**МИНИСТЕРСТВО ВЫСШЕГО И СРЕДНЕГО СПЕЦИАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

**ТАШКЕНТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ АБУ РАЙХАНА БЕРУНИ**

**ФАКУЛЬТЕТ «ЭКОНОМИКА И МЕНЕДЖМЕНТ»**

**КАФЕДРА «МАРКЕТИНГ»**

## САМОСТОЯТЕЛЬНАЯ РАБОТА

по предмету: **«Стратегический маркетинг»**

на тему: **«Сегментация рынка авиауслуг»**

### СОДЕРЖАНИЕ

### Введение......................................................................................................................3

1. Управление и организация деятельности в сфере авиауслуг.............................9

1.1. География воздушных перевозок.....................................................................10

1.2. Международные организации Гражданской Авиации...................................11

1.3. Регламентация международных перевозок.....................................................14

2. Анализ изменения доли услуг в ВВП ведущих стран мира. Тенденции развития мирового рынка авиауслуг.......................................................................20

3. Анализ рынка авиаперевозок и поставок авиационной техники......................31

Заключение.................................................................................................................36

Список использованной литературы.......................................................................37

**ВВЕДЕНИЕ**

Сегодня в общем объеме пе­ревозок магистральными видами транспорта более трети всего пассажирооборота и определенная часть грузоперевозок приходит­ся на долю воздушного транспор­та.

Характерные черты рын­ка услуг авиаперевозок – на­чиная с 1990 года в странах СНГ платежеспособный спрос на пас­сажирские авиаперевозки снизился почти на 60%. После 1993 года темпы падения объемов таких перевозок в целом замедлились, но это произошло благодаря росту их интенсивности на междуна­родных авиалиниях. Показа­тель объема внутренних перево­зок поднялся до прежне­го максимума, достигнутого в 1989 году, лишь в 2001 году. Между­народные пассажирские перевоз­ки возросли к 2005 году в 1,5 раза, а к 2015 году возрастут почти в 2 раза (таблицы 1 и 2).

Как показывает мировая ста­тистика, объемы авиационных пе­ревозок тесно связаны с величи­ной валового внутреннего про­дукта (ВВП). Причем рост объе­мов перевозок опережает рост общеэкономических показателей.

Процесс рыночных преобра­зований в гражданской авиации Узбекистана начался с разделения бывшего союзного «Аэрофлота» на авиакомпании новых незави­симых республик. Так, в январе 1992 года на базе Узбекского управле­ния МГА СССР была образована национальная авиакомпания (НАК) "Узбекистан хаво йуллари".

**Таблица 1**

Прогноз объема авиаперевозок и показателей авиакомпаний в мире

(Все регулярные рейсы в 2015 г.)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Авиа­компания | Километраж (х103) | Число вылетов | Время налета (час) | ASK (х106) | (А) Коэфф. загрузки пасс. (%) | (В)Ср. исп. места | (С)Ср. В.Н./ кило­метраж | (D)Ср. кило­метраж | (Е)Ср. скорость | (F)ASK/B.H. ( х 103) |
| Узбекистан Эруэйс | 46.885 | 33.176 | 80.083 | 7.329 | 70.5 | 156 | 2.41 | 1.413 | 585 | 92 |
| Американ  | 1.472.775  | 787.415  | 2.339.966  | 245.662  | 68.5  | 167  | 2.97  | 1.870  | 629  | 105  |
| Юнитед  | 1.347.179  | 785.158  | 2.069.804  | 261.755  | 71.7  | 194  | 2.64  | 1.716  | 651  | 126  |
| Делта  | 1.187.047  | 924.988  | 2.000.116  | 215.023  | 70.3  | 181  | 2.16  | 1.283  | 593  | 108  |
| Норсуэст | 812.492 | 585.924 | 1.354.798 | 151.135 | 73.1 | 186 | 2.31 | 1.387 | 600 | 112 |
| Бритиш Эруэйс | 529.057  | 306.665  | 833.517  | 137.542  | 73.1  | 260  | 2.72  | 1.725  | 635  | 165  |
| Луфтганза  | 537.755  | 470.142  | 933.085  | 91.998  | 68.8  | 171  | 1.98  | 1.144  | 576  | 99  |
| Эр Франс  | 380.641  | 197.290  | 581.235  | 75.800  | 75.8  | 199  | 2.95  | 1.929  | 655  | 130  |
| Алиталиа | 272.855 | 260.872 | 498.669 | 50.137 | 68.9 | 184 | 1.91 | 1.046 | 547 | 101 |
| Тай Эруэйс  | 140.274  | 91.728  | 216.147  | 42.683  | 69.8  | 304  | 2.36  | 1.529  | 649  | 197  |
| Сингапор  | 246.324  | 69.661  | 318.367  | 72.378  | 74.4  | 294  | 4.57  | 3.536  | 774  | 227  |
| Гаруда  | 124.634  | 71.653  | 158.438  | 32.475  | 54.9  | 261  | 2.21  | 1.739  | 787  | 205  |
| Эр Индиа  | 63.794  | 22.736  | 92.177 | 17.833  | 64.7  | 280  | 4.05  | 2.806  | 692  | 193  |
| Пакистан | 73.818  | 69.973  | 136.749  | 16.543  | 64.0  | 224  | 1.95  | 1.055  | 540  | 121  |
| Туркиш | 100.922  | 84.932  | 189.698  | 16.297  | 67.2  | 161  | 2.23  | 1.188  | 532  | 86  |
| Етиал Исраел | 67.310  | 22.912  | 96.319  | 15.998  | 72.0  | 238  | 4.20  | 2.938  | 699  | 166  |
| Оринпик  | 65.847  | 92.357  | 135.157  | 13.049  | 65.4  | 198  | 1.46  | 713  | 487  | 97  |
| Cathey Pacific | 181.295  | 54.810  | '243.076  | 54.252  | 74.0  | 299  | 4.43  | 3.308  | 746  | 223  |
| Quantas | 270.389 | 136.021 | 405.066 | 77.241 | 72.0 | 286 | 2.98 | 1.988 | 668 | 191 |
| Кориа Эрлайнс  | 216.439  | 146.741  | 360.331  | 52.9.82  | 71.2  | 245  | 2.46  | 1.475  | 601  | 147  |
| Джапан Эрлайнс  | 328.144  | 140.242  | 468.619  | 108.503  | 69.9 | 331  | 3.34  | 2.340  | 700  | 232  |
| Олл Ниппон Эрлайнс  | 226.848  | 199.444  | 360.506  | 72.351  | 65.0 | 319  | 1.81  | 1.137  | 629  | 201  |
| Джапан Эр Систем | 90.685 | 139.234 | 187.313 | 20.088 | 60.7 | 222 | 1.35 | 651 | 484 | 107 |
| Аэрофлот  | 142.364  | 46.502  | 180.458  | 22.389  | 59.4  | 157  | 3.88  | 3.061  | 789  | 124  |
| Трансаэро  | 28.648  | 12.342  | 39.601  | 4.750  | 61.6  | 166  | 3.21  | 2.321  | 723  | 120  |
| Эр Украина  | 28.584  | 18.500  | 42.568  | 2.046  | 55.0  | 72  | 2.30  | 1.545  | 671  | 48  |
| Эстониан  | 3.559  | 5.646  | 6.399  | 334  | 36.4  | 94  | 1.13  | 630  | 556  | 52  |
| Литуаниан  | 6.100  | 4.453  | 10.410  | 641  | 43.2  | 105  | 2.34  | 1.370  | 586  | 62  |
| Арменией | 8.570 | 2.207 | 11.135 | 1.141 | 65.4 | 133 | 5.05 | 3.883 | 770 | 102 |

Примечания: (В) = ASK/Километраж полетов ВС, (С) = Время налета/Километраж (D) = Километраж/Число вылетов

(Е) = Километраж/Время налета

**Таблица 2**

Прогноз объема авиаперевозок и показателей авиакомпаний в мире

**(Международные регулярные рейсы в 2015 г.)**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Авиа­компания | Километраж (х103) | Число вылетов | Время налета (час) | ASK(х106) | (А)Коэфф. загрузки пасс. (%) | (В)Ср. исп. места | (С)Ср. В.Н./ кило­метраж | (D)Ср. кило­метраж | (Е)Ср. скорость | (F)ASK/B.H. (х103) |
| Узбекистан Эруэйс | 19.907 | 3.952 | 25.904 | 3.845 | 71.2 | 193 | 6.55 | 5.037 | 768 | 148 |
| Американ | 406.541 | 143.534 | 587.139 | 78.599 | 69.8 | 193 | 4.09 | 2.832 | 692 | 134 |
| Юнитед | 336.617 | 67.216 | 432.996 | 98.902 | 73.4 | 294 | 6.44 | 5.008 | 777 | 228 |
| Делта | 226.036 | 64.014 | 305.699 | 49.264 | 73.0 | 218 | 4.78 | 3.531 | 739 | 161 |
| Норсуэст | 219.050 | 57.812 | 293.576 | 64.308 | 78.3 | 294 | 5.08 | 3.789 | 746 | 219 |
| Бритиш Эруэйс | 484.285 | 218.876 | 724.514 | 129.760 | 73.2 | 268 | 3.31 | 2.213 | 668 | 179 |
| Луфтганза | 466.774 | 286.913 | 747.746 | 83.264 | 69.8 | 178 | 2.61 | 1.627 | 624 | 111 |
| Эр Франс | 375.860 | 188.950 | 570.254 | 75.103 | 75.8 | 200 | 3.02 | 1.989 | 659 | 132 |
| Алиталиа | 206.607 | 122.437 | 335.266 | 40.107 | 69.9 | 194 | 2.74 | 1.687 | 616 | 120 |
| Тай Эруэйс | 118.288 | 45.944 | 168.568 | 37.773 | 70.2 | 319 | 3.67 | 2.575 | 702 | 224 |
| Сингапор | 246.324 | 69.661 | 318.367 | 72.378 | 74.4 | 294 | 4.57 | 3.536 | 774 | 227 |
| Гаруда | 86.028 | 26.292 | 94.861 | 26.387 | 54.5 | 307 | 3.61 | 3.272 | 907 | 278 |
| Эр Индиа | 56.906 | 16.143 | 79.784 | 16.077 | 68.1 | 283 | 4.94 | 3.525 | 713 | 202 |
| Пакистан | 51.960 | 21.859 | 77.682 | 13.492 | 63.5 | 260 | 3.55 | 2.377 | 669 | 174 |
| Туркиш | 73.978 | 34.812 | 121.169 | 12.579 | 65.2 | 170 | 3.48 | 2.125 | 611 | 104 |
| Етиал Исраел | 67.310 | 22.912 | 96.319 | 15.998 | 72.0 | 238 | 4.20 | 2.938 | 699 | 166 |
| Оринпик | 49.576 | 31.217 | 81.717 | 11.495 | 64.6 | 232 | 2.62 | 1.588 | 607 | 141 |
| Cathey Pacific | 181.295 | 54.810 | 243.076 | 54.252 | 74.0 | 299 | 4.43 | 3.308 | 746 | 223 |
| Quantas | 172.467 | 31.289 | 218.962 | 58.499 | 71.5 | 339 | 7.00 | 5.512 | 788 | 267 |
| Кориа Эрлайнс | 186.354 | 52.228 | 266.283 | 46.414 | 70.1 | 249 | 5.10 | 3.568 | 700 | 174 |
| Джапан Эрлайнс | 260.620 | 53.565 | 336.854 | 82.517 | 73.1 | 317 | 6.29 | 4.865 | 774 | 245 |
| Олл Ниппон Эрлайнс | 70.005 | 12.657 | 93.419 | 22.198 | 68.7 | 317 | 7.38 | 5.535 | 750 | 238 |
| Джапан Эр Систем | 1.682 | 1.054 | 2.889 | 435 | 72.3 | 259 | 2.74 | 1.596 | 582 | 151 |
| Аэрофлот | 137.653 | 45.058 | 174.659 | 21.781 | 59.8 | 158 | 3.88 | 3.055 | 788 | 125 |
| Трансаэро | 13.021 | 7.121 | 18.518 | 2.071 | 54.3 | 159 | 2.60 | 1.829 | 703 | 112 |
| Эр Украина | 17.816 | 6.663 | 19.284 | 1.370 | 57.7 | 77 | 2.89 | 2.674 | 924 | 71 |
| Эстониан | 3.559 | 5.646 | 6.399 | 334 | 36.4 | 94 | 1.13 | 630 | 556 | 52 |
| Литуаниан | 6.100 | 4.453 | 10.410 | 641 | 43.2 | 105 | 2.34 | 1.370 | 586 | 62 |
| Армениан | 8.570 | 2.207 | 11.135 | 1.141 | 65.4 | 133 | 5.05 | 3.883 | 770 | 102 |

