



▶ **МАТВЕЕВА Анастасия Вячеславовна**
Аспирант кафедры мировой экономики

**Уральский государственный
экономический университет**
620144, РФ, г. Екатеринбург,
ул. 8 Марта/Народной воли, 62/45
Тел.: (343) 221-27-10
E-mail: anastasiyamatveeva@gmail.com

Ключевые слова

ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ РЫНКА
ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК
ПАТЕРНАЛИСТСКАЯ МОДЕЛЬ
ЛИБЕРАЛЬНАЯ МОДЕЛЬ
СМЕШАННАЯ МОДЕЛЬ

Аннотация

Проведен анализ моделей функционирования рынка пассажирских авиаперевозок, применяемых в мировой практике, выделены их основные характеристики. Изучено влияние процессов дерегулирования отрасли на переход от патерналистской модели к либеральной или смешанной. Реализация в России либеральной модели рассматривается как эффективный инструмент повышения конкурентоспособности отечественных авиаперевозчиков.

Источники

1. Международная организация гражданской авиации. Данные ИКАО за 2013 г. подтверждают уверенный рост спроса на пассажирские авиаперевозки и снижение спроса на грузовые авиаперевозки. URL: www.icao.int/Newsroom/News%20Doc%202013/COM.43.13.RU.pdf
2. Росавиация. Федеральное агентство воздушного транспорта. URL: www.favt.ru
3. Research and Innovative Technology Administration. Bureau of Transportation Statistics. URL: www.transtats.bts.gov
4. The World Bank. Air transport, passengers carried. URL: data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR

JEL classification

L93, R49

Характеристика моделей функционирования рынка пассажирских авиаперевозок

Глобализация мировой экономики тесно взаимосвязана с развитием воздушного транспорта. По данным Международной организации гражданской авиации, с 1970 г. количество пассажиров, перевезенных этим видом транспорта, увеличилось в 10 раз и составило 3,1 млрд пас. в 2013 г. (1,7 млрд пас. в 2000 г.) [1]. Значительно снизилась доля мирового рынка, занимаемая авиакомпаниями США. Если в 1970 г. она составляла 52,7%, то в 2000 г. уже 39,7%, а в 2013 г. лишь 24%. Доля авиаперевозчиков Китая увеличилась в 65 раз за последние 40 лет и в 2013 г. составила 11,1%.

Стремительная динамика развития авиации приводит к повышению мобильности населения и к росту объемов грузовых перевозок, тем самым являясь катализатором экономического роста. Происходит сокращение экономического расстояния между всеми регионами мира, что позволяет объединить их в единое глобальное транспортное, телекоммуникационное, финансовое и производственное пространство. В условиях возрастающей интернационализации экономики идут поиски все новых, более эффективных путей развития и форм международной организации хозяйствования. Изменяется не только авиационная техника, но и методы, способы, модели авиационного бизнеса.

Гражданская авиация относится к группе отраслей, деятельность предприятий которых контролируется наиболее жестко. Ни в литературе, ни на практике не подвергается сомнению необходимость внешнего воздействия на состояние рынка авиаперевозок, споры ведутся лишь о масштабах и методах государственного регулирования.

Исторически в авиаперевозках сложились две основные модели функционирования рынка: патерналистская и либеральная. В рамках патерналистской модели национальный перевозчик или большинство крупных авиакомпаний контролируются государством и имеют преференции в сравнении с остальными авиакомпаниями страны. Преференции

выражаются в государственных дотациях (на покрытие убытков, обновление парка ВС и т.д.) и монополии либо дуополии с зарубежным перевозчиком на значительной доле маршрутов, как правило, на наиболее доходных международных линиях. В странах с патерналистской моделью национальный перевозчик контролирует свыше 60–70% рынка, при этом частные авиакомпании выполняют небольшой объем перевозок.

В рамках патерналистской модели к основным формам государственной поддержки авиакомпаний могут быть отнесены:

- субсидирование лизинговых платежей;
- компенсация процентных ставок по кредитам, улучшенные условия кредитования;
- предоставление государственных гарантий;
- налоговые освобождения и налоговые льготы;
- предоставление государственных ссуд авиакомпаниям по сниженной процентной ставке;
- право беспосадочного ввоза воздушных судов определенного типа;
- в российской практике – «транс-сибирское роялти» – возмещение иностранными авиакомпаниями упущенной коммерческой выгоды вследствие беспосадочных полетов из Европы в страны Юго-Восточной Азии.

