

*Тезисы к вступительному слову
президента АЭВТ Е. Чибирёва
на конференции по авиационному
страхованию
26.02.2013г.*

Оценивать и анализировать итоги 2012 года пока ещё актуально. В течение февраля это делалось неоднократно. В марте, на итоговых заседаниях коллегий авиационных ведомств, видимо, закончится.

Постараюсь дать максимально краткую характеристику.

Сначала несколько слов о цифрах. Более 74 млн. пассажиров, перевезённых российскими авиакомпаниями, это наверное, точно. Откуда взялись 50 млн. чел., перевезённых иностранными – это вопрос. На самом деле порядка 17,8 млн. чел. Может быть считали всех, кто летал над страной. Не знаю. Другие цифры будут очевидно уточняться, но принципиально не изменятся. Занятость кресел более 78% (на ВВЛ – 73%). Высокая. Значит имеет место баланс спроса и предложения. Это, в том числе, к вопросу о ценах на билеты. Средняя цена билета, проданного на бланке ТКП, на 01.01.13г. составила 5 162 руб. (на 01.01.12 – 4 942 руб.). Рост 4,5%. При средней дальности 2 018 км.

Это много? Если много, то скажите, сколько надо? Имея ввиду хроническую убыточность внутрироссийских перевозок. Рассуждения о проблемах в ГА всех к ним причастных и не причастных обычно заканчиваются любимым вопросом: как реформы (неважно какие) отразятся на тарифах? То есть уменьшатся ли они и на сколько? Ответ: скорее всего, нет. Сначала надо восстановить рентабельность. И сегодня это главное.

Вряд ли стоит что-нибудь вообще говорить о грузовых авиаперевозках. Чуть более 300 тыс. тонн во внутреннем сообщении гигантской по площади страны весьма точно характеризует уровень экономических связей между субъектами. Наиболее точные и глубокие оценки в интервью А.И. Исайкина avia.ru.

А вот темпы роста объёмов пассажирских перевозок – чрезвычайно высокие. Причём международные растут в три с лишним раза энергичнее внутренних. Почти весь прирост у лидеров и на линиях через столицу. Внутренние перевозки не через Москву деградируют.

Парк обновляется интенсивно. Несмотря и вопреки множеству ограничений. Доля отечественного продукта в этом потоке менее 10%. С остановкой Red Wings, видимо, завершается история Ту-204. Будем надеяться, что производители SSJ смогут преодолеть

негативные и далеко не всегда справедливые оценки, которыми в последнее время переполнены СМИ. Это должен показать 2013 год.

Монопольные провайдеры планомерно, с пользой исключительно для себя, с помощью регуляторов и без оной, повышают стоимость своих услуг. Намёков на изменения в лучшую сторону их качества нет.

Финансовая нагрузка на перевозчиков соответственно растёт. Убыточность внутренних перевозок, как было отмечено ранее, не спадает. Финансовое положение большинства авиакомпаний с точки зрения бизнеса уже за гранью здравого смысла. Особенно у тех, которые не имеют доступа к другим источникам доходов. Любые упражнения с методиками определения финансовой устойчивости, имевшие место в последнее время, вряд ли могут изменить фактическое положение дел. Хотя и «опыт, сын ошибок трудных» и здравый смысл подсказывают, что своевременная санация в любом случае дешевле ликвидации последствий остановки сертификата. Хотя на этот счёт (т.е. что лучше), судя по всему, существуют разные мнения.

Со стороны регуляторов активно использовался (и продолжает эксплуатироваться) бюджетный сюжет. Создание ФКП, субсидирование покупок АТ, перевозок на Крайний Север, Дальний Восток, Калининград, в ПФО и т.д. Ни одной инициативы рыночного порядка. Такое впечатление, что скоро вся отечественная гражданская авиация перейдёт в социальную сферу. Появляются всё новые формы вмешательства государственных регуляторов в коммерческую деятельность авиакомпаний. В отличие от всего остального авиационного мира. Кажется, это уже было. Совершенно очевидно, что наше отставание в этом случае будет только наращаться. Именно это и происходило. Причём по всем признакам, но главное, по качественным. В качестве примера приведу рекомендации авиационных властей о возмещении потерь от льготной перевозки детей за счёт изменения тарифов. И что это предусмотрено проектом поправок в Федеральные авиационные правила. Что противоречит Постановлению Конституционного Суда РФ от 20.12.2011г. на этот счёт. Тем более, что авиакомпании и без подобных проектов согласно ст. 64 ВК РФ, вправе самостоятельно корректировать плату за перевозку в соответствии с конъюнктурой рынка. По сути дела, государственные регуляторы пытаются уклониться от выполнения своих обязанностей и переложить расходы по реализации государственной льготы на бизнес, а в конечном счёте – на пассажиров.

