

**Текст выступления генерального директора ОАО «Аэрофлот»  
В.М. Окулова на международной конференции  
по воздушному транспорту  
Авиационный форум «Крылья России-2006»**

**10 октября, отель «Ренессанс-Москва»**

Добрый день, уважаемые коллеги, дамы и господа!

Вряд ли я скажу что-нибудь новое по обозначенной в программе форума теме «Повышение конкурентоспособности российского авиатранспорта». Остановлюсь более подробно на ряде проблем и вопросов.

На поверхности лежит такой вопрос: являются ли авиаперевозки социально значимыми и общественно востребованными? Кажется бы, достаточно беглого взгляда на карту нашей страны для положительного ответа на него. Для России воздушный транспорт – это системообразующая отрасль. Он является важнейшим фактором обеспечения экономического, социального и политического развития государства, необходимым и обязательным условием освоения и развития транзитного и ресурсного потенциала. Авиация – по определению high-tech, отрасль приоритетного развития. Но все это в теории - при организации системного управления отраслью и ее регулирования, да и экономики в целом. В жизни, на практике – диаметрально противоположная картина.

Мы видим безудержный, двукратный рост цен на авиационное топливо. При этом я завидую нашим возмущенным коллегам-автомобилистам, у которых рост цен на бензин составил 50%. У нас с вами двукратный рост тарифов за аэронавигационное обслуживание, 2–3-кратный рост тарифов за обслуживание в районе аэропорта, за пределами таможенные пошлины на импортную авиационную технику, тренажеры, комплектующие; отсутствие административных решений по элементарным инфраструктурным вопросам. Например, таким, как внедрение e-ticketing, BSP, и другим.

В последнее время проблемы нашей отрасли привлекают повышенное общественное внимание, обсуждаются подробно на всех уровнях власти, дают обильную пищу для всевозможных дискуссий. Обидно, но факт: все проблемы, которые сегодня обсуждаются с такой страстью и различной степенью компетентности, многократно озвучивались на нашем форуме, на заседаниях правления Ассоциации эксплуатантов, в наших многочисленных обращениях, докладах во всевозможных инстанциях. Создается впечатление, что только сегодня, вдруг, все это вытащили из столов, стряхнули пыль и стали клеймить недостатки в обличительных речах.

Как вся эта политическая публичность скажется на развитии отрасли, на нашей деятельности, на конкурентоспособности? Вопрос, в общем-то, один: что дальше? Где реальное системное решение? Или же опять вся энергия преобразований уйдет в гудок?

Немного позитива.

К счастью для авиакомпаний, даже в этих условиях кризиса управления отраслью, даже в этих условиях грабительских топливных цен ведущие перевозчики, лидеры авиации, повышают эффективность, конкурируют на международном рынке, осваивают новую технику, современные технологии. Что подтверждает профессиональный потенциал отрасли, летных, технических специалистов, в том числе важнейший фундамент авиатранспорта, заложенный еще в старые добрые времена, и сегодня это позволяет нам сохранять устойчивость. Общеэкономический рост, повышение доходов благотворно воздействует на рынок авиаперевозок. Сегодня летают чаще, но круг пассажиров не расширился. Как показывают исследования, воздушным транспортом сейчас по-прежнему, как и пять лет назад, пользуется 3,0–3,5% населения. Авиабилет для большинства наших сограждан является недоступным. Не решена основная, ключевая социально значимая задача обеспечения доступности авиационного транспорта.

Мы выполняем важнейшую функцию транспортного интегратора страны. Свыше двухсот промышленных и административных центров связаны авиационным сообщением по центральному расписанию. В то же время около 50 тысяч населенных пунктов России не имеют круглогодичной связи с Большой землей.

Доля перевозок гражданской авиации страны на мировом рынке по пассажирообороту составляет 2,3%, по грузообороту – 1,8%. 35 млн. человек – столько мы с вами перевезли в прошлом году. Это столько же, сколько British Airways. Сегодня на направлениях между Европой и бурно развивающимся Азиатско-Тихоокеанским регионом выполняется около 10% мирового пассажирооборота, 22% грузооборота. Россия занимает выгоднейшее географическое положение на этом маршруте, однако мы не являемся на этом рынке сколько-нибудь значимым игроком. Между тем, именно такая цель зафиксирована в Транспортной стратегии – стать значимым оператором. Приведенных данных достаточно для того, чтобы понять, почему вопрос о конкурентоспособности российских авиакомпаний – в самом широком смысле этого слова – из года в год остается одним из самых актуальных, пожалуй, во всей отечественной экономике. И вновь можно констатировать: повышение конкурентоспособности – задача комплексная. Это и безопасность полетов, и флот, и квалифицированный персонал, и высокий уровень обслуживания, и, что сегодня крайне важно, компетентная, последовательная деятельность органов власти по реализа-

ции политики отрасли. Обеспечение нашей конкурентоспособности возможно при снятии пут и барьеров, тормозящих развитие гражданской авиации.