В период становления отрасли гражданской авиации требовалась как экономическая, так и политическая поддержка, поэтому исторически сложилось так, что в мире больше примеров патерналистской модели. К ним можно отнести Францию – фактически до слияния в мае 2004 г. Air France и KLM, Швейцарию – фактически до слияния Swiss International Air Lines с немецкой Lufthansa в 2005 г. Однако в последние 20–25 лет все большее число государств отказывается от патернализма в отрасли в пользу конкурентного рынка.

В настоящее время патерналистская модель ярко представлена в странах

Passenger Air Transportation Market: the Characteristics of Functional Models

Таблица 1 – Основные характеристики крупнейших авиакомпаний стран с патерналистской моделью рынка пассажирских авиаперевозок

Показатель	Сингапур	Тайланд	ОАЭ	Китай	Финляндия
Крупнейшие авиакомпании	Singapore Airlines	Thai Airways	Emirates, Etihad Airways	Air China, China Southern Airlines и China Eastern Airlines	Finnair
Участие государства в управлении авиакомпанией	Temasek Holdings (государственная инвестиционная компания) – 55,84% акция	Министерство финансов – 51,03%	100% акций принадлежит государственной инвестиционной корпорации	Гос. холдинги: China National Aviation Holding – 100% Air China; China Southern Air Holding – 50,3% China Southern Airlines; Правительство КНР – 61,64% China Eastern Airlines	Контрольный пакет акций принадлежит Правительству Финляндии – 55,8%
Флот компаний, ВС	121	92	Emirates – 205, Etihad – 89	Air China – 317; China Southern Airlines – 452; China Eastern Airlines – 355	58
Число направлений полетов	61 пункт в 34 странах	81 пункт в 38 странах	Emirates – 140 в 70 странах; Etihad – 102 в 62 странах	Air China – 284 в 29 странах; China Southern – 190 в 40 странах; China Eastern – 151 в 31 стране	86 пунктов в 48 странах
Число перевезенных пассажиров в 2013 г., млн пас.	18,2	21,0	Emirates – 39,4; Etihad – 11,5	Air China – 77,7; China Southern Airlines – 91,8; China Eastern Airlines – 80,0	9,2
Доля внутреннего рынка, %	33	29,2	Emirates – 42; Etihad – 12	Air China Group – 25; China Southern Group – 27; China Eastern Group – 22	55,9
Вхождение в глобальные альянсы авиакомпаний	Star Alliance (2000)	Star Alliance (1997)	Не входят	Star Alliance (Air China, 2007); SkyTeam (China Southern Airlines, 2007, China Eastern Airlines, 2011)	Oneworld (1999)
Наличие бюджетных авиакомпаний	Jetstar Asia Airways, Scoot, Tigerair	Thai Smile, Nok Air, Bangkok Airways, Orient Thai, Thai AirAsia	Flydubai (принадлежит правительству Дубай), Air Arabia	Spring Airlines	Blue1

Источник: составлено автором по данным годовых отчетов и официальных публикаций авиакомпаний.

► **Anastasiya V. MATVEEVA**
Postgraduate of Global Economy Dept.

Ural State University of Economics
620144, RF, Yekaterinburg,
8 Marta/Narodnoy Voli St., 62/45
Phone: (343) 221-27-10
E-mail: anastasiyamatveeva@gmail.com

Keywords

FUNCTIONING OF PASSENGER
AIR TRANSPORTATION MARKET
PATERNALISTIC MODEL
LIBERAL MODEL
MIXED MODEL

Summary

The analysis of functional models of passenger air transportation market that are used in the world practice is carried out and their main features are highlighted. The author examines the influence of deregulation processes in the industry on the transition from the paternalistic model to the liberal or mixed one. The implementation of the liberal model in Russia is considered as an effective tool for enhancing competitiveness of domestic carriers.

