

На основе результатов сплошного обследования авиакомпаний Российской Федерации, проведенного зимой 2006–2007 гг., автор анализирует структуру рынка авиационных пассажирских перевозок России и СНГ. В статье сделан вывод о наличии в данной отрасли значительных структурно-технологических и поведенческих отраслевых барьеров входа, что противоречит представлению о ней как об отрасли с квазиконкуренцией.

РЫНОК АВИАЦИОННЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК Современное состояние в России и странах СНГ

С. А. ЛУКЬЯНОВ,
*кандидат экономических наук,
Уральский государственный университет,
Екатеринбург
E-mail: s.lukyanov@usu.ru*

Рынок авиационных пассажирских перевозок может рассматриваться как индикатор развитости экономики в целом. По уровню предложения услуг этой отрасли можно судить о развитости инфраструктуры всей экономики, уровне научно-технического потенциала, «рыночности» оперирующих в отрасли компаний; по уровню спроса на авиаперевозки – об уровне благосостояния населения и степени его мобильности.

Анализ отраслевой структуры и особенностей формирования рынка пассажирских авиационных перевозок России и СНГ позволил, опираясь на базу данных по всем оперирующим авиакомпаниям России, СНГ, а также авиакомпаниям ряда стран Западной Европы (Испания, Германия), эмпирически оценить уровень конкуренции в данной отрасли. Получен вывод, что рыночная структура в отрасли авиационных пассажирских перевозок России и СНГ не может считаться квазиконкурентной (как соответствующие отрасли стран Западной Европы).

© ЭКО 2008 г.



В качестве основного источника информации для нашего исследования использована база данных Федерального государственного унитарного предприятия «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации». Это 355 компаний-авиаперевозчиков Российской Федерации, вошедших в отрасль в 1991–2006 гг.; 320 компаний – авиаперевозчики стран СНГ, вошедшие в соответствующие отрасли по июль 2007 г. Кроме того, использовались статистические и отчетные материалы Росавиации, Транспортной клиринговой палаты, Федерального агентства воздушных сообщений РФ, Министерства транспорта РФ, а также результаты проведенных автором опросов и интервью 156 экспертов авиакомпаний Российской Федерации и СНГ.

Опросный лист состоял из шести вопросов, относящихся к трем условным группам. Первая позволяет эксперту проанализировать структуру рынка авиационных пассажирских перевозок РФ, СНГ и оперирующих компаний; вторая группа предлагает выбрать наиболее значимые барьеры входа из предложенных; третья группа вопросов предназначена для выявления тех форм роста компании, которые наиболее перспективны для преодоления отмеченных выше барьеров.

Сравнительный анализ структуры и динамики рынка

Структура рынка авиационных пассажирских перевозок России, СНГ, ряда стран Западной Европы характеризуется следующим.

Во-первых, практически все игроки этого рынка в России и странах СНГ – и лидеры, и аутсайдеры, «вышли» из «Аэрофлота – Советских авиалиний», единственной авиакомпании страны во времена СССР. В РФ были сформированы, как правило, по территориальному признаку, на базе бывших территориальных управлений гражданской авиации либо объединенных авиационных отрядов 393¹ авиакомпании. Что и предопределило маршрутные сети, аэропорты базирования, авиапарк.

¹ Имеется в виду количество эксплуатантов коммерческой гражданской авиации РФ, сертифицированных Росавиацией. Общее количество авиакомпаний, зарегистрированных Федеральным государственным унитарным предприятием «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации», было в 2,5 раза больше.

По данным ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации», на 8 декабря 2006 г. в Российской Федерации зарегистрировано 355 авиакомпаний. Из них только 183 являются эксплуатантами коммерческой гражданской авиации РФ, сертифицированными Росавиацией.

На аналогичных принципах развивались рынки авиационных пассажирских перевозок и стран СНГ, так как во времена СССР формирование авиационного парка, аэропортовой сети, систем наземного обслуживания и управления воздушным движением происходило посредством их государственного распределения Министерством гражданской авиации СССР среди территориальных управлений гражданской авиации бывших республик СССР.