Примечания: (В) = ASK/Километраж полетов ВС, (С) = Время налета/Километраж (D) = Километраж/Число вылетов

(Е) = Километраж/Время налета

Но в отличие, например, от рос­сийского рынка, где вместо неког­да единого «Аэрофлота» были созданы десятки самостоятельных и конкурирующих между собой хозяйствующих субъектов (в сек­торе наземного обслуживания воздушных судов - топливозаправка, обслуживание пассажиров, производство бортового питания и другие услуги в аэропортах; самостоятельный рынок по прода­же авиаперевозок) НАК «Узбеки­стан хаво йуллари» осталась хо­зяйствующим субъектом, выпол­няющим все функции - от про­дажи билетов до осуществления перевозок. Между тем современный этап развития мирового рын­ка авиаперевозок характеризует­ся ростом числа авиакомпаний и выделением из состава авиапредприятий аэропортов, что улучшает конкурентную среду.

Может сложиться впечатление, что условия для конкуренции созданы в настоящее время и на рынке международных авиаперевозок Узбекистана, где функционирует около 20 зарубежных авиакомпаний. Однако это не так, поскольку действуют эти авиакомпании на разных направлениях. Имея в виду, что для грузоотправителя и пассажира необходима не перевозка вообще, а перевозка в определенном направлении за географические границы рынка авиаперевозок, следует принять конкретные маршруты. При этом представляется некорректным используемое в ряде случаев при анализе рынков авиаперевозок определение их географических границ, как границ административно-территориальных образований, на которых осуществляют свою деятельность авиакомпании. Реальная конкуренция между хозяйствующими субъектами возможна лишь на отдельном маршруте авиаперевозки.

Каждая из работающих в Узбекистане авиакомпаний занимает небольшую долю в общем объеме авиаперевозок, так как почти все они летают из Ташкента только до базовых аэропортов в своей стране, а уже оттуда – по всему миру. Только на некоторых международных маршрутах работают не менее двух авиаперевозчиков, один из которых – НАК «Узбекистан хаво йуллари». В числе главных причин слабой конкуренции – убыточность авиаперевозок, ввиду низкой платежеспособности населения, основного покупателя услуг данного рынка.

Отсутствие же внутримаршрутной конкуренции позволяет авиакомпаниям удерживать высокие цены (как известно в условиях конкуренции компании вынуждены снижать тарифы, вводить системы льгот и скидок)

На самом деле в странах с развитой экономикой крупная убыточная авиакомпания — не более чем звено в глубоко интегрированной цепочке авиационного холдинга. Задача такой авиакомпании — обеспечить бесперебойное функционирование высокорентабельного бизнеса других его подразделений. Эксперты различают два вида таких холдингов, зарабатывающие в основном на обслуживании пассажиров и зарабатывающие преимущественно на обслуживании других авиакомпаний. К первой группе относятся Finn Air, SAS, Air France, United Airlines, Lufthansa, JAL и другие. Они интегрированы в туристический, гостиничный и почтовый бизнес, что и приносит им львиную долю прибыли. Скажем, Finn Air контролирует больше половины рынка туристических услуг Финляндии и получает от этого более половины всей своей прибыли, а холдингу SAS большую часть прибыли приносит владение сетью отелей Radisson SAS по всему миру. Холдинг Lufthansa, владея крупным пакетом акции в корпорации DHL, зарабатывает в основном на услугах по обычной и экспресс доставке почты и грузов. На этом зарабатывают основные деньги и JAL, тоже владеющая пакетом акции DHL и Air France, контролирующая французскую службу доставки почты EMS и некоторых ее дочерних структур.

Авиахолдингов второго типа меньше. К ним относятся American Airlines, British Airways, Delta и другие. Эти холдинги получают прибыль преимущественно от ремонтных мастерских, оказывающих услуги другим авиакомпаниям, от фабрик по производству бортового питания и т.п.

Граница между первой и второй группами весьма условна, но в любом случае понятно, чтобы такой диверсифицированный бизнес успешно функционировал и развивался, нужны особые управляющие технологии, способные связать воедино достаточно разнородные информационные потоки. Для этого создаются так называемые GDS – глобальные распределительные системы (Global Distribution Systems), функция которых заключается в предоставлении пассажиру одновременно целого пакета услуг, в которых он будет нуждаться на протяжении своего путешествия.

Всего в мире существует четыре GDS – Galileo, Amadeus, World Span и Sabre. Исторически они появились на базе систем бронирования авиабилетов мировых авиационных монстров. Например, Sabre выросла из базы дан­ных American Airlines, а систему Amadeus образовали на паях Air France, Continental Airlines, Lufthansa и Iberia. Системы Galileo и WorldSpan учредили, объединив усилия около 50 авиакомпаний.

Набор услуг, предоставляемых с помощью GDS, постоянно рас­ширяется. Сегодня GDS имеет прямой доступ в режиме реального времени к базам данных практически всех авиакомпаний, туроператоров, судоходных компаний, железных дорог, отелей, фирм по аренде автомашин, ночных клубов, театров и проч. Скажем, путешественнику, пришедше­му в авиакассу в Кардиффе (Уэльс, Великобритания) и желающему принять участие в любительской парусной регате на Кубок Америки, стартующей у берегов Нью-Порта (Род-Айленд, США), за считанные секунды выдадут авиабилет по маршруту Кардифф – Лондон – Нью-Йорк – Бостон, закажут автомашину из аэропорта Бостона до Нью-Порта, зарезервируют номер в отеле Newport Park Plaza, обед в ресторане и еще арендуют яхту, которая будет ждать его у причала.

Чтобы пассажиру было удобно, авиакомпании заключают между собой глобальные альянсы, де­лают удобные стыковки рейсов, договариваются о взаиморасчетах и о признании перевозочной документации друг друга. Учитывая, что British Airways и American Airlines входят в Глобальный аль­янс One World, пассажиру выдадут авиабилет с тремя купонами под маркой One World, но полетит он из Кардиффа в Лондон и из Лондона в Нью-Йорк рейсом British Airways, а из Нью-Йорка в Бостон – American Airlines.

Предоставляя клиентам все эти услуги, GDS позволяет авиакомпаниям, теряя деньги на пе­ревозках, зарабатывать много и быстро в смежных сферах. Например, одна из GDS – Sabre приносит самой крупной компании мира American Airlines, перевозящей ежегодно 90 млн. пассажиров (представляете себе масштаб убытков от собственно перевозок), почти 27 млрд. долларов чистого дохода, в то время как весь её оборот на рынке перевозок – всего 14 млрд. долларов.

**1. УПРАВЛЕНИЕ И ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ АВИАУСЛУГ**

Основной задачей воздушного транспорта является максимальное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в скоростном воздушном сообщении. Эта задача определяет основные и взаимосвязанные направления работ по организации перевозок: обеспечение наибольшего скоростного эффекта воздушного сообщения, экономически эффективную коммерческую эксплуатацию воздушных линий и высокий уровень культуры обслуживания пассажиров и клиентуры воздушного транспорта.

Задаче экономии времени должна быть подчинена вся система организации перевозок на воздушном транспорте, которая должна обеспечивать максимальное использование потенциальной скорости летательных аппаратов, конечно, с обязательным соблюдением требований безопасности и регулярности полетов. При этих условиях скоростной эффект воздушного транспорта и получаемая при этом экономия общественного времени будут проявляться в наибольшей степени.

Экономия общественно полезного времени благодаря транспортной авиации непрерывно возрастает. Однако на этом пути встречаются пока еще некоторые трудности, возникающие подчас при пользовании воздушным транспортом, которое отрицательно влияет на его скоростной эффект.

Трудности в деле организации воздушных перевозок возникают из-за возрастающей удаленности аэропортов от населенных пунктов, что связано с большими потерями времени на наземную транспортировку пассажиров, грузов и почты. Примерно 60% всех аэропортов СНГ находится на расстоянии 10 км. от центра города, 30% - на расстоянии до 20 км., а 10% - наиболее крупных аэропортов на расстоянии свыше 20 км.

Аналогичное положение в странах дальнего зарубежья: от Рима до аэропорта Фиумичино - 36 км., от Стокгольма до аэропорта Арландо - 47 км., от Лондона до аэропорта Хитроу - 40 км., от Вашингтона до международного аэропота Даллас - 49 км.

Повсеместно обострились проблемы наземных перевозок между аэропортами и городами и увеличились связанные с этим затраты времени пассажиров. Эти затраты еще более возрастают при переезде транзитных пассажиров из одного аэропорта в другой, пересадках внутри данного узла воздушных сообщений, например, из аэропорта Шереметьего в аэропорт Домодедово в Московском авиаузле из аэропорта Руасси в аэропорт Орли в Парижском авиаузле и из аэропорта О’ Хар в аэропорт Мидуэй в Чикагском авиаузле.

