

Больше вопросов, чем ответов
Россия-Евросоюз: что впереди?

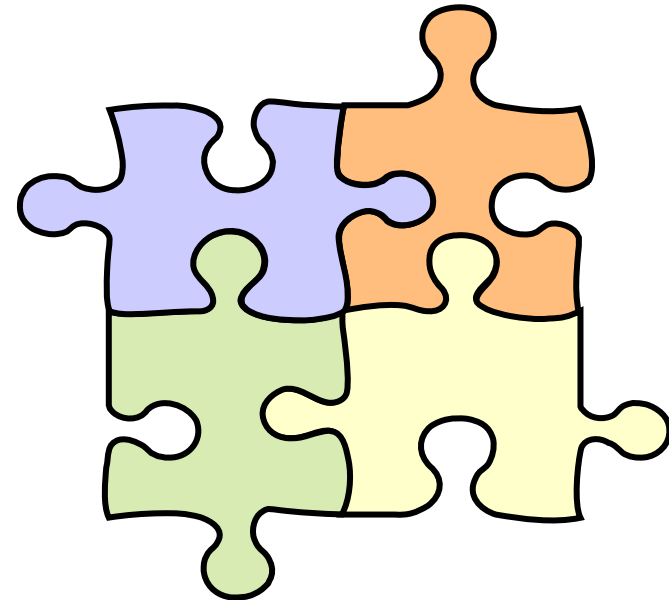
Борис Рыбак, директор / Infomost

Авиационный Форум «Крылья России»



Москва
10-11 октября 2007 г.

- О чем это?
- Новый игрок
- Что беспокоит ЕС?
- Что беспокоит Россию?
- Что предлагают российские авиакомпании правительству?
- А что Европа?
- А что Россия?
- Попытаться найти пути



О чем это? Состояние дел

В политической области

- **Отношения России и Европы, наверное, со времен «холодной войны» никогда не были столь напряженными.**
 - **Европа боится российского диктата в области энергетики, металлургии, «наступления» российских денег в других видах бизнеса.**
 - **Идеи протекционизма и изоляционизма крепнут в мозгах политиков и предпринимателей. Скоро они начнут воплощаться как в российском законодательстве, так и в национальных законах членов ЕС и общих законах ЕС.**
 - **Россия не хочет мириться со статусом третьестепенной державы, который ей был предписан в 90-е годы прошлого века, и хочет за свои деньги получать все самое лучшее.**

О чем это? Состояние дел

В области воздушного транспорта России

- От изоляции к более полноценному участию в мировом процессе.
 - Принципиальные изменения после падения «железного занавеса».
- Принципиальное увеличение международных перевозок, в том числе в направлении «Россия – ЕС».
- Возникновение «псевдо-конкуренции» с европейскими авиакомпаниями.
 - Отношения, построенные на двусторонних межправительственных соглашениях жестко ограничивают конкуренцию паритетными частотами и провозными емкостями.
 - Конкуренция за «исторических» и более доходных пассажиров. Но кто сказал, что русский пассажир должен летать русскими авиакомпаниями?
- Либерализация МВЛ – далеко впереди и параметры ее не просматриваются.

О чем это? Состояние дел

На Европейской арене

- **Новый важный игрок – Еврокомиссия.**
 - **Либерализация МВЛ в Европе в 1992 году и ВВЛ в 1997 году существенно увеличила конкуренцию на Европейском рынке.**
 - **Однако в отношениях со странами, находящимися за пределами Европы отношения по прежнему строятся на основе двусторонних межправительственных соглашений, число которых в мире сегодня достигает 4,000.**