References

1. International Civil Aviation Organization. ICAO data for 2013 confirm strong growth in demand for passenger air transportation and reduced demand for cargo air transportation. Available at: www.icao.int/Newsroom/News%20Doc%202013/COM.43.13.RU.pdf.
2. Official website of Federal Agency of Air Transport "Rosaviatsiya". Available at: www.favt.ru.
3. Research and Innovative Technology Administration. Bureau of Transportation Statistics. Available at: www.transtats.bts.gov
4. The World Bank. Air transport, passengers carried. Available at: data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR

JEL classification

L93, R49

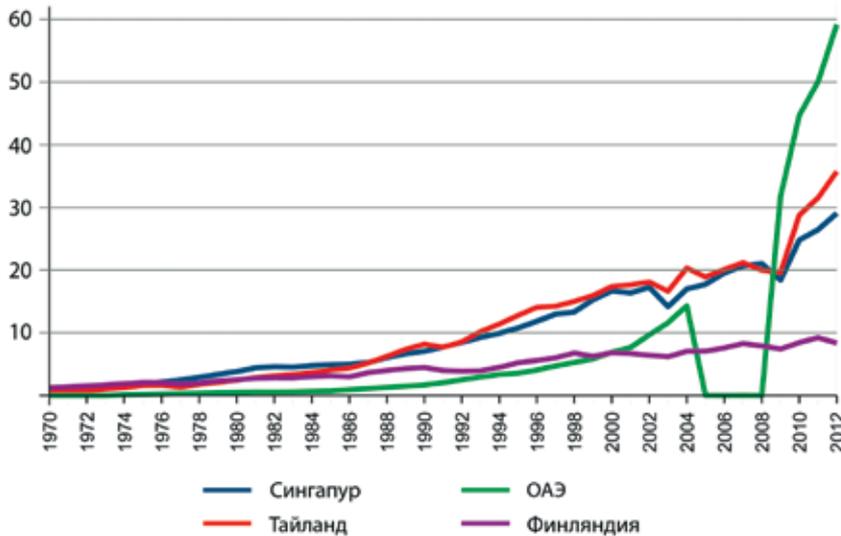


Рис. 1. Динамика роста числа пассажиров, перевезенных авиакомпаниями Сингапура, Тайланда, ОАЭ и Финляндии с 1970 по 2012 г., млн пас. [4]

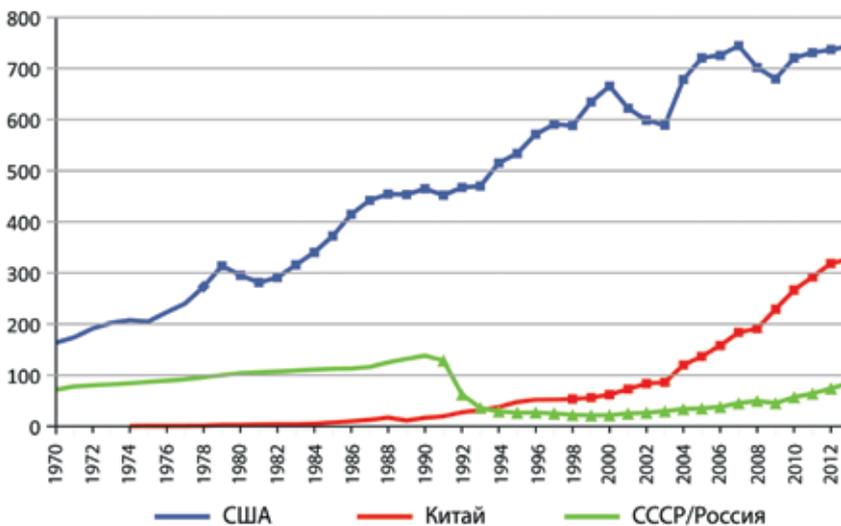


Рис. 2. Количество пассажиров, перевезенных авиакомпаниями США, Китая и СССР (России) в период после дерегулирования отрасли, млн пас. [4]

Юго-Восточной Азии и ряде других небольших по территории государств. Транспортная отрасль является важным стратегическим приоритетом для данных стран и обеспечивает значительную долю ВВП. Объемы государственных инвестиций в отрасль составляют заметную часть государственного бюджета. Нами было проведено сравнение систем управления авиаиндустрией в странах с патерналистской моделью, а именно в Сингапуре, Таиланде, ОАЭ, Китае и Финляндии (табл. 1).

Данные табл. 1 свидетельствуют о том, что, несмотря на относительно высокую концентрацию на рынке авиаперевозок в странах с патерналистской моделью, уровень развития крупнейших государственных авиакомпаний достаточно высок. Развита как маршрутная сеть, так и парк воздушных судов данных перевозчиков. На внутреннем рынке

присутствуют и бюджетные авиакомпании, хотя в ряде случаев контрольный пакет акций лоукостеров принадлежит государственной авиакомпании. Большинство из представленных перевозчиков входят в глобальные альянсы. Исключением являются авиакомпании ОАЭ. По мнению представителей компании Emirates, необходимость достижения консенсуса со всеми членами альянса мешает способности быстро реагировать на изменения рынка.