**1.1. ГЕОГРАФИЯ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Направление международных грузоперевозок разными видами транспорта очень разнообразно: от Лондона на западе до Манилы на востоке. В экспорте европейских стран в Азиатско-Техоокеанский регион преобладает машинотехническая продукция, нефтепродукты, металлы, продовольствие, товары народного потребления.

В настоящее время перевозки на направлении Европа – Азия оцениваются примерно в 90 млн. тонн (без учета нефти Ирана), причем 30 % - контейнеры, т. е. 1 млн. контейнеров в год.

Грузопотоки со странами Азии примерно распределяются следующим образом:

|  |  |
| --- | --- |
| Из региона | Грузопоток, млн. тонн |
| туда | обратно |
| Стран Центральной Европы | 1,0 | 3,0 |
| Стран СНГ | 5,0 | 7,0 |
| Стран ЕС | 40,0 | 35,0 |
| ИТОГО | 46,0 | 45,0 |

Международной Евро-Азиатской конференцией по транспорту принято решение: о дальнейшей либерализации и гармонизации транспортных рынков всех стран; соответствии национального транспортного законодательства в вопросах безопасности, экологии, техники и социальном аспекте соответствующим законодательствам ЕС и международным Правилам ЕЭК ООН; развитии интермодальных перевозок; преимущественном использовании имеющейся инфраструктуры; развитии информационно-логических систем; разработке механизмов финансирования.

Обращено внимание на необходимость: сочетания в коридорах таких показателей, как время, затраты и качество обслуживания (главные факторы, особенно для логических систем); упрощения пограничных процедур; рационального размещения объектов транспортной инфраструктуры; расширения логистики и мультимодальной транспортировки (под *мультимодальной* понимается перевозка с использованием двух и более видов транспорта на основе единого договора или транспортного документа и по сквозной ставке); экспедирования грузов; электронного обмена данными; ликвидации дискриминации перевозчиков; повышения безопасности и сокращения ущерба окружающей среде и т.п. В связи с этим в 1999 г. состоялась международная конференция «Проблема транспортного моста Азия - Европа» в Ташкенте. Другое ее название - «Шелковый путь».

На конференции обсуждались вопросы возрождения исторических путей перемещения товаров из азиатских и восточных стран в Европу.

В решении вопросов, связанных с развитием коридоров, принимают участие такие организации, как Европейский Парламент, Комитет по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии ООН (КВТ ЕЭК ООН), Экономическая социальная комиссия ООН для стран Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), международные союзы по видам транспорта. Европейская конференция министров транспорта и другие. Азиатско-Тихоокеанский рынок (АТР) является поставщиком на европейские рынки ценных видов сельскохозяйственного и минерального сырья, крупным поставщиком электронных и электрических изделий, металлообрабатывающего оборудования, автомобилей, химических товаров и товаров народного потребления.

В государствах ЕС к 2000 г. на интермодальные перевозки приходилось до 40% от общего объема грузоперевозок, что позволило увеличить конкурентоспособность товаров, произведенных в ЕС, и снизить себестоимость продукции. В России на этот вид перевозок приходится всего 3%.

**1.2. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

Как известно, главное место среди международных организаций принадлежит Организации Объединенных Наций и большой группе ее специализированных учреждений, в число которых входит ИКАО.

Международная организация гражданской авиации (ICAO) является межправительственным учреждением ООН, созданным в 1944 г. для организации сотрудничества в целях обеспечения безопасности, регулярности и экономической эффективности международных воздушных сообщений.

Инициаторами создания этой организации являются США.

По инициативе США в ноябре 1944 г. в Чикаго собрались представители 52 государств, которые в течение 5 недель обсуждали проблемы международной ГА.

В ходе конференции все ее участники единодушно сошлись только в том, что создаваемая новая международная организация будет заниматься, в первую очередь, аэронавигационными вопросами и экономическими проблемами международных воздушных перевозок.

Чикагская конференция закончилась подписанием Конвенции о международной ГА, получившей название «Чикагская конвенция 1944 г.», которая предусматривала временное функционирование, пока ее не ратифицируют 26 государств.

4 апреля 1947 г. стала действовать официально Международная организация ГА (ИКАО). С 1944 по 1947 г. просуществовала Временная международная организация гражданской авиации ПИКАО (PICAO - Provisional International Civil Aviation Organization). В настоящее время главная роль среди всех организаций гражданской авиации на общемировом уровне принадлежит ИКАО, которая по существу является единственным универсальным общемировым институтом международного экономического сотрудничества на воздушном транспорте.

Задачи ИКАО сформулированы в ее Уставе:

1. Развитие принципов и техники международной аэронавигации.
2. Стандартизация правил полета и управления движением самолетов. Эта проблема стоит перед воздушным транспортом особенно остро, учитывая, что большая часть воздушного пространства государств отдана в распоряжение военной авиации. Например, в Западной Европе на долю гражданской авиации оставлено только около 15 % воздушного пространства.
3. Унификация применяемого радиооборудования и терминологии.
4. Развитие воздушных линий, аэропортов и других сооружений для международных сообщений.
5. Обеспечение регулярной, безопасной и эффективной деятельности.
6. Стимулирование всестороннего развития ГА.

Членами ИКАО могут быть государства, подписавшие Чикагскую конвенцию или присоединившиеся к ней впоследствии. В 1947 г. в ИКАО входило 26 государств. Авторитет и мировое признание ИКАО получила не сразу. Первоначально Чикагскую конвенцию подписали 52 государства. В 1960 г. членами ИКАО были 66 государств, к 1965 г. их число увеличилось до 107. После вступления в ИКАО СССР она стала носить подлинно международный характер, и в результате с 1971 по 1983 г. в нее вступило более 30 государств. В начале 80-х годов в состав ИКАО входили 156 государств. В настоящее время в ИКАО входят 187 государств мира. Казахстан вступил в члены ИКАО в 1992 г.

Официальными языками ИКАО являются французский, испанский, английский, русский, арабский и китайский.

Рекомендации ИКАО носят государственный характер и являются стандартами для организации и регулирования международных воздушных перевозок государств - участников.

Первой неправительственной международной организацией в области гражданской авиации стала ИАТА.

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) - неправительственная международная организация, которая объединяет авиакомпании, выполняющие регулярные коммерческие перевозки на пяти континентах мира.

В связи с подписанием Чикагской конвенции 1944 г. и образованием ИКАО представители 50 авиакомпаний 31 страны мира, собравшись в апреле 1945 г. в Гаване, создали новую неправительственную организацию, которая должна была продолжить деятельность довоенной ИАТА. Организация получила новое название (но с тем же сокращением) - Международная ассоциация воздушного транспорта.

Хотя деятельность ИАТА внешне носит независимый характер, в настоящее время она практически тесно связана с работой ИКАО (имеет при ней консультативный статус) и в определенной степени даже зависит от нее. Как показывает практика последних лет, эта тенденция будет постоянно развиваться и в дальнейшем.

Главная цель ИАТА - содействовать авиакомпаниям в решении следующих проблем международных воздушных перевозок:

1. ценообразование (международные авиатарифы);
2. регулирование международных перевозок;
3. юридические и технические проблемы;
4. подготовка персонала;
5. авиационная медицина.

Членство в ассоциации открыто для всех авиакомпаний, которые зарегистрированы в государствах, обладающих правом быть членом ИКАО. Члены ИАТА подразделяются на две категории: действительные и ассоциированные. Авиакомпании, выполняющие международные регулярные перевозки пассажиров, грузов и почты могут вступить в ассоциацию в качестве действительных членов, а те авиапредприятия, которые эксплуатируют только внутренние авиалинии, имеют право быть ассоциированными членами. Разница в правах и обязанностях между этими категориями членства существенная. Так, ассоциированные члены не имеют права голоса и не могут присутствовать на заседаниях некоторых рабочих органов.

В настоящее время ИАТА объединяет более 200 регулярных авиакомпаний. Практически все страны представлены в ИАТА своими национальными и другими крупными авиакомпаниями. Действительные члены ИАТА осуществляют свыше 3/4 всех международных регулярных перевозок в мире. Ассоциированными членами являются, как правило, маленькие внутренние авиакомпании стран Латинской Америки, Австралии, США и Канады. Члены ИАТА выполняют около 96 % от общего мирового грузового тонно-километража на международных линиях.

ИАТА располагает двумя главными конторами - в Монреале и Женеве, первая считается официальной штаб-квартирой ассоциации. Официальными языками ИАТА являются английский, французский, испанский.

В области авиаперевозок и эксплуатации аэропортов ИАТА разрабатывает и широко использует системы специальных процедур обслуживания пассажиров и обработки багажа, грузов и почты; проводит работу по автоматизации и стандартизации эксплуатационной деятельности аэропортов, сокращению размеров ставок и сборов за пользованием аэропортами и аэронавигационным оборудованием на маршрутах.

В коммерческой области ИАТА значительно расширяет многостороннее коммерческое «интерлайн» сотрудничество между авиакомпаниями.

ИАТА разработала специальную банковскую систему расчетов с агентами для упрощения продажи, отчетности и перевода денег. Система охватывает около 9 тыс. агентов и обрабатывает 30 млн. стандартных перевозочных документов на сумму свыше 9,0 млрд. долларов США ежегодно, упрощает расчеты и увеличивает наличные кассовые поступления, сокращает административные расходы (примерно на 15 млн. долларов США в год), ежегодно принося около 500 млн. долларов доходов.

Кроме того, ИАТА старается упростить и сделать более гибкой применительно к рынкам авиаперевозок существующую многоструктурную тарифную систему, в первую очередь на наиболее загруженных маршрутах (например, североатлантических). Так, благодаря заключению с помощью ИАТА осенью 1982 г. соглашения о североатлантических тарифах между авиационной администрацией США и 12 ведущими западноевропейскими государствами, каждая крупная авиакомпания - участник этого соглашения смогла получить дополнительно около 40 млн. долларов США.

**1.3. РЕГЛАМЕНТАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК**

Транспорт играет решающую роль в развитии международной торговли, туризма, экономического и политического сотрудничества.

Постепенное открытие внутренних рынков и защита принципов социально ориентированной рыночной экономики стран Европы и Азии требуют новых подходов к экономичным, безопасным, технологическим и экономическим аспектам транспортной политики, для создания новых возможностей сотрудничества, в том числе в области транспорта для всех стран Европы и Азии.

Эффективная евроазиатская транспортная система требует гармонизации транспортных систем Востока и Запада, унификации национальных законодательств, выработки конкретных путей дальнейшего развития международных транспортных коридоров на основе более тщательного исследования потоков грузов и пассажиров и проблем транспорта.