Крупнейшими территориальными управлениями гражданской авиации республик СССР были Казахское управление гражданской авиации, Украинское, Армянское и Белорусское управления. В данные территориальные управления входили более мелкие структурные подразделения – объединенные авиационные отряды. Крупнейшие из них – Алма-Атинский, Бориспольский, Минский, Ереванский. Столь сложная структурно-иерархическая цепочка сказывалась и на распределении нового парка самолетов между территориальными управлениями гражданской авиации и внутри объединенных авиационных отрядов.

На 21 августа 2007 г. в странах СНГ зарегистрировано 320 авиакомпаний: в Грузии – 11 авиакомпаний, Казахстане – 90, Кыргызстане – 24, Молдове – 21, Таджикистане – 6, Туркменистане – 4, Узбекистане – 12, Украине – 152. Из них лишь 118 авиакомпаний являются эксплуатантами коммерческой гражданской авиации соответствующих государств СНГ и сертифицированы соответствующими министерствами и ведомствами данных государств.

В отличие от рынка авиационных пассажирских перевозок России и СНГ европейский рынок формировался на иных принципах. Как правило, у каждой европейской страны имеется национальный перевозчик, значимая доля акций которого принадлежит государству. Государство осуществляет поддержку

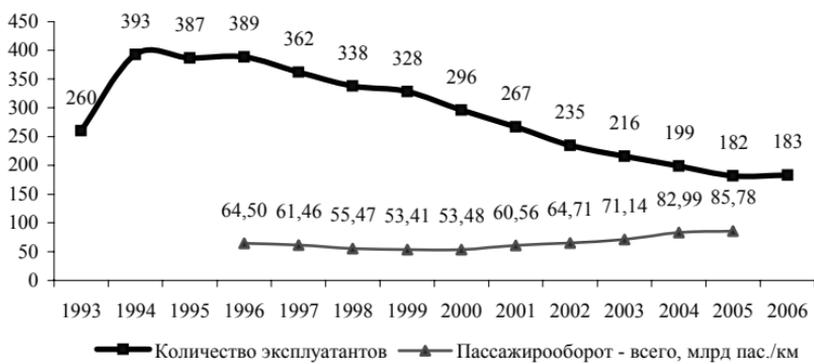
данных авиакомпаний – национальных перевозчиков посредством различных субсидий и льгот, координирует их отношения с профсоюзами. Частные же авиакомпании развиваются исключительно на рыночной основе.

В Испании, например, государственным национальным авиаперевозчиком является авиакомпания «Иберия» (Iberia AL), но при этом она не аффилирована с крупнейшими аэропортами Испании, чтобы положение других игроков рынка данной страны не ухудшалось. Из 35 зарегистрированных в Испании авиакомпаний собственный современный парк магистральных самолетов (и значительный объем перевозок) имеют порядка десятка авиакомпаний.

Рынок пассажирских авиаперевозок Германии похож на испанский: есть государственный национальный авиаперевозчик – авиакомпания «Люфтганза» (Deutsche Lufthansa AG); общее число зарегистрированных авиакомпаний – 20, восемь из них выполняют пассажирские авиаперевозки и обладают значительными ресурсами (авиационный парк, лицензии на выполнение авиаперевозок, лицензии на осуществление самостоятельного предполетного и иного обслуживания авиационной техники). Как и в Испании, не наблюдается какого-либо распределения авиакомпаний по аэропортам, что облегчает доступ любого игрока данного рынка к широко развитой аэродромной сети Германии и создает конкурентную среду между авиаперевозчиками.

Существенное отличие структуры рынка России и СНГ от стран Западной Европы объясняется, прежде всего, механизмами изначального формирования структур данных рынков.

Различия в организации и управлении плановой и рыночных экономик определяющим образом повлияли и на динамику развития. Так, начиная с 2000 г. (после более чем 10-летнего периода спада) в РФ объемы пассажирских перевозок росли в среднем на 9–10% в год при ежегодном росте ВВП России на 5–6%. За последние 5 лет объем перевозок вырос на 60% при постоянном сокращении количества перевозчиков (рисунок, табл. 1).



Динамика численности авиаперевозчиков и пассажирооборота авиакомпаний РФ в 1993–2006 гг. (данные Росавиации)

Таблица 1

Динамика показателей развития рынка авиационных пассажирских перевозок Российской Федерации в 1993–2006 гг.