На рис. 1 представлена динамика роста числа пассажиров, перевезенных авиакомпаниями стран с патерналистской моделью (Сингапур, Тайланд, ОАЭ и Финляндия) с 1970 по 2012 г.

Патерналистская модель может способствовать значительному росту пассажиропотока. Так, за последние 20 лет число пассажиров, перевезенных авиакомпаниями ОАЭ, увеличилось

в 23,6 раза и составило 59,2 млн пас. Значительно увеличилось и число пассажиров, перевезенных авиакомпаниями Тайланда, – в 4,2 раза – до 35,7 млн пас. Аналогичный показатель для авиакомпаний Сингапура составил 3,4 раза – до 29,1 млн пас., для авиакомпаний Финляндии – 2,1 раза – до 8,4 млн пас. [4] Несмотря на растущую популярность либеральной модели, патерналистская модель может быть эффективной и обеспечивать высокие результаты. Однако для этого необходимы крупномасштабные государственные инвестиции и последовательно проводимая политика.

Патерналистская модель отрасли пассажирских авиаперевозок была характерна и для СССР. К началу 1990-х годов в СССР существовала развитая система пассажирских авиаперевозок на внутренних воздушных линиях, которая обеспечивала достаточный уровень мобильности населения и транспортную доступность отдаленных регионов. Рынок отсутствовал, весь объем перевозок фактически выполняла государственная авиакомпания «Аэрофлот». До конца 1991 г. собственником отрасли в лице Министерства гражданской авиации СССР было государство.

Фундаментальную роль в переходе от патерналистской модели к более либеральной или смешанной играют процессы дерегулирования отрасли. Под дерегулированием подразумевается отход государства от регулирования отрасли. В США Закон о дерегулировании деятельности авиакомпаний был принят в 1978 г. Переход занял около 7 лет. В Китае дерегулирование осуществлялось в два этапа с конца 1970-х годов по настоящее время. Переход на дерегулирование в России не был законодательно оформлен. Не была сформулирована новая концепция управления отраслью, не были проанализированы недостатки существовавшей системы, не определены цели новой системы управления. На рис. 2 отображено влияние процессов дерегулирования отрасли на число пассажиров, перевезенных авиакомпаниями США, Китая и СССР (России) в 1970–2013 гг.

Дерегулирование способствовало значительному усилению конкуренции между авиакомпаниями, которое в целом привело к повышению качества услуг. Несмотря на высокие цены на нефть, средняя стоимость авиабилета на рейс внутри США в текущих ценах снизилась с 600 дол. в 1980 г. до 381 дол. в 2013 г. Произошло увеличение загрузки салона. Так,

Таблица 2 – Особенности рынка пассажирских авиаперевозок стран с либеральной моделью

Показатель	США	Канада	Германия	Япония	Филиппины
Количество сертифицированных авиакомпаний	138	110	54	26	30
Крупнейшие авиакомпании	American Airlines, Delta Airlines, United Airlines – частные авиакомпании. Southwest Airlines – бюджетная авиакомпания	Air Canada – частная авиакомпания, WestJet – частная бюджетная авиакомпания	Lufthansa, Air Berlin – частные авиакомпании	Japan Airlines, All Nippon Airways (ANA) – частные авиакомпании	Cebu Pacific – частная бюджетная авиакомпания, Philippine Airlines (PAL) и PAL Express – частные авиакомпании
Флот компании, ВС	American Airlines – 631; Delta – 745; United – 711; Southwest – 595	Air Canada – 178; WestJet – 115	Lufthansa – 276; Air Berlin – 119	JAL – 174; ANA – 200	Cebu Pacific – 52; PAL – 53; PAL Express – 24
Число направлений полетов	American Airlines – 163; Delta – 318; United – 186; Southwest – 89	Air Canada – 181; WestJet – 89	Lufthansa – 211; Air Berlin – 171	JAL – 92; ANA – 73	Cebu Pacific – 58; PAL – 60; PAL Express – 37
Количество пассажиров, перевезенных в 2013 г., млн пас. (прирост к показателю прошлого года)	Delta – 120,4 (+3,4%); Southwest – 115,3 (+2,8%); United – 90,1 (-2,4%); American – 86,8 (+0,6%)	Air Canada – 35,8 (+2,6%); WestJet – 18,5 (+6,1%)	Lufthansa (+German-wings) – 76,3 (+1,4%); Lufthansa Group – 104,6 (+1,0%); Air Berlin – 31,5 (-5,4%)	Japan Airlines – 38,9 (+3,7%); All Nippon Airways – 49,0 (+8,9%)	Cebu Pacific – 13,1 (+6,9%); PAL – 6,7 (-16,4%); PAL Express – 4,5 (-3,4%)
Доля крупнейшей авиакомпании на внутреннем рынке	American Airlines + US Airways – 13,7% + 10,9%	Air Canada – 55,0%; WestJet – 36,0%	Lufthansa – 50,3% (+ Germanwings – 62,3%)	All Nippon Airways – 46,2%; Japan Airlines – 27,1%	Cebu Pacific – 50,4%; PAL и PAL Express – 34,1%
Вхождение национальных авиакомпаний в глобальные альянсы	Star Alliance – United Airlines; Oneworld – American Airlines; SkyTeam – Delta Airlines	Star Alliance – Air Canada	Star Alliance – Lufthansa; Oneworld – Air Berlin	Star Alliance – All Nippon Airways; Oneworld – Japan Airlines	
Наличие бюджетных авиаперевозчиков	AirTran, Allegiant Air, Frontier Airlines, JetBlue, Southwest Airlines, Spirit Airlines, Sun Country, Virgin America	Air Canada Rouge, Air Transat, Porter Airlines, Sunwing, WestJet	Germanwings	Air Do, Jetstar Japan, Peach, Skymark Airlines, Solaseed Air, Spring Airlines Japan, StarFlyer, Vanilla Air	Philippines AirAsia, Cebu Pacific, PAL Express, Tigerair Philippines