Естественно, что, прежде всего, необходимо сближение национальных транспортных законодательств по основным проблемам транспорта с соответствующими международными юридическими документами для интегрирования отдельных транспортных систем в общемировую с улучшением эксплуатационной эффективности международных транспортных маршрутов по времени, стоимости и уровню услуг.

Основным международным соглашением об условиях воздушных перевозок пассажиров и грузов между государствами является *Варшавская конвенция 1929* г. (Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанная в Варшаве в 1929 г.).

Варшавская конвенция 1929 г. впервые дала определение «международных воздушных перевозок», унифицировала правила, относящиеся к перевозочным документам (проездной билет, багажная квитанция и авиагрузовая накладная), включая конкретные данные, которые должен содержать каждый из этих документов, а также санкции за какие-либо нарушения в таких документах, унифицировала правила, касающиеся ответственности авиаперевозчика, определила размер ответственности за ущерб, причиненный во время воздушной перевозки, в сумме 12500 франков (около 10000 долл. США) за каждого пассажира, 250 франков (около 20 долл. США) за 1 кг багажа и груза и 5000 франков (около 40 долл. США) за предметы, оставляемые пассажиром при себе. Эти суммы рассматриваются как относящиеся к французским франкам (франкам Пуанкаре), каждый из которых состоит из 65,5 мг золота пробы 900 и могут переводиться в любую национальную валюту с округлением цифр.

Конвенция унифицировала правила в отношении юрисдикции (определение судов, в которых может быть возбужден иск об ответственности за ущерб). Конвенция содержит специальное положение о комбинированных перевозках, осуществляемых частью по воздуху и частью каким-либо иным способом перевозки. Положения Конвенции носят обязательный характер, и действия сторон, представляющие собой отступление от ее правил, признаются недействительными. Варшавская конвенция получила широкое признание, ее подписали большинство государств мира.

28 сентября 1955 г. в Гааге был подписан протокол об изменении некоторых положений Варшавской конвенции 1929 г. *(Гаагский протокол 1955 г.).*

Изменения, внесенные Гаагским протоколом, имеют следующие основные особенности:

а) правила, относящиеся к перевозочным документам, были в значительной степени переформулированы, уточнены и упрощены;

б) пределы ответственности в отношении «лиц» были увеличены вдвое – до 250000 франков (около 20000 долл.США);

в) изменена формулировка положений о «преднамеренном упущении», и пределы не применяются в случае действий или бездействия, «имевших целью причинить ущерб или носивших опрометчивый характер, с сознанием того, что это может причинить ущерб»;

г) пределы ответственности распространены также на служащего или агента перевозчика, находящихся при исполнении своих служебных обязанностей.

Из крупных авиационных держав не присоединились к Гаагскому протоколу лишь США.

Между участниками данного Протокола Варшавская конвенция и Гаагский протокол рассматриваются и толкуются как единый документ, называемый *«Варшавская конвенция, измененная в Гааге в 1955 году».*

Конвенция не применяется к воздушной перевозке почты.

В отношении порядка заявления требований к авиаперевозчику Варшавская конвенция содержит систему норм, которые имеют большое значение и часто применяются на практике.

Для перевозки грузов Варшавская конвенция предусматривает обязательное претензионное производство.

*Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, принятая в Монреале 28 мая 1999* г., является современным вариантом Варшавской конвенции 1929 г. Эта Конвенция модернизирует и укрепляет международный правовой режим, установленный в соответствии с Варшавской конвенцией 1929 г.

Новый документ облегчает использование упрощенных проездных документов (пассажирских авиабилетов, авиагрузовых накладных), позволяя применять для выдачи таких документов электронные или компьютерные средства обработки данных.

Принятие Монреальской конвенции 1999 г. конференцией Международной организации гражданской авиации (ИКАО) вызвано необходимостью модернизации и консолидации Варшавской конвенции и связанных с ней документов, важностью обеспечения защиты интересов потребителей при международных воздушных перевозках и необходимостью справедливой компенсации на основе принципа наиболее полного возмещения. Принципы повышенной ответственности авиакомпаний при несчастных случаях на авиатранспорте также получили отражение в Монреальской конвенции, определившей порядок и размеры выплат компенсаций. В отличие от соглашения семидесятилетней давности Монреальская конвенция исходит из концепции неограниченной ответственности авиаперевозчика.

Согласно Варшавской конвенции максимальная сумма компенсации за груз была установлена в размере 250 золотых франков, что примерно соответствует 8,3 долл. США. Монреальским документом вводится новая система выплаты компенсаций - в специальных правах заимствования (SDR). В отношении уничтожения или утери груза Конвенция следует положениям Монреальского протокола №4 (Дос. 9148) - 17 SDR за каждый килограмм груза, за исключением случаев, когда отправитель сделал особое заявление. При наличии вины перевозчика его финансовая ответственность ничем не ограничена и размер компенсации в спорных ситуациях определяется судебными инстанциями страны постоянного места жительства пострадавшего. Перевод SDR в национальные валюты производится в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом для своих операций.

Новый документ содержит также правила, касающиеся ответственности фактического перевозчика и перевозчика по договору в отношении отправителя, в результате включения в него основных положений дополнительной Гвадалахарской конвенции 1961 г. (Дос. 8181).

Монреальская конвенция открыта для подписания в штаб-квартире ИКАО. Для вступления в силу она должна быть ратифицирована не менее чем тридцатью договаривающимися государствами.

Конвенцией о международной гражданской авиации, получившей название *«Чикагская конвенция 1944 года»,* была создана Международная организация гражданской авиации (ИКАО).

За прошедшие годы Совет ИКАО разработал и принял *15 технических приложений к Чикагской конвенции,* касающихся таких областей, как авиационная электросвязь, метеорология, летная годность, производство полетов, охрана окружающей среды и авиационная безопасность.

Содержащиеся в этих приложениях стандарты и рекомендуемая практика применяются на всемирной основе, что позволило добиться определенного технического единообразия, дающего возможность международной гражданской авиации развиваться безопасно, упорядочение и эффективно.

В приложениях содержатся не только Стандарты и Рекомендуемая практика, но и представленные государствами уведомления о всевозможных различиях с действующей практикой.

Важным, с точки зрения отправителей груза, пользующихся услугами воздушного транспорта, является вопрос упрощения формальностей в международных перевозках. Потребность в его решении возникла одновременно с превращением воздушного транспорта в один из самых удобных и быстрых видов международных сообщений. Однако выполнение таможенных, паспортных, санитарно-карантинных, валютно-финансовых и других формальностей при воздушных перевозках требует значительных затрат времени, иногда превышающих время полета. Пограничные, таможенные иммиграционные службы создают серьезные препятствия движению пассажиров и грузов через национальные границы и тормозят развитие воздушного транспорта. Если, например, формальности на каждой стороне шестичасового трансокеанского пролета занимают один час, то время следования пассажира увеличивается на одну треть, хотя те же самые формальности занимают менее 2% пятидневного морского путешествия через тот же самый океан.

Учитывая необходимость сокращения времени на выполнение формальностей при международных воздушных перевозках, ИКАО начала заниматься этой проблемой с самого начала своего существования . В 1962г. ею были разработаны стандарты и рекомендации по упрощению формальностей, включенные в *приложение 9 к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция 1944г.)* Приложение 9 преследует следующие основные цели: сократить до минимума требуемую документацию, упростить и стандартизировать формы документов, упростить процедуры прохождения формальностей, упростить визовые требования процедуры выезда и въезда, таможенного контроля груза и т.д. В течение последних двух десятилетий ИКАО убеждает страны-участницы в необходимости упрощения формальностей. В результате деятельности ИКАО многими государствами были приняты международные стандарты в области прохождения формальностей, четко ограничившие верхний предел требований государства.

Новые требования безопасности на воздушном транспорте (предотвращение террористических актов и незаконных перевозок наркотиков) вынудили государства ввести новые формы пограничного контроля. Сложившаяся ситуация бросила новый вызов программе ИКАО по упрощению формальностей (FAL), заставляя искать новые пути и способы в данном направлении.

Принято считать, что национальные комитеты по упрощению формальностей на воздушном транспорте - наиболее действенные органы по достижению целей в области FAL. Многие страны - члены ИКАО организовали такие комитеты, в которые вошли представители гражданской авиации, таможенных органов, иммиграционных органов, служб безопасности, служб по контролю за распространением наркотиков, служб ветеринарного и фитосанитарного контроля и прочих служб. В дополнение к упрощению формальностей процедурного типа ИКАО ведет работу по упрощению в области предоставления адекватного терминального обслуживания для пассажиров, их багажа и грузов и предоставлению для них полного комплекса услуг.

Суть приложения 9 отражена в положениях, в которых говорится о необходимости создания таких условий, чтобы «...процедуры оформления...применялись и осуществлялись таким образом, чтобы при этом воздушный транспорт сохранял присущее ему преимущество в скорости».

В настоящее время приложение 9 содержит более 300 стандартов и положений рекомендуемой практики по упрощению формальностей.

Целая глава приложения 9 посвящена вопросам ускорения грузопотоков. В ней содержится 62 стандарта, положения рекомендуемой практики и уточняющих примечаний. Три стандарта и четыре рекомендуемые практики целиком посвящены методам электронной обработки данных. Компьютеризация производит перелом в области отработки грузов.

Принципы упрощения формальностей также связаны с транзитными перевозками через то или иное государство - член ИКАО.

К воздушной перевозке грузов прямое отношение имеет и *приложение 18* к Чикагской конвенции 1944 г. В приложении 18 представлены широкие стандарты и рекомендуемая практика, соблюдение которых позволяет безопасно перевозить опасные грузы. В приложении 18 также предусматривается обязательное соблюдение государствами - членами ИКАО положений «Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху», в которых содержатся подробные и многочисленные инструкции по правильной обработке таких грузов. Материал настоящего приложения разработан аэронавигационной комиссией ИКАО в ответ на пожелание договаривающихся государств иметь согласованные на международной основе положения, регламентирующие безопасную перевозку опасных грузов по воздуху. За основу данного документа приняты рекомендации Комитета экспертов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов и Правила безопасной перевозки радиоактивных веществ Международного агентства по атомной энергии. Указанные в приложении 18 девять классов опасных грузов определены Комитетом экспертов Организации Объединенных Наций и используются на всех видах транспорта.

Став членом ИКАО, Казахстан обязан соблюдать международные требования по перевозке опасных грузов воздушным транспортом, изложенные в приложении 18 к Чикагской конвенции 1944 г.