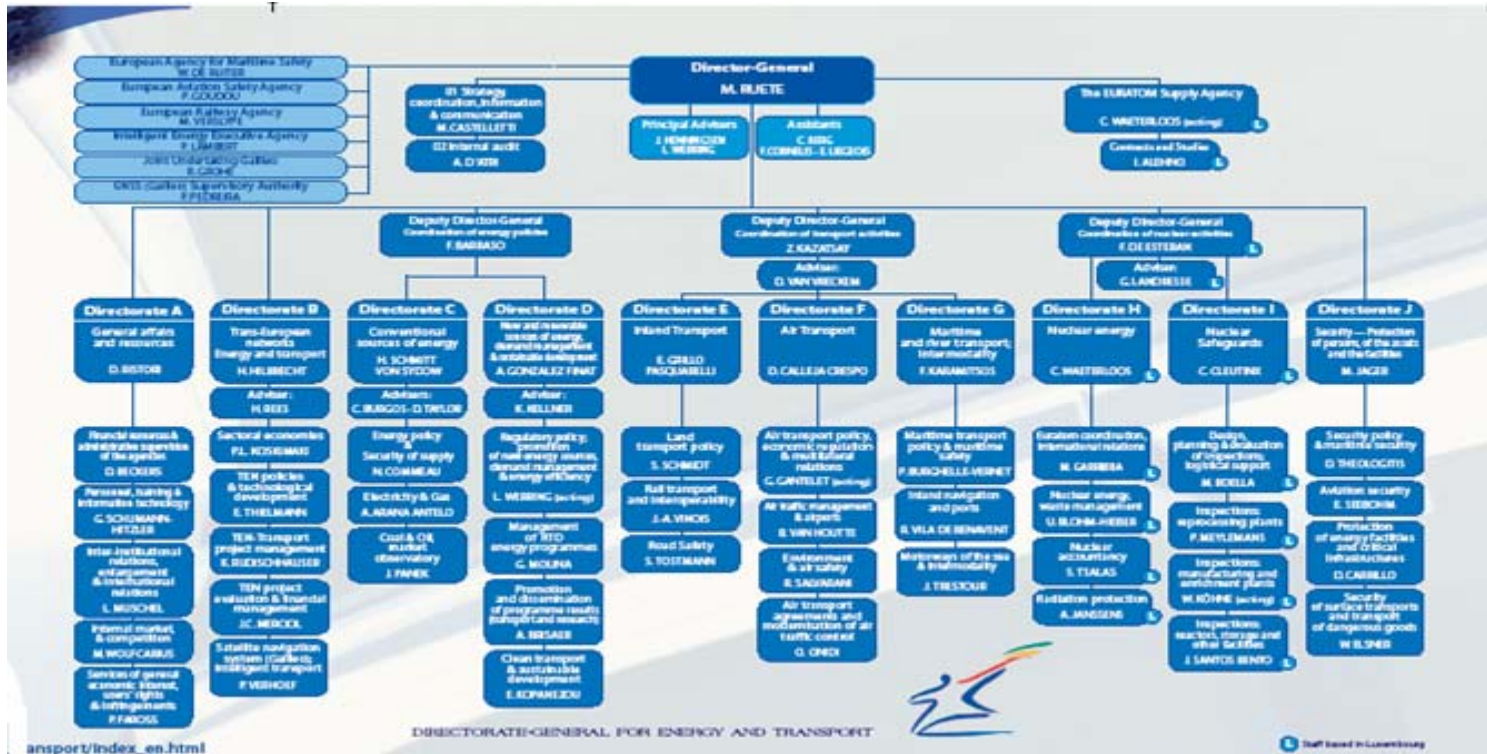
Новый игрок

- В 2002 году после вынесения определения Европейским Судом по вопросу «Открытого неба», Еврокомиссия получила мандат ЕС и стала заниматься вопросами международной авиационной политики.
- Решение Европейского Суда вывело на сцену международных авиаперевозок нового, и как показало будущее, весьма активного, игрока.
- Еврокомиссия постепенно получила определенные «эксклюзивные» права и ответственность в области внешних отношений ЕС в сфере воздушного транспорта.

Новый игрок

Структурно в Еврокомиссии все просто

Генеральный директорат по энергетике и транспорту (ENTRAN GD) имеет линейную дивизионную структуру



Однако на практике все несколько сложнее

Помимо нового игрока существует множество других – и старых и новых

- **Роль структур ЕС**
 - Европарламент
 - Совет министров ЕС
 - EASA
 - Евроконтроль

- **Роль национальных властей**
 - Законодательных
 - Исполнительных
 - Авиационных



Транссибирские маршруты - ТСМ (TSR)

- Получившая мандат Еврокомиссия довольно резко взялась за дело, но результаты вызывают изумление многих.
- Неопределенность будущего и потенциальные угрозы для европейских авиакомпаний - даже если российская сторона займет конструктивную (с европейской точки зрения) позицию.
 - Например, повышение аэронавигационных сборов хотя бы до нижней границы тарифов в странах ЕС существенно повысит нагрузку на западные авиакомпании, но никаким образом не обеспечит справедливой конкуренции.



Что беспокоит ЕС

Несоответствие концепции ДСМПС законам ЕС

- Существенное расширение «код-шеринговых» соглашений со странами за пределами Европы.
 - Одно из направлений борьбы с двусторонними межправительственными соглашениями.
- Заключение «горизонтальных» соглашений об «Открытом небе».
 - 28 соглашений



Что беспокоит Россию?

До самого недавнего времени – почти ничто.

- Середина - конец 90-х годов.
 - Волна существенного расширения активности иностранных авиакомпаний в России.
 - Обеспокоенность авиакомпаний: «Придут иностранцы и все отберут».
- 2001 – 2003 гг. Ограничение полетов из-за экологических требований ЕС – гром среди ясного неба.
- 2006-2007 гг. – угроза запрета полетов в ЕС.
- Жизнь после отмены роялти за пролет по ТСМ.
- Борьба за коммерческие права.
- Вступление в ВТО.



Что предлагает российское правительство?

Практически ничего



Что предлагают российские авиакомпании правительству

Каждый свое

Аэрофлот – сохранить все как есть. И как можно дольше.