Источник: составлено автором по данным годовых отчетов и официальных публикаций авиакомпаний.

в начале 1970-х этот показатель составлял 50%, в 1980 г. – 58,6%, в 2001 г. – 70%, в 2013 г. салон среднестатистического самолета заполнялся на 83,4% [3].

К отрицательным эффектам можно отнести финансовую нестабильность авиакомпаний и значительную консолидацию рынка. Борьба авиаперевозчиков за рынок приводит к их постоянному укрупнению и слиянию, к монополизации рынка.

В результате был сделан вывод, что чрезмерное государственное регулиро-

вание отрасли приводит к завышению тарифов, сдерживает эффективность функционирования авиакомпаний и не стимулирует увеличение прибыльности. Крупные авиаперевозчики, ориентируясь на господдержку, теряли способность адекватно реагировать на рыночные изменения и оставаться активными участниками рынка.

Либеральная модель функционирования рынка пассажирских авиаперевозок возникла после Второй мировой вой-

ны, когда экономика некоторых стран, таких как США, стала интенсивно развиваться. Появилась идея отхода от административного управления гражданской авиацией и распространения на нее рыночных отношений. Идея дерегулирования оказалась привлекательной, и примеру США последовали сначала Канада, а затем европейские страны и некоторые азиатские, в том числе Япония.

Действуя в соответствии с либеральной моделью, государство обеспечивает свободную конкуренцию, не предоставляет особых преференций и не вмешивается в хозяйственную деятельность национального перевозчика и крупных авиакомпаний. Заметную долю рынка в данном случае занимают частные перевозчики, государство не является основным собственником национальной авиакомпании. Как правило, значительно развита бюджетная авиация. Еще одна характерная черта либеральной модели – более низкий уровень концентрации рынка, который поделен между несколькими крупными авиакомпаниями с сопоставимыми объемами перевозок. Тем не менее либерализация является ослабленной формой регулирования, т.е. вариантом, при котором государство оставляет за собой некоторые функции управления.

Нами было проведено сравнение опыта перехода таких стран, как США, Канада, Германия, Япония и Филиппины, от патерналистской к либеральной модели функционирования рынка пассажирских авиаперевозок с текущей ситуацией на рынке данных стран. Результаты представлены в табл. 2.

На рис. 3 представлено сравнение числа пассажиров, перевезенных в 1970–2012 гг. авиакомпаниями исследуемых стран с либеральной моделью, за исключением США, ввиду значительного превышения размера рынка данной страны. Ранее нами было проведено сравнение показателя США с показателями Китая и России (см. рис. 2).