Год	Количество				
	эксплуатантов	выданных сертификатов (входов)	аннулированных сертификатов (выходов)	перевезенных пассажиров, млн чел.	
				всего	в том числе на международных воздушных линиях
1993	260	161	0		
1994	393	148	15		
1995	387	55	61		
1996	389	44	42	26,96	9,38
1997	362	37	64	25,10	9,12
1998	338	37	61	22,33	8,41
1999	328	26	36	21,47	7,14
2000	296	17	49	21,83	8,14
2001	267	7	36	25,07	10,04
2002	235	10	42	26,52	11,08
2003	216	5	24	29,42	12,31
2004	199	4	21	33,78	14,90
2005	182	4	21	35,09	15,89
2006	183	7	6	38,00	17,20

Источник: составлено автором по данным «Государственной корпорации по организации воздушного движения в РФ», Росавиации, Транспортной клиринговой палаты.

Динамика рынков авиаперевозок стран СНГ сходна, но темпы роста их объемов (перевозка пассажиров, перевозка грузов, использование авиации особого назначения) намного отстают от российских. Это объясняется как спецификой территорий бывших республик СССР, их общей географической протяженностью, так и нарушением связей с бывшими республиками СССР (особенно это касается Грузии, Туркменистана, Таджикистана, Кыргызстана, Молдовы). Поскольку в СССР основной поток пассажирских перевозок в этих республиках приходился на РСФСР, коллапс соответствующих рынков после распада СССР был предопределен. Объемы авиационных пассажирских перевозок во многих бывших республиках сократились более чем на 90%, многие авиакомпании, а также аэропорты полностью прекратили выполнение воздушных пассажирских перевозок.

Совсем иная динамика развития характерна для рынков пассажирских авиаперевозок стран Западной Европы. Ежегодный прирост их объемов в среднем по авиакомпаниям стран Западной Европы составляет 15–25%, что считается нормальной величиной в общемировом масштабе. При этом в странах Западной Европы высок показатель субституции с иными видами транспорта (железнодорожные, автобусные перевозки и пр.), что усиливает «межвидовую» конкуренцию. Конкуренция с иными видами транспорта обусловила и появление низкобюджетных авиакомпаний (так называемых «low-cost airliners»), оперирующих унифицированным парком воздушных судов. Авиакомпании, предоставляющие минимальные сервисные услуги пассажирам, существенно снижают свои операционные издержки. Ежегодный прирост объемов авиационных пассажирских перевозок в среднем по авиакомпаниям стран Западной Европы на уровне 15–25% объясняется как раз бурным развитием низкобюджетных авиаперевозчиков, а также обостряющейся конкуренцией между данными и «классическими» авиакомпаниями. Появлению низкобюджетных авиаперевозчиков, в частности, и развитию конкуренции между авиакомпаниями в целом способствовала и значительная субституция между аэропортами стран Западной Европы. Данный факт существенно отличает рынок пассажирских авиаперевозок стран Западной

Европы от рынков РФ и СНГ, где сеть гражданских аэропортов и степень субституции между ними гораздо меньше, что является одним из наиболее значимых факторов, влияющих на динамику рынков авиаперевозок.

Условием субституции аэропортов является наличие их равной доступности (например, связок между аэропортами с точки зрения пассажиров) и возможностью базирования для авиакомпании (определяется классом аэропорта, наличием сертификата на прием и обслуживание различных типов авиационной техники, наличием лицензий на выполнение полетов по определенным маршрутам, лицензиями на соответствующее аэропортовое обслуживание летной техники и пр.).

Динамика «входа-выхода»

Анализ производственных активов, маршрутных сетей, числа и качества авиапарка «входящих» на рынок авиакомпаний показывает, что наблюдается в основном вход небольших компаний, имеющих в парке всего несколько самолетов, предназначенных для частных/деловых полетов либо обслуживающих соответствующие отрасли народного хозяйства. Например, в период с 31 октября по 31 декабря 2006 г. было зарегистрировано пять новых авиакомпаний, – ЗАО «Небесный экспресс» (Sky-Express) (аэропорт базирования – Москва, Внуково); ОАО авиакомпания «Озерновский рыбоконсервный завод 55»; авиакомпания «Полет» (аэропорт базирования – Благовещенск); ЗАО авиакомпания «Скайтест» (аэропорт базирования – Москва, Быково); ЗАО «Совхоз им. Кирова» (Ставропольский край).