Международная Ассоциация Воздушного Транспорта (ИАТА) на основе Технических инструкций ИКАО по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху разработала для авиакомпаний подробные *Правила перевозки опасных грузов.* Эти Правила являются настольной книгой для авиакомпаний, к тому же IATA вносит изменения в Правила каждый год, а ИКАО переиздает Технические инструкции один раз в два года. По сути это значит, что в середине двухлетнего срока, между пересмотрами 1C АО, только изменения IATA могут быть отредактированы и специализированы по отношению к собственным интересам авиакомпаний. По рекомендациям ИКАО и ИАТА все работники, связанные с перевозкой опасных грузов по воздуху, должны проходить специальную подготовку и повторять ее каждые два года. Государственные органы ГА каждой страны должны вести учет и контроль за подготовкой данных специалистов.

Юридически *общие правила перевозок ИАТА* не обязательны даже для входящих в нее авиакомпаний. Однако в большинстве стран эти правила получили широкое признание и после определенных санкций со стороны соответствующих государственных органов включаются в правила перевозок национальными авиакомпаниями.

В области грузовых авиаперевозок ИАТА выпустила целый ряд ***руководств:*** по организации грузовых перевозок, по перевозке живых животных, по перевозке опасных грузов и т.д.

К сожалению, эти руководства в Узбекистане не нашли широкого применения среди авиаперевозчиков, так как они издаются за пределами РУЗ, а не распространяются между авиаперевозчиками централизованно.

**2. АНАЛИЗ ИЗМЕНЕНИЯ ДОЛИ УСЛУГ**

**В ВВП ВЕДУЩИХ СТРАН МИРА.**

**ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МИРОВОГО РЫНКА**

**АВИАУСЛУГ**

В 1969 – 2009 гг. совокупная экономическая деятельность в мире, которая измеряется валовым внутренним продуктом (ВВП), вырастала в среднем ежегодно на 3,6% в реальном выражении. Среднегодовые темпы роста за десятилетние периоды 1969 – 1979 гг., 1979 – 1989 гг., 1989 – 1999 гг., 1999 – 2009 гг. составили 4,8 %, 3,6 %, 2,4 % и 1,0 % соответственно.

Рост воздушного транспорта был значительно выше, чем экономический рост, но был тесно связан с последним. Объем регулярных пассажирских перевозок авиакомпаний мира (внутренних и международных), что подсчитывается в выполненных пассажиро-километрах (ВПК), возрастал в среднем ежегодно на 8,5% в течение 1969 – 2009 гг. На протяжении десятилетних периодов 1969 – 1979 гг., 1979 – 1989 гг., 1989 – 1999 гг., 1999 – 2009 гг. объем перевозок возрастал в среднем ежегодно на 13,4 %, 9,0 %, 5,7 % и 4,5 % соответственно.

Объем грузовых регулярных перевозок авиакомпаний мира (внутренних и международных), что подсчитывается в выполненных тонно-километрах (ВТК), возрастал в среднем ежегодно на 10,7 % в течение 1969 – 2009 гг. На протяжении десятилетних периодов 1969 – 1979 гг., 1979 – 1989 гг., 1989 – 1999 гг., 1999 – 2009 гг. объем грузовых перевозок возрастал в среднем ежегодно на 17,8 %, 10,9 %, 7,2 % и 5,5 % соответственно.

Рост спроса на пассажирские грузовые перевозки на протяжении 1969 – 2009 гг. проявился в сравнительном росте пассажирооборота и коммерческой загрузки, в то время уровень выполненных самолето-километров возрастал намного медленней (3,4 % ежегодно), в основном за счет значительного увеличения среднего размера воздушного судна за указанный период.

На протяжении 1969 – 2009 гг. среднемировая прибыль от пассажирских перевозок, которая измеряется в реальном выражении (то есть в $ США на ВПК) уменьшалась в среднем ежегодно на 2,1 %. Прибыль от грузовых и почтовых перевозок в реальном выражении уменьшилась в среднем ежегодно на 3,2 %. За этот же период удельные затраты (эксплуатационные затраты на расположенные тонно-километры (РТК)), которые измеряются в реальном выражении, уменьшались в среднем ежегодно на 1,9 %.

Дальнейший рост объема воздушных перевозок будет как и раньше зависеть, в основном, от мирового экономического роста, роста торговли и от изменений в затратах авиакомпаний (в свою очередь значительно зависящих от цен на топливо). Тем не менее, указанный рост также в некоторой степени будет зависеть от того, каким образом страна будет решать такие основные проблемы, как загруженность аэропортов и воздушного пространства, защита окружающей среды и возрастающие потребности в капиталовложениях.

Что касается прогноза на 2010 – 2015 гг., то, как ожидается, мировой экономический рост будет возрастать в среднем ежегодно на 2,2%, в реальном выражении. Прибыль авиакомпаний, предположительно, будет возрастать в среднем ежегодно на 0,5% в реальном выражении, но при этом не будет возможности, как в прошлом, смягчать возрастающее давление в сторону увеличения затрат путем увеличения только одной производительности.

Объем мировых регулярных перевозок, измеряемых выполненными пассажиро-километрами, возрастал в среднем ежегодно на 5 % на протяжении 1999 – 2009 гг. Международные перевозки росли более быстрыми темпами (5,5 %), чем внутренние (4 %).

У авиакомпаний региона Азии и Тихого океана, как ожидается, будет иметь наибольший показатель роста в пассажирских перевозках, равный 8 % ежегодно на протяжении периода до 2010 года, в то время как у авиакомпаний Африки, Европы, Латинской Америки рост будет ниже среднемирового и составит 3,5 % в год. У авиакомпаний Ближнего Востока и Северной Америки, как ожидается, рост будет равняться среднемировому показателю.

Что касается количества перевезенных пассажиров на регулярных сообщениях девяти межконтинентальных групп маршрутов, то наибольший рост отмечается при перевозках через Тихий океан, а также между Европой и Азией, составляя соответственно 8 % и 7,5 % в год на протяжении периода до 2010 г.

Объем мировых регулярных грузовых перевозок, измеряемый выполненными тонно-километрами, увеличивался ежегодно в среднем на 6,5% на протяжении 1999 – 2009 гг. Международные грузовые перевозки возрастали в среднем ежегодно на 7,5% в сравнении с ростом внутренних грузовых перевозок, составляющими 3% в год. Региональные темпы роста, как ожидается, будут соответствовать темпам роста пассажирских перевозок. Наибольший рост перевозок, предположительно, будет у авиакомпаний региона Азии и Тихого океана (на уровне 10 % в год).

В таблицах 1, 2 показаны результаты авиаперевозок по группам маршрутов за 1989 – 2009 гг.

Таблица 1

*Объем авиаперевозок в мире*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Фактически | Среднегодовые темпы роста (в %) |
| 1989 | 1999 | 2009 | 1989 – 1999 | 1999 – 2009 |
| Всего регулярных перевозок |
| Пассажиро-киллометры (млрд.) | 1089 | 1893 | 3232 | 0,8 | 1,3 |
| Грузовые тонно-километры (млн.) | 2913 | 8869 | 18440 | 6,0 | 9,6 |
| Перевезено пассажиров (млн.) | 748 | 1164 | 1800 | 0,4 | 0,6 |
| Перевезено тонн груза (тыс.) | 11090 | 18288 | 29016 | 7,2 | 10,7 |
| Самолето-киллометры (млн.) | 9350 | 14307 | 19800 | 5,0 | 5,5 |
| Взлеты воздушных суден (тыс.) | 10691 | 14553 | 18000 | 3,9 | 3,4 |
| Регулярные международные перевозки |
| Пассажиро-киллометры (млрд.) | 466 | 894 | 1697 | 0,4 | 0,8 |
| Грузовые тонно-километры (млн.) | 2026 | 6393 | 100920 | 4,4 | 94,5 |
| Перевезено пассажиров (млн.) | 163 | 280 | 490 | 0,1 | 0,2 |
| Перевезено тонн груза (тыс.) | 4390 | 8860 | 15966 | 1,5 | 7,1 |

Таблица 2

*Объем авиаперевозок по регионам мира*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Фактически | Среднегодовые темпы роста (в %) |
| 1989 | 1999 | 2009 | 1989–99 | 1999–09 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Всего регулярных перевозок |
| Пассажиро-километры (млрд.) |
| Африка | 29,7 | 42,0 | 62 | 0,01 | 0,02 |
| Азия/Тихий океан | 160,1 | 344,1 | 820 | 0,18 | 0,48 |
| Европа | 365,2 | 590,4 | 880 | 0,22 | 0,29 |
| Ближний Восток | 28,4 | 47,0 | 80 | 0,02 | 0,03 |
| Северная Америка | 445,3 | 872,3 | 1260 | 0,43 | 0,39 |
| Латинская Америка и бассейн Карибского моря | 60,2 | 87,4 | 130 | 0,03 | 0,04 |
| Грузовые тонно-километры (млн.) |
| Африка | 796 | 1166 | 1830 | 0,37 | 0,66 |
| Азия/Тихий океан | 5596 | 16337 | 45800 | 10,74 | 29,46 |
| Европа | 10749 | 20008 | 36300 | 9,26 | 16,29 |
| Ближний Восток | 1339 | 2440 | 4110 | 1,10 | 1,67 |
| Северная Америка | 9060 | 16173 | 25600 | 7,11 | 9,43 |
| Латинская Америка и бассейн Карибского моря | 1593 | 2745 | 4800 | 1,15 | 2,06 |
| Регулярные международные перевозки |
| Пассажиро-километры (млрд.) |
| Африка | 22,4 | 33,1 | 50 | 0,01 | 0,02 |
| Азия/Тихий океан | 105,4 | 236,0 | 590 | 0,13 | 0,35 |
| Европа | 184,4 | 313,6 | 500 | 0,13 | 0,19 |
| Ближний Восток | 22,0 | 38,1 | 67 | 0,02 | 0,03 |
| Северная Америка | 98,9 | 220,9 | 410 | 0,12 | 0,19 |
| Латинская Америка и бассейн Карибского моря | 33,3 | 51,9 | 80 | 0,02 | 0,03 |
| Грузовые тонно-километры (млн.) |
| Африка | 720 | 1075 | 1710 | 0,36 | 0,64 |
| Азия/Тихий океан | 4991 | 14830 | 42500 | 9,84 | 27,67 |
| Европа | 8232 | 17413 | 33000 | 9,18 | 15,59 |
| Ближний Восток | 1307 | 2351 | 3950 | 1,04 | 1,60 |
| Северная Америка | 3792 | 8532 | 15800 | 4,74 | 7,27 |
| Латинская Америка и бассейн Карибского моря | 1219 | 2192 | 3960 | 0,97 | 1,77 |
| Регулярные международные перевозки |
| Перевезено пассажиров (тыс.) |
| Северная Атлантика | 16650 | 30340 | 51892 | 13,69 | 21,55 |
| Центральная Атлантика | 1250 | 2060 | 3343 | 0,81 | 1,28 |
| Южная Атлантика | 1110 | 1810 | 2937 | 0,70 | 1,13 |
| Через Тихий океан | 4500 | 12400 | 28912 | 7,90 | 16,51 |
| Между Европой и Азией/Тихим океаном | 4700 | 10800 | 23929 | 6,10 | 13,13 |
| Между Европой и Африкою  | 7520 | 8400 | 11347 | 0,88 | 2,95 |
| Между Европой и Ближним Востоком | 2920 | 3850 | 4998 | 0,93 | 1,15 |
| Между Северной Америкой и Южной Америкой | 2070 | 3150 | 4849 | 1,08 | 1,70 |
| Между Северной Америкой и Центральной Америкой/бассейном Карибского моря | 9170 | 15790 | 27006 | 6,62 | 11,22 |

С учетом нерегулярных перевозок объем перевезенных пассажиров в 2009 г. превысил 2 млрд. пассажиров, то есть каждый третий житель планеты воспользовался воздушным транспортом, в то время как в 1999 г. – каждый четвертый житель.