Иждивенческие настроения становятся всеобщими. Нерыночный контент преобладает. Авиационные власти, видимо, отказались от развития рынка. По существу. По словам – вроде бы нет. Но что стоит за словами? Подогнать решение вопросов авиационных сообщений под способы и методы, получившие признание в других многочисленных видах транспортной деятельности. Вряд ли это правильно. По авиационным правилам и способам регулирования в

мире перевозится почти 3 млрд. человек. Причём с наивысшим уровнем безопасности. С применением новейших технологий как в воздухе, так и на земле. Максимально используя потенциал рынка, инициативу предпринимательства, возможности мировых достижений. Рационализируя технологии продаж, способы формирования экипажей ВС, планирования их рабочего времени, внедряя универсальные языки, схемы, методики и стандарты. Мир отказывается от всякого рода упражнений, не имеющих подтверждения на уровне здравого смысла. Профессионально организованное взаимодействие на оперативном и тактическом уровне является важным нелинейным фактором усиления (т.е. синергии).

Прошедший 2012 год буквально фонтанировал обилием несистемных, противоречивых, а нередко и взаимоисключающих идей, исходящих из бюрократических сфер. Попытка их анализа изначально была обречена на неудачу. Почти всегда имело место то, что делало документ незаконченным.

Проблемы ГА буквально растворились в проблемах транспорта общего пользования и по существу сегодня они занимают далеко не передовые позиции в деятельности Минтранса. И вряд ли что либо может измениться, если не поменяется статус его авиационной составляющей. Двенадцатилетний опыт это более чем подтверждает.

Многие из присутствующих помнят период 1996-2000 годов. Это время ФАС-ФСВТ, не входящих в состав Минтранса.

За эти годы:

- Обеспечены лучшие показатели в новой истории ГА по безопасности полётов.
- Внедрена система лизинга отечественной авиатехники.
- Принят Воздушный кодекс РФ и весьма и весьма актуальные поправки к нему.
- Подписано и введено в действие положение статьи 83 bis Чикагская Конвенция 1994г. Созданы условия оснащения парка воздушных судов современной эффективной техникой зарубежного производства. И т.д.

Минимум бюрократии, максимум драйва (творчества), командная работа. Нечто подобное тогда наблюдалось.

Так вот, только после ревизии нынешнего порядка вещей, смогут эффективно заработать программы развития и безопасности, многочисленные дорожные карты, методики оценки и т.д. Только тогда сможет быть вновь выстроена рациональная система причин и следствий, иерархия производителей и потребителей, конкурентной и монопольной среды. И опять же возобладать здравый смысл.

А теперь несколько слов к теме нашей встрече. Два события стали сегодня предметом внимания, обсуждения и дискуссии в авиационном и страховом сообществах.

Вступление в силу 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика...» и публикация Минтрансом проекта о внесении изменений в Воздушный Кодекс и другие законодательные акты в связи с процессом присоединения России к Монреальской (1999) Конвенции.

Что касается 67-ФЗ, то АЭВТ неоднократно обращалась в Минтранс, Минфин и т.д. с просьбой исключить авиаперевозчиков из сферы действия Закона. Наши многочисленные обращения, как и обращения РААКСа со ссылкой на многолетний опыт авиационной отрасли, отражение в документе не нашли. Отсюда проблемы. Поэтому сейчас в авиакомпаниях пытаются понять, как соблюсти его неоднозначно трактуемые требования, не выходя за пределы здравого смысла. С ратификацией России Монреальской Конвенции безусловно возникнут новые вопросы. Да, собственно, они уже и возникли и на разном уровне обсуждаются профессионалами в СМИ и Internete.

Вывод, который вытекает из знакомства с контекстом. Авиационное страхование – сложный, громоздкий и далеко не всегда понятный непросвещенному уму механизм. Хотя известно, что арбитражные функции у нас, как правило, выполняет зарубежный опыт. И хочется пожелать нашему сообществу повышения уровня профессионального воздействия на среду, принимающую решения.