Из пяти авиакомпаний четыре имеют на балансе авиационную технику (исключение составляет авиакомпания «Полет» из Благовещенска). Авиакомпании «Озерновский рыбоконсервный завод 55», «Скайтест», «Совхоз им. Кирова» имеют по одному самолету либо вертолету (Ан-2, Ми-2). И лишь у одной авиакомпании – «Небесный экспресс» (Sky-Express) – имеется сертификат эксплуатанта гражданской авиационной техники. Всего за 2006 г. выдано семь и аннулировано шесть сертификатов эксплуатантов коммерческой гражданской авиации РФ (см. табл. 1).

Анализ количественных показателей «входа-выхода» авиакомпаний стран СНГ показал следующую картину: только в период с 1 июня 2007 г. по 21 августа 2007 г. «вход» в отрасль соответствующих государств СНГ осуществили 6 авиакомпаний (Казахстан – 3, Республика Молдова, Кыргызстан и Узбекистан – по одной авиакомпании), а исключены из базы данных ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» 24 авиакомпании (Армения – 6, Казахстан – 11, Кыргызстан – 5, Украина – 2).

В Германии большинство авиакомпаний, включая национального авиаперевозчика – «Люфтганзу», образованы в 1950–1960 гг. XX в. По состоянию на лето 2007 г. к числу перевозчиков добавились 4 новых (из них две авиакомпании обладают большим парком магистральных воздушных судов и осуществляют значительный объем перевозок: авиакомпания «Germanwings» – 27 магистральных воздушных судов, и авиакомпания «Tuifly», вошедшая на рынок Германии в 2007 г. и оперирующая парком из 54 воздушных судов).

В Испании летом 2007 г. действовали 35 авиакомпаний, из них после 2000 г. осуществили вход 15 авиакомпаний, из которых три являются крупнейшими авиаперевозчиками этой страны: авиакомпания «Vueling Airlines» – на рынке Испании с 2004 г. (парк магистральных самолетов – 23 единицы); авиакомпания «Clickair» образована в 2006 г. (парк – 24 единицы); «Air Comet» образована в 2007 г. (парк – 26 единиц, включая широкофюзеляжные дальнемагистральные самолеты Boeing-747). Так что возможности входа на рынок пассажирских авиаперевозок и в Германии, и в Испании достаточны.

Концентрация и распределение рыночных долей

Рынки авиационных пассажирских перевозок России и стран СНГ в отличие от рынков Западной Европы характеризуются довольно высоким уровнем концентрации. Так, например, в Российской Федерации при общем количестве функционирующих авиакомпаний около 180 примерно 90% всех перевозок выполняют 25 авиакомпаний, причем до 60% приходится на пять ведущих авиакомпаний. Рынки стран СНГ еще более концентрирова-

ны: в Республике Беларусь, Туркменистане, Таджикистане и Узбекистане весь объем пассажирских авиационных перевозок производит определенный национальный перевозчик. На малые региональные авиакомпании стран СНГ приходится менее 2% от общего объема авиационных пассажирских перевозок.

Распределение объема пассажирских перевозок между авиакомпаниями России показано в табл. 2.

Таблица 2

**Распределение объемов пассажирских перевозок
между авиакомпаниями в 2005 г., %**

Авиакомпания	Доля, %
Более 5 млрд пас./км	
«Аэрофлот – Российские авиалинии»	24,1
«Сибирь»	12,8
«Пулково»	6,7
«Красноярские авиалинии»	6,4
«Трансаэро»	6,2
Объем перевозок, %	56,2
Более 1 млрд	
«ВИМ-АВИА»	5,3
«Авиакомпания Домодедовские авиалинии»	3,7
«Ютайр»	3,5
«Уральские авиалинии»	2,7
«ДАЛЬАВИА»	2,4
«Владивостокавиа»	2,2
«Русское небо»	1,6
«ВАСО»	1,3
«Атлант-Союз»	1,3
«Кавминводьявиа»	1,3
Объем перевозок, %	81,4
Более 500 млн	
«Когалымавиа»	1,1
«АЭРОФЛОТ-ДОН»	1,1
«АЭРОФЛОТ-НОРТ»	1,1
ГТК «Россия»	1,0
«Башкирские авиалинии»	0,9

