



REPORT ON MOSCOW-BRUSSELS VIDEO LINK RUSSIA-EU: DIALOGUE ON AIR TRANSPORTATION

January 29, 2008

Project
«Activities with Newsmakers»



СПРАВКА

On January 29, a Moscow-Brussels video link Russia-EU: Dialogue on Air Transportation was held at the RIA Novosti Press Center. The event was organized by RIA Novosti and Dialogue Platform Brussels-Moscow.



Participants in Brussels:

- Andrei Martirosov, general director of UTair Aviation
- Boris Rybak, general director of Infomost consultancy and expert on civil aviation
- Peter Smith, director of Phoenix Project Management consultancy

Participants in Moscow:

- Oleg Panteleyev, chief editor of Aviaport.ru agency
- Dmitry Suslov, research fellow at the Center for Comprehensive European and International Studies, State University – Higher School of Economics
- Vasily Medvedenko, president of the Center of Russian Business in Europe



Subjects discussed:

- Global air transportation market: its deregulation for Russian companies and their emergence on the European scene
- Russian investments in European airlines
- Modernization of their fleets by Russian air carriers
- Air services market in Russia and the CIS
- Problems and prospects for civil aviation relations between Russia and the EU
- EU-Russia agenda for air cooperation

List of media whose correspondents attended the event in Moscow:

- Newspaper *Transport Rossii*
- Magazine *Aviaglobus*
- Interfax Agency
- Russian State Radio Broadcasting Company Golos Rossii
- PRIME TASS
- SPAS TV
- Magazine *Aviatransportnoye Obozreniye*
- Newspaper *Vzglyad*
- RS news
- RIA Novosti
- Economic News Agency

List of media whose correspondents attended the event in Brussels:

- Netherlands language magazine Knack (Belgium)
- Newspaper New Europe
- Ukrainian agency News 2000
- BBC Russia Service
- Internet publication Trybuna

Seven articles in Russian mass media covered the video link.



ПУБЛИКАЦИИ

29.01.2008

● РИА НОВОСТИ ●

ЛИБЕРАЛИЗАЦИЮ АВИАПЕРЕВОЗОК В РФ НЕОБХОДИМО ПРОДОЛЖАТЬ - ЭКСПЕРТ



РИА НОВОСТИ

МОСКВА, 29 янв - РИА Новости.

Процесс либерализации внутренних авиаперевозок в России необходимо продолжать, считает главный редактор авиационного агентства «Авиапорт.ру» Олег Пантелеев.

«Рынок внутрироссийских перевозок еще недостаточно либерализован. Так, мы видим, что ряд авиакомпаний не могут попасть на некоторые локальные рынки. В основном это происходит там, где до сих пор не произошло разделение авиакомпании и аэропорта как единого хозяйствующего субъекта», - сказал Пантелеев, выступая в ходе видеомоста Москва-Брюссель «Россия-ЕС: авиатранспортный диалог», организованном РИА Новости.

Он также отметил, что для полноценной работы отечественных перевозчиков необходимо принятие мер по их поддержке. В частности, желательно

отменить пошлины на импорт самолетов, не имеющих аналогов в России. По мнению Пантелеева, это даст возможность российским авиакомпаниям стать полноценными конкурентами своим иностранным коллегам.

В свою очередь, гендиректор авиакомпании ЮТэйр Андрей Мартиросов высказал мнение, что логическим продолжением либерализации внутренних перевозок должна стать либерализация международных авиаперевозок.

«Любая либерализация должна быть последовательной. Сначала - внутренний рынок, затем - рынок международных авиаперевозок», - сказал он.

По мнению Мартиросова, только после проведения этих процедур можно будет говорить, что «российское небо открыто для иностранных авиакомпаний, и они могут осуществлять перевозки внутри России, а российские компании - внутри Европы».

При этом он отметил, что это очень сложный процесс, который может занять довольно продолжительное время.

