные перевозчики. Потери России от выборочного взимания «компенсационных платежей» в сравнении с потенциальным повышением аэронавигационных сборов с иностранных авиакомпаний до европейского уровня достигают **\$300 млн. долл. в год**

Система «роялти»: ограничения для отрасли



Кроме того, система «роялти»:

- нарушает принципы свободной конкуренции в отрасли;
- по сути является нарушением международного права (в частности, Чикагской конвенции);
- является одним из препятствий на пути вступления России в ВТО

Как устранить проблемы?



Согласовать с мировым авиационным сообществом **повышение** ставок аэронавигационных сборов **для иностранных** авиакомпаний до уровня чуть ниже европейского, при условии:

- **ликвидации системы «компенсационных платежей»** иностранных авиакомпаний за право пролета над территорией РФ,
- реализации **инвестиционной программы** по развитию системы ОрВД на средства, полученные от повышения ставок,
- перехода на **методику Евроконтроля** при расчете ставок за аэронавигационное обслуживание

Пример несправедливой конкуренции: субсидирование РЖД



Серьезная проблема
авиаперевозок – несправедливая
конкуренция с РЖД

Объем **субсидий, запрашиваемых
РЖД** на финансирование убытков
пассажирских перевозок на 2007
г., превышает

1 млрд. долл.

Вмешательство государства: несправедливая конкуренция с РЖД



**Москва –
Владивосток –
Москва**



<i>Купе вагона эконом-класса фирменного поезда РЖД</i>		<i>Эконом-класс самолета (АК «ДАЛ»)</i>
более 6 суток	<i>Время в пути:</i>	9 часов
21 275 руб.*	<i>Стоимость туда-обратно:</i>	21 290 руб.**

* Источник: РЖД www.rzd.ru

** Источник: «Домодедовские авиалинии», www.akdal.ru



Субсидировать пассажира, а не компании!



Субсидировать нужно не конкретные компании, а пассажиров!

Результатом станут соблюдение принципов конкуренции и отсутствие поддержки для неэффективного ведения бизнеса:

- Пассажир **самостоятельно выбирает** вид транспорта и перевозчика;
- Соблюдаются принципы **конкуренции**;
- Государство **не субсидирует неэффективность** отдельных компаний;
- Осуществляется **социальная поддержка** населения со стороны государства



Есть два пути

**Эффективный
по издержкам
бизнес в равных
конкурентных
условиях**



**Массовые
государственные
дотации**

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