Спорным является вопрос о том, какое количество авиакомпаний должно быть в отрасли. Несомненно, их должно быть много. Поскольку очень много видов работ: и магистральные перевозки, и региональные, и местные воздушные линии, и вертолетные, и грузовые чартерные, и так далее. Мы четко видим, что для перевозок и на магистральных, и на местных, и на региональных линиях у нас избыточное количество авиакомпаний.

Абстрактные цифры роста, как бы они ни тешили самолюбие, никого не должны вводить в заблуждение. Во-первых, важны не сами темпы роста, а качество развития, продуманная и последовательная стратегия. Отражает ли рост перевозок российских компаний истинную расстановку сил на рынке авиаперевозок? Иностранные авиакомпании увеличили свое присутствие в России на 14% в целом. На Дальнем Востоке они увеличили присутствие на 19%, там еще большая экспансия, чем в Европейском регионе, и отвечать там нечем и некому. За последние годы в нашу страну начали полеты новые иностранные авиакомпании, включая low-cost, которые пользуются понятным спросом.

Я уже упоминал, что сегодня в России второй после «Аэрофлота» перевозчик на международных авиалиниях – это не «Пулково», не «Сибирь», а Lufthansa. Напомню еще судьбу некоторых авиакомпаний. Перевозчиком номер один в Польше является не LOT, а Lufthansa. Перевозчиком номер один в Австрии кто-то может считать Austrian – нет, это Lufthansa. Необходимость укрупнения авиакомпаний диктуется не только рыночными законами, но и интересами российского общества в целом. Понимание этого, вроде бы, существует в нашем правительстве. Совсем недавно вице-премьер – министр обороны Сергей Иванов прямо заявил, что российским авиакомпаниям необходимо укрупнение как средство для обеспечения конкурентоспособности. Авиаперевозки являются глобальным бизнесом, и только крупные перевозчики смогут обеспечить конкурентоспособность на глобальном рынке. Это подтверждают тенденции в мировой авиации, и это должно быть нашим ответом на вызовы глобализации.

Что бы ни говорили сторонники богатого многообразия отечественного рынка воздушных перевозок, я уверен, что обязательное условие обеспечения конкурентоспособности нашего транспорта – его консолидация. «Аэрофлот» инициирует такой процесс, который – нравится это кому-то или нет – является вполне объективным. С нашей точки зрения, необходимо и закономерно формирование крупной отечественной авиакомпании, способной в полной мере использовать и реализовать транзитный потенциал страны. На наш взгляд, реализация этих планов полезна отрасли, отвечает государственным интересам, и мы рассчитываем на большую оперативность ведомств в решении технических

проблем данного проекта. А вопрос носит исключительно технический характер. Разговоры о якобы возрождении монополизма надуманны и говорят о непонимании законов развития отрасли и вообще того, что происходит в мире в области авиационных перевозок. JAL + JAS – крупнейший оператор на азиатско-тихоокеанском рынке (более 50 млн. пассажиров в год). Air France + KLM – крупнейший оператор в Европе (около 70 млн. пассажиров).

«Аэрофлот» имеет положительный опыт интеграции авиакомпаний. Наши дочерние компании, «Аэрофлот-Дон» и «Аэрофлот-Норд», созданные на базе региональных перевозчиков, сегодня довольно успешно развиваются. Мы предложили системное решение проблемы: поэтапная консолидация на базе «Аэрофлота» государственных пакетов, авиационных активов на Дальнем Востоке. Акционеры «Аэрофлота» утвердили допэмиссию 250 млн. объявленных акций. Эмиссия будет использована на приобретение активов на Дальнем Востоке. Крупный позитивный потенциал в плане консолидации включает вступление «Аэрофлота» в глобальный авиационный альянс SkyTeam. Выход национальной компании – члена ведущего альянса перевозчиков – на рынок воздушных перевозок Дальнего Востока создаст предпосылки для формирования регионального хаба на Дальнем Востоке.

Следующий барьер, снижающий конкурентоспособность нашего воздушного транспорта, – это технологическое отставание. Темпы обновления воздушного флота неудовлетворительны, а качество его обновления вызывает основательные и обоснованные нарекания. В «Аэрофлоте» внедрена технология обеспечения производственной безопасности IOSA, в этом году проведена сертификация. В контур IOSA вошли из отечественных воздушных судов Ту-154 и Ил-96. При обновлении флота мы делаем ставку прежде всего на современные, топливоэффективные воздушные суда. Это касается, в частности, и нашего контракта на приобретение 30 ближнемагистральных самолетов RRJ – сейчас они называются Сухой-SuperJet.