29.01.2008

● ПРАЙМ-ТАСС ●

ОТКРЫТЬ НЕБО МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И РОССИЕЙ: НУЖНА ЛИ НАМ ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК



Как известно, одной из приоритетных для развития России отраслей сегодня является авиационная промышленность. Авиакомпании растут и динамично развиваются, многие из них, освоив внутренний рынок, готовы перейти к международным перевозкам. Но для этого, в частности, требуется либерализовать рынок авиаперевозок. Не так давно Европейский парламент одобрил такое соглашение с США. Оно вступит в силу 30 марта 2008 года. После этого момента любая европейская авиакомпания сможет осуществлять рейсы в любой город США, но не между ними, из любого аэропорта ЕС, а не только из своей страны, как сегодня. Американские авиакомпании, в свою очередь, получают право на полеты из США в любой европейский аэропорт,

а также между ними. Отменяются некоторые ограничения на сделки между авиакомпаниями ЕС и США.

Давно назрела необходимость решить этот вопрос и между ЕС и Россией. Сегодня Россия в области авиаперевозок руководствуется с каждой из стран Евросоюза двухсторонними соглашениями. К их числу относится принцип взаимности, позволяющий сторонам соглашений взаимовыгодно решать вопросы коммерческих международных воздушных перевозок. Такие соглашения обговаривают спорные и сложные для обеих сторон вопросы, в частности, транссибирские перелеты европейских авиакомпаний. Но и, по мнению сторонников либерализации, существенно осложняют взаимовыгодный диалог, в частности, поиск новых маршрутов для перевозок. В результате российские авиакомпании не имеют возможности обслуживать богатый и перспективный европейский рынок, да и заниматься перевозками по маршрутам «Россия-ЕС» для них сложно.



О том, нужна ли России либерализация воздушно-го пространства с Евросоюзом, говорили эксперты в ходе видеомоста Москва-Брюссель «Россия-ЕС: авиатранспортный диалог». По мнению главного редактора авиационного агентства Aviaport.ru Олега Пантелеева, сегодня даже рынок внутрироссийских перевозок либерализован недостаточно. «Некоторые авиакомпании не могут попасть даже на локальные рынки. Как правило, причина этого – нахождение авиакомпании и аэропорта в статусе единого хозяйственного субъекта. Разделение между ними до сих пор произошло не везде».

Однако, по оценке экспертов, участвующих в обсуждении, многие авиакомпании в России уже давно и успешно адаптировались на внутреннем рынке и готовы к атаке на прибыльные международные маршруты. У них уже даже начинают появляться конкуренты из стран СНГ, которые тоже жаждут ухватить «лакомый кусок». Может быть, техническое оснащение у них хуже, чем у россиян, зато законодательство куда более либеральное. Российские же законы, связанные с авиационными перевозками, во многом устарели, хотя в последнее время ведется их усовершенствование.

Впрочем, для чего России нужно общее небо с Европой, понятно. Вопрос – для чего это нужно европейцам? Одна из причин – бесплатный доступ к тем же транссибирским перевозкам. Сегодня за транзит между Европой и стремительно развивающейся Юго-Восточной Азией европейцы платят немалые деньги. А конкуренции европейцы не боятся – уровень развития и техническая оснащенность «их» и наших перевозчиков – это, как говорится, две большие разницы.

Как собираются взаимодействовать европейские и российские перевозчики в случае либерализации? Разумеется, не на основе равной конкуренции. По словам участников дискуссии, сегодня европейское законодательство в части авиаперевозок достаточно жесткое. Куда более жесткое, чем соответствующие международные требования, которым руководствуется, например, и Россия. Российские перевозчики пока не соответствуют требованиям Евросоюза. Истории о том, как ЕС закрывает небо для ряда наших авиакомпаний, известны всем. Причины – как правило, несоответствие требованиям безопасности, или, например, по уровню шума. Да и российские органы власти это понимают. Так, в конце прошлого года Росавиация и Роспотребнадзор закрыли небо Европы для части самолетов российских авиакомпаний – до устранения выявленных недостатков. В этой ситуации, как говорится, лучше «перебдеть» – иначе Евросоюз включит наруши-

телей в «черный список», выйти из которого не так-то просто.