Данные табл. 2 и рис. 3 свидетельствуют о развитии отрасли пассажирских перевозок в странах с либеральной моделью. Во всех рассмотренных случаях крупнейшими авиаперевозчиками являются частные авиакомпании. В странах с данной моделью рынка зарегистрировано значительное количество сертифицированных эксплуатантов. Тем не менее высока доля внутреннего рынка, занимаемая крупнейшими авиакомпаниями. Так, в США на четыре крупнейшие авиакомпании приходилось 64,4% рынка

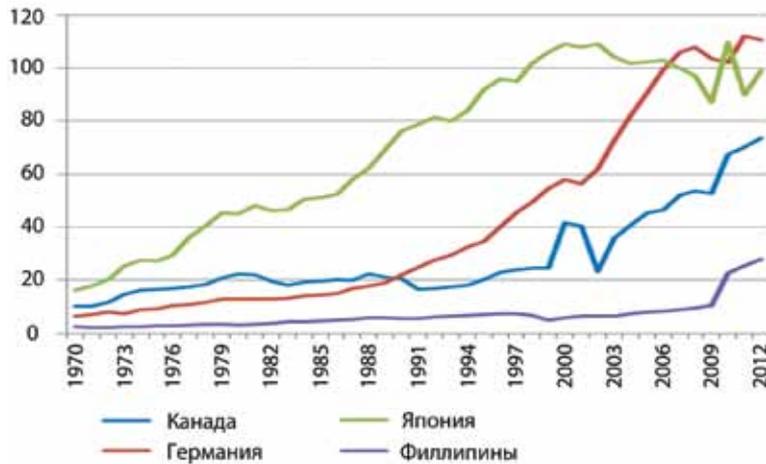


Рис. 3. Изменение числа пассажиров, перевезенных авиакомпаниями Канады, Германии, Японии и Филиппин в 1970–2012 гг., млн пас. [4]

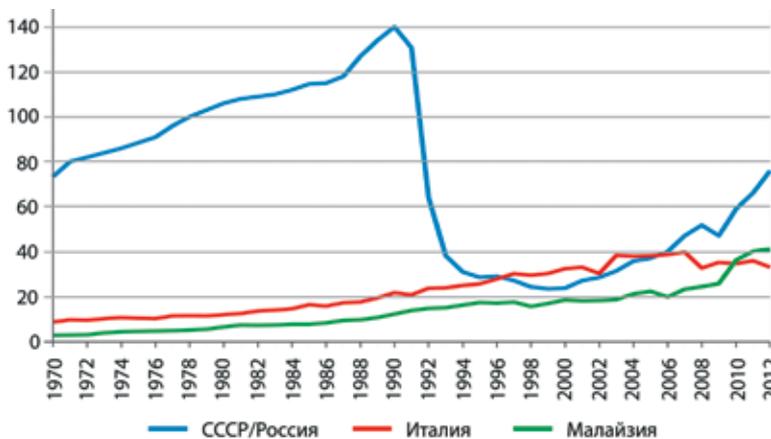


Рис. 4. Изменение числа пассажиров, перевезенных авиакомпаниями Италии, Малайзии и России в 1970–2012 гг., млн пас. [4]

до слияния American Airlines с US Airways. Доля двух крупнейших авиакомпаний Канады составляет примерно 91% внутреннего рынка. На две крупнейшие авиакомпании Германии приходится 71,2% рынка, а на двух крупнейших авиаперевозчиков Японии – 73,3% рынка.

Интересно отметить значительное развитие бюджетной авиации в странах с либеральной моделью. Во всех изученных выше странах лоу-кост авиакомпании представляют существенную конкуренцию крупнейшим перевозчикам с традиционной моделью. Так, доля внутреннего рынка частной бюджетной филиппинской авиакомпании Cebu Pacific Air превышает 50%. Исключение составляет Япония. Однако организационная структура ведущих авиакомпаний значительно диверсифицирована и включает бюджетные подразделения. Большинство крупнейших авиаперевозчиков стран с либеральной моделью также входит в глобальные альянсы авиакомпаний.

В целом наблюдается четкая общемировая тенденция по либерализации и дерегулированию рынка авиаперевоз-

зок, причем вопрос о целесообразности либерализации международных авиаперевозок уже не стоит – дискуссия идет о выборе наиболее эффективных путей ее осуществления. Данная модель позволяет достичь существенного развития отрасли, а также эффективно интегрироваться в динамичную международную систему пассажирских авиаперевозок.

В настоящее время многие страны находятся на пути от строгого государственного регулирования гражданской авиации к достижению принципов рыночной конкуренции, реализуя в том или ином виде так называемую смешанную модель. В их число входит Российская Федерация. Смешанной модели сегодня также придерживаются некоторые европейские страны, среди которых Италия, азиатские страны, в том числе Малайзия, страны Латинской Америки – до недавнего времени Бразилия и некоторые другие государства.