На протяжении многих лет в области воздушного транспорта наблюдался более заметный рост, чем в других областях промышленности. Постоянно возрастающий спрос на пассажирские и грузовые перевозки, быстрые технологические изменения и соответствующие капиталовложения оказывали содействие росту объема производства приблизительно в 60 раз, начиная с 1950 года (в выполненных тонно-километрах). Для сравнения: общий мировой валовой внутренний продукт (ВВП), что является всеобъемлющим показателем мирового объема производства, возрос почти в пять раз за тот же период.

Изменения доходов влияют на уровень покупательной способности потребителей и на возможность осуществлять развлекательные путешествия. Коммерческая деятельность и торговля оказывают непосредственное влияние на спрос, связанный с деловыми путешествиями и грузовыми перевозками.

 Другими факторами, повлиявшими на спрос перевозок, являются изменения в затратах авиакомпаний и, соответственно, в авиатарифах, доступность воздушных перевозок, изменения в области регулирования и туризма.

 Международные перевозки возрастали более быстрыми темпами, чем внутренние перевозки, в частности, международные грузовые перевозки. Что касается региональной структуры регулярных международных перевозок, то на европейские авиакомпании приходится наибольшая часть, как пассажирских, так и грузовых перевозок, но эта часть уменьшалась за указанный период, в то время как часть авиакомпаний региона Азии и Тихого океана значительно возросла. Уменьшилась часть авиакомпаний Латинской Америки и Африки.

 Картина развития нерегулярных перевозок в мире неполная из-за недостатка в предоставлении отчетности нерегулярных авиаперевозчиков. Тем не менее, полученные данные позволяют сделать некоторые выводы о характере развития и важности чартерных перевозок.

 Нерегулярные воздушные перевозки служат главным образом для выполнения международных пассажирских перевозок, при этом часть грузовых перевозок и внутренних авиаперевозок является относительно небольшой. Нерегулярные пассажирские перевозки составляют около 16% общих международных пассажирских перевозок. В таблице 3 приводится расчетные данные в отношении нерегулярных пассажирских перевозок в 1989 г. и 1999 г., выполненные перевозчиками, осуществляющих как регулярные, так и нерегулярные перевозки. На протяжении 1980-х годов рост объединенных нерегулярных международных перевозок составлял в среднем около 5% в год, что на 7% ниже среднегодовых темпов роста нерегулярных международных перевозок.

Таблица 3

*Мировые международные пассажирские перевозки*

*(пассажиро-километры)*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | 1989 | 1999 | 2009 |
| (млрд.) |
| Нерегулярные перевозки | 60,6 | 94,3 | 120,1 |
| Регулярные перевозки | 49,3 | 82,6 | 117,2 |
| **Всего** | 109,9 | 176,9 | 237,3 |

 Нерегулярные перевозки играют важную роль на внутриевропейских маршрутах, где на их часть приходится от 40 до 50% всех перевезенных пассажиров и около 60% всех выполненных пассажиро-километров. Количество перевезенных пассажиров на нерегулярных маршрутах внутри Европы составляет 60 % всего мирового чартерного рынка. Нерегулярные перевозки также играют важную роль на североатлантических маршрутах, хотя за последние 30 лет их значимость уменьшилась и объем упал от 30 до 10% всего североатлантического пассажирского рынка.

 Собственно, в качестве значительной области по предоставлении транспортных услуг гражданская авиация свое рождение может отмечать после 1960-х гг. И это, прежде всего, связано с НТП в авиастроении – переход от поршневых к реактивным и турбореактивным самолетам. Сейчас именно эта техника составляет основу транспортной авиации. Если 50 лет назад максимальная пассажировместимость самолета составляла 25 – 50 кресел, то сейчас эксплуатируются пассажирские лайнеры на 660 мест и проектируются еще большие.

 Именно на период 1960 – 1975 гг. приходится пик роста перевозок гражданской авиации мира, если среднегодовые темпы прироста перевозок превышали 10%. В последующие года темпы роста перевозок составляли 5 – 6% в год, и только по региону стран Тихого океана (Китай, Вьетнам и др.) он увеличился с 15 до 25%.

 События 11 сентября 2001 года резко изменили картину авиаперевозок, и в первую очередь в США, где спрос в 2001 году упал на 30 – 40% и отрицательная тенденция сохранилась в последующие годы. В качестве финансовой поддержки нерентабельным авиакомпаниям правительство США выделило в 2001 году более 40 млрд. долларов. Отрицательная тенденция сохранялась достаточно долго, и только к 2005 году ситуация на мировом рынке авиаперевозок начала меняться в лучшую сторону.

Подробный финансово-экономический анализ развития гражданской авиации мира приведен в таблице 4.

Таблица 4

*Динамика авиационных доходов и эксплуатационных затрат на измеритель регулярных перевозок мира*

|  |  |
| --- | --- |
| Показатели | Годы |
| 1979 | 1989 | 1999 | 2009 |
| Доход на 1 ткм приведенного грузооборота (центы) | 57,1 | 63,6 | 75,9 | 64,8 |
| Доход на 1 пас-км (центы) | 5,8 | 6,4 | 8,1 | 7,1 |
| Доход на 1 пассажира (долл.) | 88,5 | 93,5 | 131,7 | 127,8 |
| Доход на 1 ткм грузовых перевозок (центы) | 34,2 | 32,5 | 31,3 | 27,7 |
| Доход на 1 тонну перевезенного груза (долл.) | 685,3 | 853,7 | 1006,7 | 1132,7 |
| Другие доходы на 1 пассажира (долл.) | 2,1 | 4,85 | 15,8 | 16,5 |
| Эксплуатационные доходы на 1 ткм приведений | 52,2 | 64,2 | 76,4 | 61,6 |
| Затраты на ГСМ на 1 ткм приведений (центы/ткм) | 25,4 | 19,6 | 13,2 | 7,5 |
| Аэропортовые затраты на 1 ткм приведений (центы/ткм) | 9,5 | 10,8 | 14,2 | 12,9 |
| Затраты на 1 пассажира перевезенного (долл.) | 8,5 | 10,7 | 21,2 | 17,0 |
| Затраты коммерческого характера на 1 пас-км (центы/ткм) | 14,1 | 11,5 | 1,7 | 1,3 |
| Затраты общего характера на 1 ткм приведений (центы/ткм) | 3,5 | 4,0 | 9,5 | 9,5 |
| Приведенный грузооборот (млн. ткм) | 69410 | 127143 | 229239 | 409320 |

Как видно из данных таблицы прибыли от регулярных перевозок за 35 лет возросли с 7,88 млрд. до 265,4 млрд. долларов, то есть в 33,7 раза. Общая сумма эксплуатационных прибылей выросла еще быстрее – в 36,4 раза. При этом произошел более ускоренный рост общей суммы прибыли, обеспечивая стремительный рост так называемых сопутствующих прибылей, связанных с авиаперевозками, которые за анализируемый период выросли с 0,19 млрд. до 29,6 млрд. долларов или в 152 раза.

Темпы роста почтовых перевозок небольшие, за 35 лет увеличились всего в 6,4 раза, что связано с бурным развитием других видов связи.

Из общей суммы эксплуатационных затрат наименьшими темпами (в абсолютных размерах) увеличивались затраты на топливо и техобслуживание и ремонт авиационной техники, что вполне объясняется влиянием НТП в строительстве двигателей и авиастроении в целом. При этом затраты на ГСМ на 1 т/км грузооборота за последние 30 лет (1979 – 2009) сократились с 25,4 до 7,5 цента.

 Существенным образом увеличились за анализируемый период так называемые затраты общего характера (административные и др.), – от 0,45 млрд. в 1965 г. до 38,75 млрд. долл., то есть в 86 раз.

 Рассмотрим общие тенденции, которые прослеживаются в финансовых данных авиакомпаний на протяжении двадцатилетия – с 1989 по 2009 г., а также в более широком смысле: перспективы развития на десятилетие. Рассмотрение носит глобальный характер, в нем анализируются общие и средние данные по всем авиакомпаниям и потому не отражаются, существующие между отдельными перевозчиками значительные некоторые расхождения. Так как имеющиеся данные по нерегулярным эксплуатантам являются неполными, указанный анализ ограничивается регулярными авиакомпаниями договорных государств ИКАО (хотя в него вошли данные о нерегулярных перевозках этих авиакомпаний).

В таблице 5 приводятся ежегодные финансовые данные за 1989 – 2009 гг., разбитые на основные компоненты эксплуатационных прибылей и затрат.

Как показано в таблице 5 с 1989 по 2009 г. общие эксплуатационные прибыли регулярных перевозок авиакомпаний мира, которые выражаются в текущих денежных единицах, от всех видов обслуживания, регулярных и нерегулярных, и включая побочные прибыли, возрастали в среднем ежегодно с 87 676 млн. долл. до 307 410 млн. долл. За этот же период соответствующие общие эксплуатационные затраты также возрастали в среднем на 8,5%, то есть с 88 310 млн. долл. до 299 630 млн. долл. За указанный период рост эксплуатационных прибылей авиакомпаний мира был связан со средним годовым ростом объема перевозок – на 6,3% выраженного в выполненных тонно-километрах, а также повышением прибыли авиакомпаний (средние эксплуатационные прибыли на выполненный тонно-километр) с 72,4 цента в 1989 г. до 89,6 цента в 2009 г. (при среднегодовых темпах 2,2%).