Сами европейцы летают «в открытом небе» уже почти 10 лет. Иными словами, никаких ограничений для авиакомпаний стран ЕС на полеты внутри Союза нет. Так, голландский перевозчик может совершать рейсы между Парижем и Страсбургом, хотя до либерализации такого права он не имел. Понятно: так удобнее, проще и выгоднее. Сегодня рынок авиаперевозок либерализован между многими государствами. От России же, согласно двухсторонним соглашениям, у большинства европейских стран предусмотрен доступ лишь одного перевозчика. Как правило, это «Аэрофлот». Это объясняется недостатком у российских авиакомпаний самолетов, которые бы имели допуск для полетов в страны Евросоюза. Между тем, по словам президента ассоциации «Центр российского бизнеса в Европе» Василия Медведенко, на немецком направлении российские перевозчики сегодня пользуются свободным доступом. Та же ситуация на направлении Россия - Испания, где ограничения были сняты около года назад. В результате объемы перевозок на этих направлениях существенно выросли.

Не стоит забывать, что отсутствие подходящего самолетного парка – не только вина наших перевозчиков, но и их беда. По словам О.Пантелеева, для полноценной работы отечественных авиакомпаний необходимо принятие мер по их поддержке. В частности, желательно отменить пошлины на импорт самолетов, не имеющих аналогов в России. Сегодня пошлины необоснованно высоки, и снижаются они лишь на самые многоместные и, напротив, маленькие самолеты. Между тем, наиболее востребованы самолеты со средним числом посадочных мест. Некоторые категории – например, Ту-154, Ил-86 и т.п. собираются в России, но по некоторым у нас даже нет разработок. Именно такие модели должны быть освобождены от пошлин, считает О.Пантелеев. Это даст возможность российским авиакомпаниям стать полноценными конкурентами своим иностранным коллегам.

В свою очередь, гендиректор авиакомпании «ЮТэйр» Андрей Мартиросов высказал мнение, что логическим продолжением либерализации внутренних перевозок должна стать либерализация международных авиаперевозок. «Любая либерализация должна быть последовательной. Сначала - внутренний рынок, затем - рынок международных авиаперевозок», - полагает он. И лишь после проведения этих процедур можно будет говорить, что «российское небо открыто для иностранных авиакомпаний, и они могут осу-



ществлять перевозки внутри России, а российские компании - внутри Европы». При этом он отметил, что это очень сложный процесс, который может занять довольно продолжительное время.

Еще одно, о чем упомянул А.Мартиросов – нехватка в России квалифицированных специалистов в авиационной отрасли. Дело в том, что существующая система образования не способна насытить рынок труда нужными кадрами, и это несмотря на существующий высокий уровень заработной платы в авиапредприятиях по отношению к другим отраслям экономики. Поэтому необходима как реформа образовательной системы, так и снятие законодательного запрета на работу нерезидентов в авиационной отрасли.

Самое главное – своевременная реформа законодательства, делают вывод участники обсуждения. Сегодня большинство действующих в России законов, регулирующих рынок авиаперевозок, не соответствуют европейским требованиям. Но форсировать законодательство нельзя – отечественный авиапром находится далеко не в идеальном состоянии, и испытывать отрасль на прочность пока рано. Время пока есть, но его немного – после официального вступления России в ВТО у нас будет несколько лет переходного периода. Потом либерализация станет неизбежной. Нужно успеть к ней тщательно подготовиться, чтобы получить все выгоды, а не оказаться в проигрыше.

29.01.2008

● K2KAPITAL ●

МОСКВА. ЭКСПЕРТ: НУЖНА ДАЛЬНЕЙШАЯ ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ ВНУТРЕННИХ АВИАПЕРЕВОЗОК



Процесс либерализации внутренних авиаперевозок на территории РФ следует продолжать, заявил Олег Пантелеев, главный редактор авиационного агентства «Авиапорт.ру». По его словам, рынок внутрироссийских перевозок пока недостаточно либерализован, сообщает РИА Новости.