Данная модель функционирования рынка пассажирских авиаперевозок, как правило, дает наилучшие результаты. Непоследовательность государственной политики в отрасли ведет к нарушению

конкурентных механизмов, неэффективности государственных (либо субсидируемых) авиакомпаний, потере позиций национальных авиаперевозчиков на международной арене, а также к ухудшению ситуации на внутреннем рынке и снижению темпов роста перевозок. В табл. 3 отражены особенности и текущее состояние рынка пассажирских авиаперевозок Италии, Малайзии и России.

На рис. 4 представлено сравнение числа пассажиров, перевезенных авиакомпаниями исследуемых стран со смешанной моделью в 1970–2012 гг.

Данные табл. 3 свидетельствуют о том, что рынок авиационных пассажирских перевозок стран со смешанной моделью характеризуется довольно высоким уровнем концентрации. Государство владеет существенным, а в ряде случаев и контрольным пакетом акций крупнейшего национального перевозчика и осуществляет влияние на его производственную деятельность, сдерживая конкуренцию со стороны крупных частных авиакомпаний. Высока доля государственных авиакомпаний на внутреннем рынке. Доля Alitalia Group составила – 50,6%, Malaysia Airlines – 40%, Аэрофлота с дочерними компаниями – свыше 37%. При этом в Италии высока доля иностранных бюджетных авиакомпаний на внутреннем рынке. Доля ирландского бюджетного перевозчика Ryanair в 2013 г. составила 22,4%, а британской авиакомпании EasyJet – 9,9%. Доля частной бюджетной малайзийской авиакомпании AirAsia на внутреннем рынке превышает показатель национальной государственной авиакомпании Malaysia Airlines и составляет примерно 51,5%. Доля трех крупных частных российских авиакомпаний (S7 Airlines, Трансаэро, Ютэйр) в 2013 г. составляла примерно 41,4%.

Отметим, что наряду с отдельными признаками либеральной модели в России до сих пор существуют примеры патернализма, которые не позволяют говорить о логической завершенности структурных реформ в отрасли. Так, до начала 2000-х годов сохранялись авиакомпании, имеющие в своей структуре аэропорты. Проблемы с открытием новых рейсов у конкурирующих перевозчиков возникали в Красноярске, Владивостоке, Екатеринбурге, Хабаровске, Минеральных Водах и других аэропортах.

В последние годы в России активно проводилась политика государства по разделению аэропортов и авиакомпаний для исключения появления монопольного охвата того или иного региона или маршрутов. Юридически авиакомпании

Таблица 3 – Особенности рынка пассажирских авиаперевозок стран со смешанной моделью (Италия, Малайзия и Россия)

Показатель	Италия	Малайзия	Россия
Количество сертифицированных авиакомпаний	16	16	118
Крупнейшие авиакомпании	Alitalia – частная авиакомпания (однако 19,48% акций принадлежит гос. компании); Meridiana – частная авиакомпания; Air One – бюджетная авиакомпания, дочернее предприятие Alitalia	Malaysia Airlines – 69,37% акций принадлежит государственному инвестиционному фонду; AirAsia – частная бюджетная авиакомпания	Аэрофлот – 51,17% акций принадлежит государству; Трансаэро, Ютэйр, Сибирь (S7 Airlines) – частные авиакомпании
Флот компании, ВС	Alitalia – 104; Meridiana – 27; Air One – 10	Malaysia Airlines – 108; AirAsia – 164	Аэрофлот – 153; Трансаэро – 99; Ютэйр – 142; S7 Airlines – 56
Число направлений полетов	Alitalia – 83; Meridiana – 49; Air One – 34	Malaysia Airlines – 87; AirAsia – 88	Аэрофлот – 129; Трансаэро – 156; Ютэйр – 85; S7 Airlines – 83
Количество пассажиров, перевезенных в 2013 г., млн пас., (прирост к показателю прошлого года)	Alitalia Group (+ Air One) – 24,0 (–1,2%); Meridiana – 3,8 (–9,5%)	Malaysia Airlines – 17,2 (+28,5%); AirAsia – 21,9 (+11,7%)	Аэрофлот – 20,9 (+18,4%); Трансаэро – 12,5 (+21,0%); Ютэйр – 8,2 (+5,3%); Сибирь – 7,1 (+11,6%)
Доля крупнейших авиакомпаний на внутреннем рынке, %	Alitalia Group – 50,6; Meridiana – 8,6	Malaysia Airlines – 40,0; AirAsia – 51,5	Аэрофлот – 27,9; S7 Airlines – 17,6; Ютэйр – 13,3; Трансаэро – 10,5
Вхождение национальных авиакомпаний в глобальные альянсы	SkyTeam – Alitalia, 2009; Star Alliance – Air Dolomiti (аффилир.), 2003	Oneworld – Malaysia Airlines, 2013	SkyTeam – Аэрофлот, 2006; Oneworld – S7 Airlines, 2010
Наличие бюджетных авиаперевозчиков	Air One, Blue Panorama Airlines	AirAsia, AirAsia X, Firefly, Malindo Air	