Таблица 5

*Общие и удельные эксплуатационные доходы и затраты в 1989 г., 1999 г. и 2009 г. (авиакомпании государств ИКАО, выполняющие регулярные перевозки всего по внутренним и международным перевозкам)*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Эксплуатационные доходы (млн. долл.) | Эксплуатационные затраты (млн. долл.) | Общий объем перевозок (в млн. ВТК) | Удельная прибыль (центы/ВТК) | Общая емкость(в млн. РТК) | Удельные затраты(центы/РТК)  |
| 1989 | 87676 | 88310 | 121140 | 72,4 | 217210 | 40,7 |
| 1999 | 199100 | 200400 | 222269 | 89,6 | 375569 | 53,4 |
| 2009 | 307410 | 293630 | 409320 | 92,1 | 682200 | 43,0 |
| Среднегодовой рост, в % | 8,5 | 8,5 | 6,3 | 2,2 | 5,6 | 2,8 |

Более быстрый рост удельных затрат был в некоторой степени компенсирован постоянным увеличением коэффициента загрузки. Как и в отношении общих прибылей и затрат, удельные прибыли и затраты изменялись ежегодно. Затраты на располагаемый тонно-километр увеличились на 18% в 1989 г. (в основном из-за увеличения цены на топливо), потом наблюдалось незначительное уменьшение в 1991 – 1993 гг., равномерное увеличение в 1994 – 1998 гг. и значительный рост в 1999 г. (9%).

Как показано в таблице 6, доходы от пассажирских регулярных перевозок авиакомпаний, которые выражены в части общих доходов, уменьшились с 79,8% в 1989 г. до 74,9% в 2009 г., а доходы от перевозок груза и почты уменьшились с 12,5% в 1989 г. до 10,4% в 1999 г., доходы от нерегулярных перевозок оставались на уровне 4% в то время, как побочные доходы (которые включают продажу услуг и техническое обслуживание, а также аренду воздушных судов другими авиакомпаниями) выросли с 4,1% в 1989 г. до 9,6% в 2009 г.

Среди эксплуатационных затрат авиакомпаний наибольшее увеличение в 1989 – 1999 гг. отмечено в части общих, административных и других эксплуатационных затрат, среднегодовые темпы роста которых составили 15,5% по сравнению с 2,1% по статье «Авиационное топливо и горюче-смазочные материалы». В результате этого затраты по данной статье возросли с 5,7% от общих эксплуатационных затрат в 1989 г. до 13,2% в 2009 г., в то время как затраты по статье «Авиационное топливо и горюче-смазочные материалы» сократились с 28,2% в 1989 г. до 10,5% в 2009 г. Затраты по другой статье – на производство полетов, включая аренду воздушных судов у других перевозчиков, также значительно выросли: с 2,9% в 1989 г. до 8,9% в 2009 г., в то время как затраты по статье «Сборы с пользователей и содержание представительства авиакомпании в аэропорту» и «Обслуживание пассажиров» возросли незначительно – с 15,5% до 15,9% и с 9,0% до 10,4% соответственно.

Таблица 6

*Распределение эксплуатационных доходов и затрат в 1989 г., 1999 г. и 2009 г.*(авиакомпании государств ИКАО, выполняющие регулярные перевозки; всего по внутренним и международным перевозкам)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование | Раздел по статьям | Среднегодовой рост 1989 – 2009 (%) |
| 1989 | 1999 | 2009 |
| ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ДОХОДЫ |
| Регулярные перевозки (всего) | 92,3 | 87,6 | 86,3 | -0,003 |
| * Пассажирские
 | 79,8 | 77,2 | 74,9 | -0,0025 |
| * Грузовые
 | 10,8 | 9,3 | 10,7 | -0,0001 |
| * Почтовые
 | 1,7 | 1,1 | 0,9 | -0,0008 |
| Нерегулярные перевозки | 3,6 | 3,5 | 4,0 | +0,0002 |
| Случайные | 4,1 | 8,9 | 9,6 | +0,003 |
| Всего | 100,0 | 100,0 | 100,0 |  |
| ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ЗАТРАТЫ |
| Затраты на воздушные суда |  |  |  |  |
| Затраты на выполнение полетов (всего) | 38,9 | 28,0 | 26,9 | -0,006 |
| * Затраты на летные экипажи
 | 7,8 | 6,9 | 7,9 | +0,0001 |
| * Затраты на ГСМ
 | 28,2 | 15,3 | 10,5 | -0,009 |
| * Другие
 | 2,9 | 5,8 | 8,5 | +0,003 |
| Затраты на техобслуживание и ремонт | 10,5 | 11,5 | 11,3 | +0,0004 |
| Износ и амортизация | 6,2 | 6,9 | 6,3 | +0,0001 |
| Всего | 55,6 | 46,4 | 44,5 | -0,0055 |
| НЕПРЯМЫЕ ЗАТРАТЫ |
| Сборы с пользователей и содержание служб авиакомпании в аэропорту (всего) | 15,5 | 15,8 | 18,0 | +0,0013 |
| Сборы за посадку и соответствующие аэропортовые сборы | 3,5 | 3,7 | 4,6 | +0,0006 |
| Сборы за пользование аэронавигационным оборудованием | 1,1 | 1,5 | 1,7 | +0,0003 |
| Содержание представительства авиакомпании в аэропорту | 10,9 | 10,6 | 13,4 | +0,001 |
| Затраты на обслуживание пассажиров | 9,0 | 10,5 | 10,4 | +0,0007 |
| Оформление билетов, продажи и реклама | 14,1 | 16,7 | 13,8 | -0,0002 |
| Общие, административные другие эксплуатационные затраты | 5,7 | 10,6 | 13,2 | +0,0038 |
| Всего | 44,3 | 53,6 | 55,5 | +0,0056 |
| ВСЕГО | 100,0 | 100,0 | 100,0 |  |

 Таблица 7

*Распределение общих эксплуатационных доходов и затрат*

*по регионам в 1989 г. и 2009 г.*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Регион регистрации авиакомпании | Год | Эксплуатационные доходы | Эксплуатационные затраты |
| в млн. долл. | % от мировых показателей | в млн. долл. | % от мировых показателей |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Африка | 1989 | 3390 | 3,8 | 3473 | 3,9 |
| 2009 | 6800 | 3,4 | 6850 | 3,4 |
| Азия и Тихий океан | 1989 | 12876 | 14,7 | 12703 | 14,4 |
| 2009 | 39000 | 19,6 | 37400 | 18,7 |
| Европа | 1989 | 26730 | 30,5 | 27292 | 30,9 |
| 2009 | 59800 | 30,1 | 60200 | 30,1 |
| БлижнийВосток | 1989 | 3603 | 4,1 | 3771 | 4,3 |
| 2009 | 6000 | 3,0 | 6050 | 3,0 |
| Северная Америка | 1989 | 35588 | 40,6 | 35698 | 40,4 |
| 2009 | 78600 | 39,6 | 80700 | 40,3 |
| Латинская Америка/бассейн Карибского моря | 1989 | 5489 | 6,3 | 5373 | 6,1 |
| 2009 | 8500 | 4,3 | 9000 | 4,5 |
| Весь мир | 1989 | 87676 | 100,0 | 88310 | 100,0 |
| 2009 | 198700 | 100,0 | 200200 | 100,0 |

Часть прямых затрат на эксплуатацию воздушных судов уменьшилась, а часть непрямых эксплуатационных затрат выросла с 1989 по 2009 г. соответственно с 55,6% до 44,5% – прямые и с 44,3% до 55,5% – непрямые.

В 1999 г. около 40% эксплуатационных доходов и затрат авиакомпаний мира приходилось на авиакомпании Северной Америки, 30% – на авиакомпании Европы и 19% – на авиакомпании Азии и Тихого океана, а оставшиеся 11% приблизительно одинаково распределены среди авиакомпаний Африки, Ближнего Востока, Латинской Америки и бассейна Карибского моря. По сравнению с 1989 г. в 1999 г. часть эксплуатационных прибылей и затрат авиакомпаний Азии и Тихого океана увеличилась приблизительно на 5 процентных пунктов от общих мировых показателей, в то время, как часть эксплуатационных доходов и затрат авиакомпаний Ближнего Востока, Латинской Америки и бассейна Карибского моря значительно сократилась.

В дальнейшем авиационная отрасль столкнется с сильным инфляционным давлением на эксплуатационные затраты, в частности, касательно рабочей силы и капиталовложений. По прогнозам ИАТА авиакомпании мира должны закупить около 11 000 новых воздушных судов до 2010 г. стоимостью около 800 млрд. долл. США для удовлетворения увеличения объема перевозок и замены устаревающих воздушных судов. Эффективность затрат, вытекающая из восстановления парка, будет, очевидно, значительно меньше по сравнению с прошлым из-за высоких капитальных затрат на новые воздушные суда и увеличения затрат на финансирование.

Для того, чтобы покрывать и предусматривать целесообразные эксплуатационные затраты в пределах 4 – 6%, доход авиакомпаний мира должен возрасти без каких-либо резких прыжков, как это имело место в прошлом, путем увеличения лишь производительности. На прогнозируемый период прибыль авиакомпаний, как предполагалось, будет расти в среднем ежегодно на 0,5% в реальном выражении.

**3. АНАЛИЗ РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК И ПОСТАВОК АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ**

Современная отрасль гражданской авиации аккумулирует в себе несколько сегментов составляющих, основными из которых являются: воздушный транспорт (пассажирские и грузовые авиаперевозки), авиационная промышленность (самолетостроение, двигателестроение, производство компонентов), техобслуживание и ремонт.

Все составляющие отрасли взаимодействуют между собой и влияют друг на друга. В результате, рыночная система гражданской авиации представляет собой сложную систему взаимодействия разнообразных рынков. Однако деятельность всех рыночных структур гражданской авиации, в конечном счете, определяется главной составляющей – рынком авиаперевозок, на котором происходит продажа конечному потребителю конечной продукции отрасли – пассажирских авиаперевозок.

***Мировой рынок авиаперевозок. Объем рынка авиаперевозок***

За последние десять лет мировой объем авиаперевозок увеличился в полтора раза и составил 4550 млрд. пасс. км. на конец 2008 года.

По итогам 2008 крупнейшими географическими регионами по объемам пассажирских авиаперевозок являются: - Северная Америка: 33%; - Европа: 28%; - Азиатско-Тихоокеанский регион: 22%. Доля России в мировом объеме пассажирских авиаперевозок составляет 2,4% (122,5 млрд. пасс. км), при этом на долю РФ приходится около 83% от общего объема авиаперевозок авиакомпаниями стран СНГ.

## Текущие тенденции на рынке авиаперевозок

В 2008 году цены на нефть достигли 140 долл. за баррель. В таких условиях топливная составляющая операционных расходов авиакомпаний выросла до 50-60%, что стало причиной существенного сокращения доходности авиакомпаний по всему миру. В 1-м квартале 2009 года цена на нефть марки «Brent» колебалась в районе $40-45 за баррель. Падение мировых цен на нефть привело к снижению мировых цен на авиакеросин на 40-50%, на 20-30% на территории России. Топливная составляющая операционных расходов авиакомпаний снизилась до 30-40%, однако это не дало положительного эффекта в условиях снижающегося спроса на авиаперевозки со стороны населения. К концу 2-го квартала 2009 года цена на нефть марки «Brent» достигла $70 за баррель. Как результат, цены на авиатопливо подскочили на 8-12%. В среднем, по данным Федерального агентства воздушного транспорта, в России тонна авиационного керосина по состоянию на 20 июля стоит 19,17 тыс. руб., что на 15% меньше, чем в январе этого года, и на 7,8% меньше, чем в январе 2008 года.