Очевидно, что ряд авиакомпаний не могут выйти на некоторые локальные рынки. Как правило, это происходит там, где до сих пор не осуществлено разделение авиакомпании и аэропорта как еди-

ного хозяйствующего субъекта. Пантелеев отметил, что для полноценной деятельности отечественных перевозчиков требуется принять меры по их поддержке.

Следует, в частности, отменить пошлины на импорт самолетов, которые не имеют в России аналогов. Пантелеев полагает, что это предоставит возможность российским авиакомпаниям стать полноценными конкурентами для своих иностранных коллег.

Андрей Мартиросов, генеральный директор авиакомпании ЮТэйр, в свою очередь, высказал мнение, что в качестве логического продолжения либерализации внутренних перевозок должна выступить либерализация международных авиаперевозок.

29.01.2008

● OLO.RU ●

ЛИБЕРАЛИЗАЦИЮ АВИАПЕРЕВОЗОК В РФ НЕОБХОДИМО ПРОДОЛЖАТЬ - ЭКСПЕРТ



Либерализацию авиаперевозок в РФ необходимо продолжать - эксперт

МОСКВА, 29 янв - РИА Новости. Процесс либерализации внутренних авиаперевозок в России необходимо продолжать, считает главный редактор авиационного агентства «Авиапорт.ру» Олег Пантелеев.

«Рынок внутрироссийских перевозок еще недостаточно либерализован. Так, мы видим, что ряд авиакомпаний не могут попасть на некоторые локальные рынки. В основном это происходит там, где до сих пор не произошло разделение авиакомпании и аэропорта как единого хозяйствующего субъекта», - сказал Пантелеев, выступая в ходе видеомоста Москва-Брюссель «Россия-ЕС: авиатранспортный диалог», организованном РИА Новости.

Он также отметил, что для полноценной работы отечественных перевозчиков необходимо при-



нятие мер по их поддержке. В частности, желательно отменить пошлины на импорт самолетов, не имеющих аналогов в России. По мнению Пантелеева, это даст возможность российским авиакомпаниям стать полноценными конкурентами своим иностранным коллегам.

В свою очередь, гендиректор авиакомпании ЮТэйр Андрей Мартиросов высказал мнение, что логическим продолжением либерализации внутренних перевозок должна стать либерализация международных авиаперевозок.

«Любая либерализация должна быть последовательной. Сначала - внутренний рынок, затем - рынок международных авиаперевозок», - сказал он.

По мнению Мартиросова, только после проведения этих процедур можно будет говорить, что «российское небо открыто для иностранных авиакомпаний, и они могут осуществлять перевозки внутри России, а российские компании - внутри Европы».

При этом он отметил, что это очень сложный процесс, который может занять довольно продолжительное время. [29.1.2008]

30.01.2008

● ВЗГЛЯД ●

РОССИЯ И ЕВРОПА ДЕЛЯТ НЕБО

ВЗГЛЯД
ДЕЛОВАЯ ГАЗЕТА

Автор: Ольга Лопатникова

Россия и Европа готовы открыть друг другу воздушное пространство, но на разных условиях. В прошлом году рост авиаперевозок в России составил 18%, и специалисты ожидают дальнейшего развития рынка. Отечественные авиаперевозчики начинают заявлять о себе за рубежом, возникает потребность в создании открытого мирового рынка авиационных услуг, который в равной степени устраивал бы как Европу, так и Россию. Но для этого отечественным компаниям предлагается пройти через фильтр стандартов Европейского Союза.

По информации генерального директора консалтингового агентства Infomost Бориса Рыбака, в 2007 году российский рынок авиаперевозок вырос по сравнению с 2006 на 18%. Компании стали выходить за рубеж. На Европу при этом приходится 75% международных перевозок.

«Если Европа будет мешать выходу России на мировой рынок, то она еще больше отодвинет процесс взаимной интеграции»

«Настало время либерализации доступа российских авиаперевозчиков на международный рынок», - считает Рыбак.