Источник: составлено автором по данным годовых отчетов и официальных публикаций авиакомпаний.

отделились от аэропортов, но сохранились неофициальные договоренности о лоббировании аэропортом интересов местной авиакомпании и недопуске в аэропорт других российских авиакомпаний. Подобный протекторат со стороны аэропортов негативно влияет на эффективность авиаперевозок в регионе.

Другим примером патернализма можно назвать скрытые формы государственного субсидирования отдельных авиакомпаний. Например, «Аэрофлот», 51% акций которой принадлежит государству, и частная компания «Трансаэро» получили в 1999 г. возможность беспрошльного ввоза самолетов зарубежного производства взамен на обязательство закупить российские самолеты на сумму предоставленных преференций. В октябре 2009 г. начало действовать правильное постановление, которое продлевало беспрошленный ввоз самолетов вместимостью свыше 300 кресел, а также обнуляло ставку на самолеты мас-

сой более 120 т. Под данные критерии попадали дальнемагистральные лайнеры, приобретаемые «Аэрофлотом» и «Трансаэро».

В настоящее время в России зарегистрировано 118 авиаперевозчиков, имеющих действующий сертификат эксплуатанта. Несмотря на большое номинальное количество авиакомпаний в России, реальный уровень концентрации отрасли весьма высок. На пять крупнейших авиакомпаний приходится свыше половины перевезенных пассажиров (63,0%). При этом 35 российских авиакомпаний в 2013 г. перевезли 98% пассажиров. Аэрофлот занимает 24,7% рынка [2].

Выводы

1. Анализ международного и российского опыта показывает, что на сегодняшний день в мировой практике сложились три основные модели функционирования рынка пассажирских авиаперевозок: патерналистская, либеральная и смешан-

ная. В целом наблюдается четкая общемировая тенденция по либерализации и дерегулированию рынка авиаперевозок.

2. В рамках патерналистской модели национальный перевозчик или большинство крупных авиакомпаний контролируются государством и имеют преференции в сравнении с остальными авиакомпаниями страны. Несмотря на относительно высокую концентрацию на рынке, уровень развития крупнейших государственных авиакомпаний достаточно высок. Национальный перевозчик контролирует свыше 60–70% рынка, при этом частные авиакомпании выполняют небольшой объем перевозок. При наличии последовательно проводимой политики и крупномасштабных государственных инвестиций данная модель может быть эффективной и способствовать значительному росту пассажиропотока.

3. Действуя по либеральной модели, государство обеспечивает свободную конкуренцию, не предоставляет особых преференций и не вмешивается в хозяйственную деятельность национального перевозчика и крупных авиакомпаний. Для данной модели характерен более низкий уровень концентрации рынка, который поделен между несколькими крупными авиакомпаниями с сопоставимыми объемами перевозок. Как правило, значительно развита бюджетная авиация.

4. Смешанная модель возникает при переходе от строго государственного регулирования гражданской авиации к достижению принципов рыночной конкуренции. Данная модель, как правило, дает наилучшие результаты. Непоследовательность государственной политики в отрасли ведет к нарушению конкурентных механизмов, неэффективности государственных авиакомпаний, а также к ухудшению ситуации на внутреннем рынке и снижению темпов роста перевозок.

5. Наиболее эффективным вариантом развития авиаперевозок в России является логическое завершение начатых процессов дерегулирования рынка, обеспечение свободной и справедливой конкуренции авиаперевозчиков. На наш взгляд, реализация либеральной модели позволит повысить эффективность отечественных авиаперевозчиков и обеспечить их конкурентоспособность не только на российском, но и на мировом рынке, что крайне важно в условиях неизбежной либерализации глобального авиарынка. ■