Авиакомпания	Доля, %
«Авиалинии Кубани»	0,9
«ГАЗПРОМАВИА»	0,9
«Континентальные авиалинии»	0,9
«Якутия»	0,9
«Алроса»	0,8
«Самара»	0,8
«Карат»	0,8
«Оренбургские авиалинии»	0,6
«ТАТАРСТАН»	0,6
«Пермские авиалинии»	0,6
Объем перевозок, %	94,4

Источник: Юрчик А. А. Итоги производственно-хозяйственной деятельности гражданской авиации за 2005 год: / Федеральное агентство воздушного транспорта. М., 2006 г. (http://www.ru/zip/rep_yurchik_sl_006.ppt).

Одним из важнейших показателей «действенности» авиакомпании является ее членство в Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA). Членство предполагает прохождение определенных сертификаций на соответствие общемировым требованиям, предъявляемым к авиакомпаниям. Статистика численности авиакомпаний стран СНГ, на соответствующих требованиях IATA, представлена в табл. 3.

Таблица 3

Численность авиакомпаний по странам СНГ на август 2008 г.

Государство	Количество		
	авиакомпаний	эксплуатантов коммерческой гражданской авиации	авиакомпаний-членов IATA
Грузия	11	6	3
Казахстан	90	28	6
Кыргызстан	24	9	6
Молдова	21	4	3
Таджикистан	6	2	1
Туркменистан	4	3	1
Узбекистан	12	3	2
Украина	152	63	23

По имеющимся данным мы рассчитали отраслевой индекс Херфиндаля-Хиршмана для рынка авиационных пассажирских перевозок Российской Федерации (уравнение 1), который дает оценку уровня концентрации в отрасли с учетом степени равномерности (неравномерности) распределения рыночных долей между отдельными авиакомпаниями.

$$HHI = \sum S_i^2, \quad (1)$$

где S_i – доля i -го предприятия в общем выпуске отрасли, %.

Значение индекса составило 960,17, и это показывает, что рынок авиационных пассажирских перевозок России представляет собой нормальную олигополию без доминирования какой-либо из авиакомпаний (в соответствии с критериями У. Шепарда).

Совсем иная картина, если судить по уровню концентрации рынка, сложилась в странах Западной Европы. При наличии практически во всех европейских государствах национальных авиаперевозчиков, субсидируемых государством и занимающих, соответственно, более выгодное положение по сравнению с другими авиакомпаниями, значимого сдвига плотности распределения объема пассажирских перевозок между национальными и иными авиакомпаниями стран Западной Европы не наблюдается. Объяснение этого факта кроется в эффективности действия рыночных механизмов, наличии для авиаперевозчиков конкурентной среды и достаточной степени субституции (как с точки зрения пассажиров, так и авиакомпаний).

Все это позволяет рациональнее перемещать ресурсы авиакомпаний между секторами рынка пассажирских авиаперевозок и, соответственно, быстрее реагировать на потребительские предпочтения. Высокая степень конкуренции между авиакомпаниями позволяет говорить о незначительной концентрации рынков соответствующих стран Западной Европы, что полностью соотносится со статистическими данными.

В отличие от стран Западной Европы рынок авиационных пассажирских перевозок России можно охарактеризовать как рынок с *дискретной* конкуренцией. Под дискретной конкуренцией мы понимаем рыночную структуру, характеризующуюся, во-первых, относительно большим числом участников для всего продуктового пространства рынка, но с относительно малым количеством участников на отдельных

пространственных его сегментах. Последние отличаются существенной локализацией с высокими барьерами входа (на отдельный пространственный сегмент рынка).

Российский рынок пассажирских авиаперевозок служит хорошим примером рынка с дискретной конкуренцией, поскольку вход на отдельные маршрутные сети авиаперевозок (пространственные сегменты рынка) затруднен из-за низкого уровня субституции между аэропортами и для авиакомпаний, и для потребителей. Так, например, доля авиакомпании «Ижавиа» (аэропорт базирования Ижевск) в объеме пассажирских авиаперевозок России составляет менее 0,6%. Между тем на выполняемых ею маршрутах положение данной авиакомпании доминирующее либо монопольное. Доля авиакомпании на маршрутах Ижевск – Москва, Москва – Ижевск, Ижевск – Санкт-Петербург, Санкт-Петербург – Ижевск, Ижевск – Екатеринбург, Екатеринбург – Ижевск и других направлениях составляет 100%. Несмотря на «хорошие» количественные показатели уровня конкуренции в отрасли в целом (согласно, например, индексу Херфиндала-Хиршмана), в силу ее дискретности общая картина степени конкуренции в отрасли не дает оснований для оптимизма.