Но это - процесс длительный. Главный редактор авиационного агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев отметил, что шаги к либерализации даже внутреннего рынка России только начались. Кое-где аэропорты и перевозчики образуют единое юридическое лицо, и ставят препоны конкурентам. На качество авиауслуг влияют монополизм поставщиков топлива, кадровый голод, а также ограничения в выборе авиапарка.

Он предлагает до вступления России в ВТО и в последующие 7 лет льготного режима решать эти

вопросы с помощью бюджетной поддержки, но не закрываться от западного рынка. Достаточно, по его мнению, снять пошлины на новые зарубежные самолеты, и оставить на машины, купленные на вторичном рынке.

Директор авиационной консультационной фирмы Phoenix Project Management Питер Смит привел данные, подтверждающие необходимость таких мер.

«В России 236 самолетов иностранного производства и в скором времени будет еще 202, а через 4-5 лет их количество вырастет еще на 200 единиц. 65% пассажиров страны летает на устаревших самолетах, которые используют на 3 тонны топлива в час больше, чем современные модели», - привел он статистику.

Казалось бы, стороны придут к одному знаменателю. Однако российские участники телемоста сделали вывод, что миф, будто инвесторы из России выполняют в ЕС политические, а не коммерческие задачи, очень силен, и что Европа этого опасается. Отсюда появляются заградительные меры, вроде авиационной стратегии, принятой в 2005 году, на выполнении которой настаивает Евросоюз.

Стратегия предлагает использовать общеевропейское пространство на основе правил ЕС. Это создает предпосылки неравной конкуренции: евростандарты выше международных, и новым компаниям трудно сразу к ним адаптироваться, что выгодно европейскому бизнесу.

«Инициативы ЕС направлены на установление единого для всех стандарта, иначе никакого диалога у нас не будет», - подтвердил Питер Смит. На это президент Центра российского бизнеса в Европе Василий Медведенко ответил, что Россия преодолет технологическое отставание в области авиапрома - с зарубежными партнерами или без них.



Олег Пантелеев добавил, что российские перевозчики готовы даже покупать европейские компании, чтобы получить доступ к передовым технологиям и стандартам ведения бизнеса.

«Если же Европа будет мешать выходу России на мировой рынок, то она еще больше отодвинет процесс взаимной интеграции», - сказал он.

Научный сотрудник Центра комплексных европейских и международных исследований ГУ-ВШЭ Дмитрий Сулов заметил, что либерализация хороша между равными партнерами. Но Россия имеет дело с чужой повесткой дня, а Европа преследует личные интересы.

«При переходе на режим открытого неба между Россией и ЕС Европа получает выгодный рынок авиаперевозок и повышает свою конкурентоспособность с США и Юго-Восточной Азией, - отметил Сулов. - Россия сотрудничает с отдельными государствами Европы, но не ЕС в целом. Таким

образом, Евросоюз получит российское небо, у России европейского неба не будет».

В целом, как выразился генеральный директор авиакомпании «Ютэйр» Андрей Мартиросов, либерализация должна быть постепенной, объективной и не навязанной. Сначала Россия должна навести порядок на рынке внутренних перевозок, затем открывать свое воздушное пространство для зарубежных коллег и выходить на мировой уровень.

На преодоление каждого из этапов может уйти несколько лет. Но за это время Россия станет полноценным участником процессов в мировой гражданской авиации. Отдавать же свое небо по первому требованию она не станет.

Текст: Ольга Лопатникова

Фото ИТАР-ТАСС

Фото: Настало время либерализации доступа российских авиаперевозчиков на международный рынок

30.01.2008

● АВИАПОРТ.РУ ●

РОССИЯ И ЕВРОПА ДЕЛЯТ НЕБО

авиация из первых рук
авиапорт.ru

=Источник: газета «Взгляд»
Опубликовано: 30.01.2008,
11:56

Автор: Ольга Лопатникова

Россия и Европа делят небо Россия и Европа готовы открыть друг другу воздушное пространство, но на разных условиях

В прошлом году рост авиаперевозок в России составил 18%, и специалисты ожидают дальнейшего развития рынка. Отечественные авиаперевозчики начинают заявлять о себе за рубежом, возникает потребность в создании открытого мирового рынка авиационных услуг, который в равной степени устраивал бы как Европу, так и Россию. Но для этого отечественным компаниям предлагается пройти через фильтр стандартов Европейского союза.