КрасЭйр – разрешить внутренний каботаж для иностранных авиакомпаний, отвечающих определенным условиям

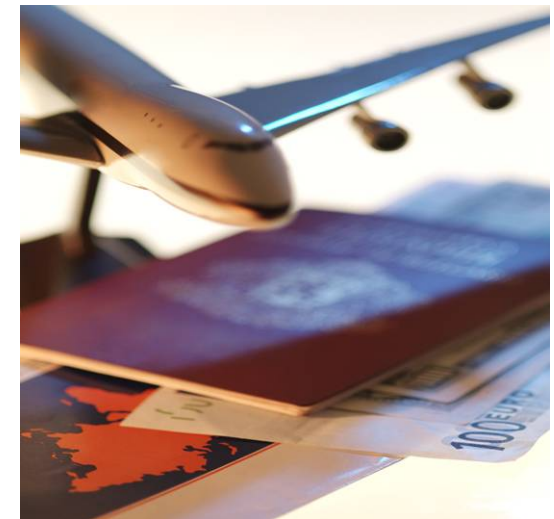


Что просят российские авиакомпании у правительства

КрасЭйр и Сибирь – отменить роялти за пролет по ТСМ и обеспечить равные условия конкуренции Российских авиакомпаний.



UTAir – либерализовать распределение прав на международные маршруты



Сегодня общей позиции авиакомпаний нет – появится ли она завтра? И нужна ли она? ... а что делать правительству? Кого слушать?

А что Европа?

На уровне ЕС. Есть ли у Евросоюза реальный план дальнейших действий в отношении воздушного транспорта России?

- Вытеснить российские авиакомпании с европейского рынка?
- Заместить российские авиакомпании на внутрироссийском рынке?

На уровне основных авиакомпаний. Европейские авиакомпании, подвергающиеся беспрецедентному давлению со стороны европейских зеленых будут вынуждены искать варианты – и уже ищут.

- Покупка российских авиакомпаний иностранцами затруднена законодательством.



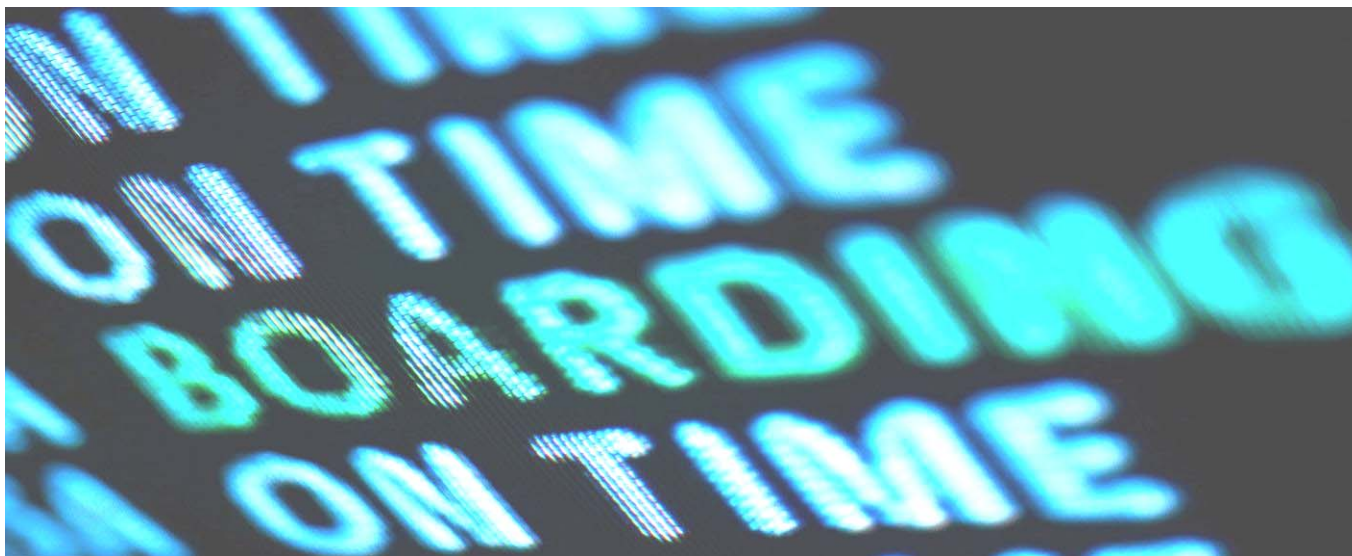
А что Россия?

- Есть ли план? Что на самом деле нужно стране? Авиабизнесу?
- Кто должен это сделать?
 - Роль авиакомпаний
 - Роль АЭВТ
 - Роль правительства
- Возможна ли русская экспансия в Европу?
- Приход на рынок западных перевозчиков – беда или благо?



Индустрия авиаперевозок и правительство должны попытаться найти пути получения максимальных общих преимуществ до того, как петух клюнет.

Спасибо за внимание.
... до встречи в Москве и Брюсселе.



Contacts: +7 495 933-5222 (office); +7 495 933-0298 (office); +7 495 245-5846 (fax)

e-mail: brybak@infomost-com.ru