О состязательности российского рынка

Рынки пассажирских авиаперевозок Западной Европы и США зачастую служат примером состязательных (квазиконкурентных) рынков. Концепция такого рынка представлена у многих авторов². Прежде чем ответить на вопрос, в какой же степени характеристики состязательного рынка присущи российскому рынку авиаперевозок, поговорим немного о самом рынке. Согласно Баумолю, «состязательный рынок – это рынок, вход на который абсолютно свободный и выход абсолютно бесплатный»³. Это означает, что новичок не находится

² *Baumol W. J., Panzar J. C., Willig R. D. Contestable Markets and the Theory of Industry Structure. New York, 1982; Baumol W. J. Contestable markets: An Uprising in the Theory of Industry Structure // American Economic Review. 1982; Vol. 72. Caves R. Air Transport and its Regulators. Cambridge: Harvard University Press, 1962.*

³ *Баумоль У. Дж. Состязательные рынки: мятеж в теории структуры отрасли. Вехи экономической мысли. Теория отраслевых рынков. Т. 5. СПб.: Экономическая школа. 2003. С. 116.*

в невыгодном положении в отношении техники, качества продукта по отношению к укоренившейся фирме. Существенно, что на состязательных рынках любое равновесие должно характеризоваться нулевой прибылью, и в долгосрочном периоде равновесные цены должны быть равны предельным затратам, как на рынках совершенной конкуренции.

Рынок совершенной конкуренции – обязательно состязательный рынок, но не наоборот. Состязательный рынок не зависит от отраслевой структуры. Эффект масштаба и эффект разнообразия могут ограничивать число фирм, образующих небольшую группу действующих фирм, занимающихся минимизацией затрат, но фирмы не могут позволить себе поднять цены выше предельных издержек, что обещало бы новичку прибыль выше нормальной и создавало бы стимулы для входа. Такой подход подразумевает ряд условий, невыполнение которых ставит под сомнение существование состязательного рынка.

Авторы концепции состязательных рынков считают обязательным выполнение следующих условий: свободный доступ к технологиям для укоренившихся и новых фирм; наличие реальной угрозы потенциальной конкуренции; незначительные необратимые издержки входа; реализация стратегии «ударить и убежать» для новых фирм.

Попробуем посредством дескриптивной статистики (то есть используя данные собственного опроса) оценить каждое условие квазиконкуренции на предмет его реализуемости в условиях российского рынка пассажирских авиаперевозок.

Оценивая свободу доступа новичков к технологиям, которыми владеют укоренившиеся авиакомпании, мы опирались на результаты анкетного опроса ведущих авиакомпаний России и можем отметить наличие значительного технологического разрыва между новичками и укоренившимися компаниями. Данный разрыв обусловлен, в первую очередь, сложностью доступа новичков к технологиям, которыми владеют укоренившиеся фирмы. Так, практически все респонденты (94%) отметили сложность получения сертификата на выполнение оперативного и периодического обслуживания авиационной техники (а также на самостоятельное проведение «тяжелых» форм обслуживания –

так называемых С-check-форм), а это необходимый элемент оперирования перевозчика в отрасли. Что касается специфических «технологий», например, технологии обработки и анализа полетной информации (доля расшифрованных полетов должна составлять не менее 90%), то до недавнего времени соответствующей лицензией от Airbus располагали лишь две авиакомпании РФ – «Аэрофлот – Российские авиалинии» и «S7 – Сибирь». Таким образом, мы можем рассматривать отрасль авиационных пассажирских перевозок как отрасль со значительными структурно-технологическими барьерами входа.