По информации генерального директора консалтингового агентства Infomost Бориса Рыбака, в 2007 году российский рынок авиаперевозок вырос по сравнению с 2006-м на 18%. Компании стали выходить за рубеж. На Европу при этом приходится 75% международных перевозок.

«Если Европа будет мешать выходу России на мировой рынок, то она еще больше отодвинет процесс взаимной интеграции».

«Настало время либерализации доступа российских авиаперевозчиков на международный рынок», - считает Рыбак.

Но это процесс длительный. Главный редактор авиационного агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев отметил, что шаги к либерализации даже внутреннего рынка России только начались. Кое-где аэропорты и перевозчики образуют единое юридическое лицо и ставят препоны конкурентам. На качество авиауслуг влияют монополизм поставщиков топлива, кадровый голод, а также ограничения в выборе авиапарка.

Он предлагает до вступления России в ВТО и в последующие 7 лет льготного режима решать эти вопросы с помощью бюджетной поддержки, но не закрываться от западного рынка. Достаточно, по его мнению, снять пошлины на новые зарубежные самолеты и оставить на машины, купленные на вторичном рынке.

Директор авиационной консультационной фирмы Phoenix Probject Management Питер Смит привел данные, подтверждающие необходимость таких мер.

«В России 236 самолетов иностранного производства и в скором времени будет еще 202, а через 4-5 лет их количество вырастет еще на 200 единиц. 65% пассажиров страны летает на устаревших самолетах, которые используют на 3 тонны топли-



ва в час больше, чем современные модели», - привел он статистику.

Казалось бы, стороны придут к одному знаменателю. Однако российские участники телемоста сделали вывод, что миф, будто инвесторы из России выполняют в ЕС политические, а не коммерческие задачи, очень силен и что Европа этого опасается. Отсюда появляются заградительные меры вроде авиационной стратегии, принятой в 2005 году, на выполнении которой настаивает Евросоюз.

Стратегия предлагает использовать общеевропейское пространство на основе правил ЕС. Это создает предпосылки неравной конкуренции: евростандарты выше международных, и новым компаниям трудно сразу к ним адаптироваться, что выгодно европейскому бизнесу.

«Инициативы ЕС направлены на установление единого для всех стандарта, иначе никакого диалога у нас не будет», - подтвердил Питер Смит.

На это президент Центра российского бизнеса в Европе Василий Медведенко ответил, что Россия преодолит технологическое отставание в области авиапрома - с зарубежными партнерами или без них.

Олег Пантелеев добавил, что российские перевозчики готовы даже покупать европейские компании, чтобы получить доступ к передовым технологиям и стандартам ведения бизнеса.

«Если же Европа будет мешать выходу России на мировой рынок, то она еще больше отодвинет процесс взаимной интеграции», - сказал он.

Научный сотрудник Центра комплексных европейских и международных исследований ГУ-ВШЭ Дмитрий Сулов заметил, что либерализация хороша между равными партнерами. Но Россия имеет дело с чужой повесткой дня, а Европа преследует личные интересы.

«При переходе на режим открытого неба между Россией и ЕС Европа получает выгодный рынок авиаперевозок и повышает свою конкурентоспособность с США и Юго-Восточной Азией, - отметил Сулов. - Россия сотрудничает с отдельными государствами Европы, но не ЕС в целом. Таким образом, Евросоюз получит российское небо, у России европейского неба не будет».

В целом, как выразился генеральный директор авиакомпании «ЮТэйр» Андрей Мартиросов, либерализация должна быть постепенной, объективной и не навязанной. Сначала Россия должна навести порядок на рынке внутренних перевозок, затем открывать свое воздушное пространство для зарубежных коллег и выходить на мировой уровень.