## Динамика объемов авиаперевозок

По данным IATA в первом полугодии 2009 падение мирового объема пассажирских авиаперевозок составило 7,6%. Сокращение объемов авиаперевозок наблюдалось во всех регионах мира, за исключением Ближнего Востока, там рост составил 7,14%. Наибольшее падение зафиксировано в России - 18%, Азиатско-Тихоокеанском регионе - 12% и Африке - 9,2%. По прогнозу IATA, в 2009 году сокращение мирового объема пассажирских авиаперевозок составило 5,7%. По данным ТКП снижение объема воздушных пассажироперевозок российскими авиакомпаниями в январе-июне 2009 составило 18%. По прогнозу Минтранса РФ, в 2009 произошло падение объемов авиаперевозок на 10%, по мнению других экспертов – на 20-30%.

## Провозные мощности авиакомпаний

Снижение спроса на авиаперевозки заставляет авиакомпании выводить из эксплуатации избыточный парк воздушных судов (ВС) и, прежде всего, старые неэффективные типы ВС. Сокращение провозных мощностей является временной мерой, к которой прибегают авиакомпании для сохранения прибыльности. Однако конкурентная борьба за пассажиров не позволяет авиакомпаниям адекватно отреагировать на снижение спроса. В результате, по прогнозам IATA, 2009 год в целом убыточный для мировой отрасли авиаперевозок. По данным OAG, по состоянию на май 2009 авиакомпании мира сократили свои провозные мощности примерно на 3% в терминах вместимости эксплуатируемых самолетов и на 5% в терминах количества полетов.

## Динамика доходности авиакомпаний и банкротства

По информации экспертов, совокупный убыток авиакомпаний мира по итогам 2008 составил около $10 млрд., а в 2009 он прогнозировался на уровне $9 млрд. В 2008 обанкротилось около 30 авиакомпаний по всему миру. При этом, по данным Ascend, в 2008 количество вошедших на рынок авиакомпаний - 54 примерно равно количеству ушедших с рынка - 51. В России в 2008 обанкротилось 8 авиаперевозчиков при общей численности около 170. По прогнозам Минтранса РФ, в 2009 около 20% российских авиакомпаний могут лишиться права на выполнение полетов в связи с задолженностью перед аэропортами, налоговыми органами, аэронавигационными службами. В том и в другом случае, изменение численности авиакомпаний на рынке в большей мере определяется консолидационными процессами.

## Консолидация в отрасли - объединение авиакомпаний

Консолидация позволяет авиаперевозчикам избавиться от чрезмерной конкуренции, оптимизировать маршрутную сеть, организационную структуру компании, структуру наземных служб, усилить свои позиции на рынке. Для этого авиакомпании продолжают заключать код-шеринговые соглашения, приобретать обанкротившихся авиаперевозчиков, вступать в альянсы. В России консолидационные процессы стимулируются государством в рамках проводимой политики по сокращению и укрупнению авиакомпаний. В настоящее время под эгидой госкорпорации Ростехнологии создается авиакомпания Росавиа, которой будут переданы активы 11 авиапредприятий (включая обанкротившиеся AiRUnion и Дальавиа, а также ГТК Россия, Атлант-Союз, Владивостокавиа, Саратовские авиалинии).

## Объем рынка поставок и заказов ВС и авиадвигателей

2007 год стал пиком начавшегося в 2003 году бума заказов на пассажирские самолеты. Глобальный экономический кризис заставляет авиакомпании корректировать свои краткосрочные планы по обновлению, модернизации парка самолетов. По итогам 2008 сокращение объемов заказов на пассажирские самолеты составило примерно 45%. По данным БД ACAS, в 2009 году заказы на пассажирские самолеты упали в 5,5 раз по сравнению с аналогичным периодом 2008 года. Тем не менее, по прогнозам большинства ведущих авиапроизводителей (Boeing, Airbus, Rolls-Royce) в долгосрочной перспективе в ближайшие двадцать лет средний ежегодный рост объема авиаперевозок составит 4-5%, мировой объем пассажирских авиаперевозок увеличится в 2,5 раза. До 2011 в парки авиакомпаний мира будет поставлено более 4000 единиц новых пассажирских ВС, а до 2028 - около 29000.

## Прогнозы развития рынка авиаперевозок

В ближайшие пять лет рынок будет расти, но медленными темпами в среднем на 3% в год, по мнению экспертов, за счет экономического роста в АТР и Латинской Америке. В долгосрочной перспективе, - в следующие 20 лет, согласно прогнозам большинства компаний авиапроизводителей Boeing, Airbus, CFMI, ежегодный прирост объема авиаперевозок составит 5%, общий объем авиаперевозок увеличится в 2,5 раза. Средний мировой коэффициент занятости пассажирских кресел достигнет 80%.

## Мировой рынок поставок авиатехники

Объем рынка поставок авиатехники: Изменение ежегодных заказов на ВС. По итогам 2008 сокращение объемов заказов на воздушные суда составило 45%. Анализ динамики спроса на пассажирские самолеты гражданского назначения свидетельствует о восьмилетней цикличности рынка. С этим, а также с влиянием мирового финансового кризиса, связано вышеуказанное сокращение объемов заказов на ВС. Тем не менее, долгосрочный тренд свидетельствует о постепенном возрастании спроса на пассажирские самолеты гражданского назначения. Рост мирового парка ВС идет стабильными темпами: за последние 10 лет парк пассажирских реактивных магистральных ВС увеличился с 16 до 21 тыс.


## Сегментация рынка поставок авиационной техники

Мировой парк ВС (по производителю ВС). В структуре мирового парка самолетов вместимостью больше 20 мест наибольший вес занимают самолеты компании Boeing – 36%. Доля отечественных ВС в структуре мирового парка составляет 5,1%.

По состоянию на конец 2008 доля компаний ГСС-SJI в структуре мирового портфеля заказов на пассажирские ВС всех типов и размерностей составила 1%, соответствующая доля компании PowerJet на рынке авиадвигателей составляет 0,67%.

## Прогноз развития рынка поставок авиационной техники

В долгосрочной перспективе, то есть на следующие 20 лет, согласно прогнозам большинства компаний авиапроизводителей: Boeing, Airbus, CFMI, парк самолетов вместимостью свыше 30 мест увеличится вдвое и составит около 36 тыс. ВС, потребность рынка составит около 29 тыс. ВС. При этом среднегодовой рост пассажирооборота составит: Airbus 4,9%; Boeing 5,0%; Rolls-Royce - 4,9%; CFMI 4,9%.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

По прогнозам специалистов, в ближайшие два года для производителей гражданской авиационной техники неизбежно свертывание значительной доли мощностей. Возможно поддержание ее производства не более чем на 2-3 перспективных предприятиях при условии развертывания на внутреннем рынке СНГ лизинговых форм продажи гражданских самолетов (что потребует значительных начальных инвестиций, возможно – иностранных, с достаточно длительными сроками окупаемости), а также скорейшего доведения эксплуатационных характеристик отечественных самолетов нового поколения до мирового уровня (что также связано со значительными капиталовложениями).

Реальные перспективы имеют отдельные предприятия вертолетной подотрасли – производители вертолетов среднего и легкого класса, в том числе в экспортном варианте. Доведение ряда проектов таких вертолетов до этапа выхода на рынок также потребует определенных инвестиционных вложений. Реструктуризация, проводимая в отрасли, не обеспечит сама по себе ни сохранения мощностей бесперспективных предприятий, ни расширения рынка авиатехники. Попытки ведомственного регулирования процессов реструк­туризации в целях поддержания бесперспективных предприятий, продукция которых не имеет сбыта, за счет более сильных и устойчивых, приведут лишь к резкому ухудшению положения и на этих «благополучных» предприятиях. Реальные оценки рынка авиатехники (с учетом экспорта) на ближайшие 5-7 лет позволяют сделать вывод, что в 2006-2008 годам из существующих предприятий – поставщиков авиационной техники сохранилось не более половины.

Еще более сложное положение у предприятий поставщиков комплектующих изделий для авиационной техники. Здесь неизбежны концентрация производства, причем возможно – на производственной базе предприятий разработчиков приборов и агрегатов, диверсификация продукции, ликвидация значительного числа предприятий и т.п. Процесс реструктуризации для производителей авиационных приборов, агрегатов, систем может иметь затяжной и крайне трудный характер и существенно повлиять на состояние ведущих предприятий отрасли, вынудив их либо переходить на импорт ряда комплектующих, либо создавать их собственное производство на высвобождающихся мощностях. «Выживание» ведущих российских предприятий поставщиков гражданской авиатехники будет определяться их загрузкой в ближайшие годы.

**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ**

1. Доклад Президента Республики Узбекистан И. А. Каримова на заседании Кабинета Министров, посвященном итогам социально-экономического развития страны в 2009 году и важнейшим приоритетам экономической программы на 2010 год. Январь 2010 г.

2. Каримов И. А., «Модернизация страны и построение сильного гражданского общества – наш главный приоритет», Ташкент – Узбекистон, 2010.

3. Каримов И. А., «Мировой финансово-экономический кризис, пути и меры по его преодолению в условиях Узбекистана», Ташкент – Узбекистон, 2009.

4. Каримов И. А., «Избранный нами путь – это путь демократического развития и сотрудничества с прогрессивным миром», Ташкент – Узбекистон, 2004.

5. Каримов И. А., «Наша высшая цель - независимость и процветание Родины, свобода и благополучие народа», Ташкент – Узбекистон, 2004.

6. Артамонов Б. В., «Конъюнктура мирового рынка воздушных перевозок», Москва – Международные отношения, 2006.

7. Герчикова И. Н., «Менеджмент: учебник», Москва – ЮНИТИ, 2005.

8. Костромина Е.В. «Экономика авиакомпании в условиях рынка», Москва - НОУ ВКШ «Авиабизнес», 2001.

9. «Экономическое обозрение» журнал, Ташкент, № 5-6 (июнь) 2001г.

10. «Экономическое обозрение» журнал, Ташкент, № 7 (июль) 2006г.

11. www.uza.uz

12. www.uzairways.com

13. www.orexca.com

14. http://na5.ru/514284-13

15. http://oms.ram.ru/files/reviews/oms-reviews-00152.doc

16. http://expert-rating.ru