Оценивая *наличие реальной угрозы потенциальной конкуренции*, отметим, что с 1990 г. наблюдалось большое количество «входов» новых игроков на данный рынок: в 2006 г. было осуществлено 33 входа в отрасль авиационных перевозок. Из них лишь семь игроков получили сертификат эксплуатанта авиационной техники. Более детальный анализ структуры активов входящих компаний, численности их сотрудников, развитости маршрутной сети авиакомпаний, а также их членства в IATA и ICAO позволяет заключить, что только одна авиакомпания (Sky-Express) из 33 обладает парком магистральных самолетов и может рассматриваться как «серьезный» игрок в данной отрасли.

Практически все респонденты (97%) утвердительно ответили на вопрос о существовании значительных административных барьеров входа в отрасль. В качестве барьеров, ограничивающих конкуренцию, названы, в частности, высокие транзакционные издержки оперирования, в том числе неофициальные выплаты чиновникам за возможность оперировать на конкретном рынке, за предоставление слотов (время вылета/прилета) и т.д. Таким образом, вывод о наличии в отрасли значительных поведенческих (административных) барьеров входа также справедлив.

При анализе *уровня необратимых издержек входа*, мы опирались на то, что 98% экспертов охарактеризовали отрасль пассажирских авиаперевозок как отрасль с очень высокой капиталоемкостью. Необратимые издержки при этом составляют значимую часть отмеченной «капиталоемкости» и определяются специфичностью ресурсов рынка. В качестве

важнейшего компонента необратимых издержек выступают транзакционные издержки (например, неофициальные выплаты чиновникам вряд ли можно рассматривать как возвратные издержки). Интервью экспертов показали, что рынок пассажирских авиаперевозок РФ характеризуется крайне высоким уровнем таких издержек, что объясняется необходимостью сдерживать вход в отрасль новых участников. В качестве инструмента достижения данной цели используются (почти всегда) не экономические механизмы конкуренции, а административные меры. Как раз они и определяют высокий уровень транзакционных издержек в отрасли.

Сравнительный анализ структуры расходов российских и иностранных авиакомпаний (табл. 4) также позволяет говорить о наличии значительных необратимых издержек в отрасли России.

Таблица 4

**Сравнение структуры операционных расходов
авиакомпаний Delta Air Lines (2005 г.)
и авиакомпаний РФ (2006 г.), %**

Delta Air Lines	%	Авиакомпании РФ	%
Заработная плата	38	Авиационное топливо	40
Прочие расходы	14	Прочие расходы	25
Авиатопливо	12	Аэропортное обслуживание	14
Арендная плата	11	Поддержание летной годности	12
Пассажирские комиссионные	10	Аренда линии	6
Амортизация	6	Аэронавигационное обслуживание	3
Техническое обслуживание	4		
Обслуживание пассажиров	4		
Реструктурирование флота	1		

Оценивая возможности реализации стратегии «ударить и убежать» для новых фирм на российском рынке авиаперевозок, все эксперты отметили невозможность быстрого «перемещения капитала⁴» из одного рыночного сектора в другой. Например, отрасль пассажирских авиаперевозок РФ характеризуется отсутствием субституции аэропортов как для

⁴ Речь идет о производственных активах авиакомпаний.

авиакомпаний, так и для пассажиров. Важнейшим ограничением на возможности использования стратегии «ударить и убежать» является и наличие в отрасли высоких необратимых издержек, что предопределяет длительность присутствия в отрасли. Таким образом, можно констатировать, что возможности реализации стратегии «ударить и убежать» для отрасли авиационных пассажирских перевозок России крайне ограничены.

Выводы

Теоретический и эмпирический анализ отраслевой структуры и особенностей формирования рынков пассажирских авиационных перевозок России, СНГ, некоторых стран Западной Европы позволяет однозначно говорить о рынках России и СНГ как о рынках со значительными барьерами входа, причем с доминированием административных барьеров. Они не могут быть охарактеризованы как состязательные или квазиконкурентные рынки, и одно из объяснений данного факта состоит в различиях механизмов изначального формирования этих рынков в России, СНГ и странах Западной Европы.

Введенное нами понятие «дискретной конкуренции» отражает смещенную плотность рыночной концентрации в сторону небольших региональных авиакомпаний: как правило, такие компании связаны *единой собственностью или аффилированы с аэропортом*. Они обладают значительной рыночной властью на локальных маршрутах. Но доля таких авиакомпаний слишком мала, чтобы определять общую картину конкуренции в отрасли.