На преодоление каждого из этапов может уйти несколько лет. Но за это время Россия станет полноценным участником процессов в мировой гражданской авиации. Отдавать же свое небо по первому требованию она не станет.

30.01.2008

● POINT.RU ●

ЧТО ПОТЕРЯЕТ РОССИЯ, ОТКРЫВ СВОЕ НЕБО ДЛЯ ЕВРОПЫ?



Панорама мнений

О необходимости либерализации авиационной отрасли России и Евросоюза говорят уже не просто как о насущной необходимости, а, скорее, как о вопросе решенном. Дескать, Россия, объявившая о национальной стратегии развития авиапрома, должна, наконец, найти достойных партнеров в Европе. А уж они покажут нам кратчайший путь к цивилизации - снабдят передовыми технологиями, самыми последними стандартами в области безопасности и требований к техническому состоянию самолетов, наконец, откроют для нас европейское небо. Конечно, мы можем безоглядно пустить в наше воздушное пространство всех без исключения авиаперевозчиков из стран ЕС. Но так ли нам это выгодно и что мы, наконец, получим взамен?

О том, насколько перспективно сотрудничество России и Евросоюза в авиационной отрасли, рассуждали эксперты и специалисты в ходе видеомоста Москва-Брюссель, тема которого была заявлена, как «Россия - ЕС: авиатранспортный диалог». Участники дискуссии обсуждали предложенную тему достаточно эмоционально - как видно, представителям авиационного сообщества есть что сказать об этом. Начнем с аргументов «за». Как рассказал генеральный директор консалтингового агентства Infomost, эксперт по гражданской авиации Борис Рыбак, ЕС уже упростила порядок авиаперевозок с США, и сейчас продолжает этот процесс. Результаты обещают просто потрясающие. Если сегодня на долю воздушных перевозок через Атлантику приходится до 60 проц всех международных перевозок, а уже через пять лет предполагается увеличение этой доли на одну треть. Россия и Германия, заключившие соглашение о двухстороннем упрощении режима авиапе-



ревозок, уже получили существенный прирост их объема. Объединять авиапространства собрались и ЕС с Украиной. Эксперты с обеих сторон уверяют, что ничего, кроме пользы, это не принесет, и, как говорится, все будут в плюсе.

Почему бы не экстраполировать этот опыт на Россию? Сегодня представители власти заявляют о крупных вложениях в восстановление авиационной отрасли, а страны ЕС готовы инициировать создание предприятий с российскими партнерами. Немало крупных авиаперевозчиков, успешно «раскрутившись» на внутренних авиалиниях, пытаются занять свое место на рынке международных перевозок - выгодных и перспективных. Власть идет навстречу таким устремлениям - в прошлом году существенным образом было либерализовано законодательство, теперь для получения права на полеты необходима лишь одна лицензия. Правда, «поджимают» и конкуренты. Сегодня на рынок международных перевозок стремятся авиакомпании стран СНГ, которые уже начинают отвоевывать здесь для себя «теплое местечко». Выходит, либерализация воздушного пространства, причем как можно скорее, для нас благо?

Не стоит торопиться со столь однозначными выводами, возражают другие участники обсуждения. Либерализация хороша, когда ее участники занимают на рынке равные позиции, как в случае с США и Европой. А также если игра не ведется «в одни ворота». Именно такой однобокий вариант сейчас предлагает нам Евросоюз. Как известно, нормы и требования ЕС в части обеспечения безопасности полетов и технического состояния авиапарка весьма жесткие. Настолько, что даже международные стандарты иногда не дотягивают до них. Вопрос - а дотянут ли российские авиакомпании, многим из которых Евросоюз до сих пор периодически «закрывает небо» из-за несоответствия тому или иному стандарту? Сегодня российское воздушное законодательство далеко не полностью приспособлено к либерализации, многие его пункты противоречат требованиям ЕС. Внедрение обязательной в Европе системы электронной продажи билетов пока лишь начинается. В накладе окажутся и авиаперевозчики - в соответствии с Монреальской конвенцией, которой руководствуется ЕС, им придется примерно в 3-4 раза увеличить лимиты покрытой страховкой ответственности. При таком раскладе любая либерализация неминуемо обернется поглощением менее сильного игрока более сильным.