Российские авиакомпании до сих пор вынуждены приобретать иностранную технику на дискриминационных условиях, что снижает нашу конкурентоспособность. По-прежнему считаю, что надо исключить дискриминационные в отношении отечественных авиаперевозчиков условия приобретения ВС. При этом необходимо установить нулевые таможенные пошлины, отменить НДС на комплектующие и ввозимую технику, включая запасные части к ней. Кого осчастливили таможенные пошлины? Минфин? А в бюджете они не предусмотрены. Таможенные пошлины как не запланированные поступления работают на разгон инфляции и подлежат стерилизации. Может быть, они осчастливили авиапром? Они не идут целевым образом в авиапром. А то, что в течение действия таможен-

ных пошлин нечего вразумительно в авиапроме не сделано, это факт. И пока предпосылок не видно. Кроме развращения и неконкурентоспособности они ни к чему не приведут. Может быть – регионы? В регионы пошлины тоже не поступают. При этом в регионах начисто вымыт класс местных воздушных линий. Где-то он еще кое-как, местами, держится. Но в основном аэродромы местных воздушных линий зарастают бурьяном, народ разбегается или спивается, становится некому работать. Кто потерпевший? Наша отрасль – авиаперевозки, авиакомпании и наши пассажиры. Это к слову о доступности авиаперевозок.

Третий барьер – несоответствие инфраструктуры аэропортов современным требованиям. Модернизировать и развивать аэродромное хозяйство нельзя без вложения государственных средств. Иначе страна рискует значительно отстать от соседей-конкурентов. Планы этих государств известны. Планы государств, активно инвестирующих в собственную авиацию. Индия планирует в течение 10 лет модернизировать и ввести в строй 400 новых аэродромов. Китай, который живет по пятилеткам, на ближайшие пять лет запланировал строительство 58 новых аэродромов. У нас, к сожалению, картина другая.

Вложения в авиационную инфраструктуру – это не бросовые затраты. Они ведут в конечном счете к повышению капитализации и отрасли, и страны в целом. В результате увеличиваются не только внутренние, но и транзитные потоки как пассажиров, так и грузов. Затраты окупятся.

Немаловажная роль в перспективной сети маршрутов «Аэрофлота» отводится построению региональных хабов. Выполнению стратегической задачи завоевания командной позиции на транзитных путях невозможно без формирования крупных транзитных центров в Сибирском и Дальневосточном регионах, работающих по принципу хаба. Начало этой работе мы положили в Москве, в Шереметьево, и, по существу, через год приглашаем вас на разрезание ленточки у нового терминала «Шереметьево-3». Строительство идет полным ходом. Современный аэровокзальный комплекс обеспечит высокое качество обслуживания пассажиров, удобные стыковки, пересадки между внутренними и международными рейсами как «Аэрофлота», так и наших коллег – партнеров по альянсу SkyTeam.

Модернизация воздушного пространства России. Оно остается по-прежнему архаичным. Пропускная способность аэродромов ограничена документами, которые устанавливают норматив интервала захода на посадку времен 70-х годов, несмотря на значительное изменение, совершенствование как самолетной, так и аэродромной техники. Это же относится в целом к организации воздушного пространства. Для того чтобы повысить пропускную способность воздушного пространства в направлении Европа – Дальний Восток, Европа – Юго-Восточная Азия и обратно, необходимо проводить снижение интервала

вертикального эшелонирования. Мы остаемся одной из немногих стран, где по-прежнему сохраняется интервал тех же 70-х.

Инновационная деятельность. Сегодня для нас наиболее актуальна проблема электронного билета, который во всем мире уже перестал считаться инновацией. Распространение web-бронирования, автоматизированная регистрация и маркировка багажа, обеспечение сквозной регистрации, внедрение новых систем управления доходами и коммерческой деятельностью – государственная политика должна поддерживать авиакомпании в реализации этих нововведений. Наша гражданская авиация обязана занять достойное место на мировом рынке воздушных перевозок. У нас есть опыт авиационной державы, квалифицированные кадры, а главное – объективная потребность экономики и населения России.

И то, с чего я начал. Все-таки востребована гражданская авиация. Социально значима гражданская авиация для страны. Кажется, что появившимися в последние недели выступлениями и статьями, произнесенными речами и словами по тематике гражданской авиации можно было бы вымостить не одну взлетную полосу. К сожалению, слова не бетон и имеют обыкновение растворяться в пространстве и забываться во времени. Ставку надо делать на собственные силы, на собственные ресурсы, на собственный потенциал развития. Я считаю, что мы в отрасли, хотя и фрагментированы, разобщены по видам деятельности, но и сплочены в решении тех проблем и задач, которые стоят перед авиакомпаниями и в целом перед отраслью. Нам надо объединять усилия в решении ключевых задач и вопросов.