Интерес Европы понятен - в данном случае она мечтает заполучить право свободных транзитных полетов над Сибирью без каких-либо компенсационных платежей, как это происходит сейчас.

По разным оценкам, в год европейским перевозчикам приходится платить нам до 500 млн долл. «Не мытьем, так катаньем» они пытаются убедить Россию отказаться брать «деньги из воздуха», ну, а нам-то это выгодно? Конкуренции иностранным компаниям в полетах по Европам мы составить не можем, а свои предпочтения теряем. Потому что в свободном небе, как и в свободном рынке, побеждает сильнейший. К тому же, европейцы при внешней открытости руководствуются, прежде всего, своими интересами. Не так давно Брюссель убеждал Сербию не продавать «Аэрофлоту» сербскую же авиакомпанию JAT, хотя ни эта страна, ни Россия никакого отношения к ЕС не имеют. Видимо, с той целью, чтобы ее перекупил кто-нибудь из членов Евросоюза. Опять «игра в одни ворота»...

Одна из серьезных проблем - несовершенство авиатранспортного парка нашей страны. Как рассказал директор авиационной консультационной фирмы Phoenix Project Management Питер Смит, недостаточная развитость отечественного самолетостроения вынуждает наших перевозчиков к обновлению авиапарка за счет зарубежных самолетов. За все время сотрудничества возглавляемая им компания участвовала в поставках в Россию более 400 самолетов различных типов, сейчас в стадии оформления находятся документы на еще более чем 200 самолетов. С учетом развития российского авиарынка, в ближайшие несколько лет нашей стране понадобятся еще минимум 200 самолетов, полагает П.Смит.

Но это, как мы знаем, недешево. Цены на импортные самолеты, пусть даже «второй свежести» недоступны многим авиаперевозчикам. Прежде всего, из-за чрезмерно высоких пошлин на их ввоз из-за границы. Сегодня, по словам главного редактора авиационного агентства Авиапорт.ру Олега Пантелеева, пошлины снизились лишь отчасти, и то на самые непопулярные модификации. В частности, на так называемые «бизнес-самолеты» до 19 посадочных мест или на огромные борты вместимостью свыше 300 мест. Наиболее же востребованный сегмент - авиатранспорт средней вместимости. Пошлины на них высоки, несмотря на то, что некоторые самолеты вовсе не производятся в России, и в перспективе производиться не будут.

С другой стороны, от либерализации воздушного пространства никуда не деться. Россия медленно, но верно вступает в ВТО, и последней на сегодня датой присоединения к этой организации назван текущий 2008 год. После переходного периода общее воздушное пространство все же появится, как бы не отговаривали противники этой идеи. Этот процесс



неотвратим. Он часть глобализации, без которой невозможно развитие современного рынка международных воздушных перевозок. Остаться в стороне от этого российские перевозчики не смогут, да это и не нужно. Ведь плюсы у «открытого неба» есть, и немалые. Проще будет договариваться о новых международных маршрутах, снижать цены, привлекая тем самым новых клиентов.

Чтобы добиться этого, нужно сделать многое. Поддерживать отечественных перевозчиков, чтобы для начала произошла либерализация

на рынке внутренних перевозок. А там, по мнению гендиректора авиакомпании ЮТэйр Андрея Мартиросова, и до либерализации международных перевозок рукой подать. «Любая либерализация должна быть последовательной, - считает он. - Сначала - внутренний рынок, затем - рынок международных авиаперевозок». Самое главное - избрать свой путь в либерализации, не копируя слепо чужой опыт. Ведь то, что европейцу хорошо, русскому - сами знаете, что.

Наталья Бокарева

