

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ КОНСОЛИДАЦИИ И
ИНТЕГРАЦИИ СУБЪЕКТОВ АВИАЦИОННОГО РЫНКА НА БАЗЕ АЭРОПОРТОВ

Исследование теории консолидации и интеграции субъектов авиационного рынка, процессов, устойчиво определяющих развитие рынка авиаперевозок в развитых странах в последние десятилетия, является важной научной проблемой в ракурсе избранного Украиной стратегического пути интеграции в мировое экономическое пространство. Теоретические основы консолидации и интеграции субъектов авиационного рынка являются научно-практической базой для формирования новых перспективных организационных структур авиационной отрасли Украины, адаптированных к требованиям мирового жёсткого конкурентного рынка, в условиях которого существующие модели авиационных субъектов Украины являются неконкурентоспособными.

Вопросы теории консолидации и интеграции на базе аэропортов изучались ведущими учёными-экономистами в Российской Федерации [5], аспекты решений данных проблем нашли своё отражение в Концепции развития гражданской авиационной деятельности в Российской Федерации [1] и Концепции реструктуризации и реформирования гражданской авиации Российской Федерации [2]. В Украине данные вопросы неоднократно рассматривались рабочими группами ГДАТУ и научными работниками КНАУ.

Целью работы является разработка и обоснование научно-практических положений об условиях, механизмах и следствиях консолидации и интеграции субъектов авиационного рынка на базе местных аэропортов, региональных аэропортов и крупных аэропортов-лидеров.

В сфере местных гражданских аэропортов интеграция с авиационной структурой соответствующего ранга под эгидой аэропорта является практически нереальной ввиду запредельно слабого уровня деловой активности в данных сегментах рынка (местные авиаперевозки и авиационные работы), а также ввиду связанной с этим слабой финансовой состоятельностью аэропортов данного ранга. Тем не менее, интегрированные структуры типа «аэропортовская база – авиационная структура» достаточно распространены в другом секторе рынка – в сфере спортивной авиации (ОСОУ и частные аэроклубы). Аэроклубы ОСОУ не претерпели разделения авиационной и аэропортовской структур, поэтому на сегодняшний день сохранили единую инфраструктуру. Частные аэроклубы и авиационно-спортивные организации как правило формируются путём одновременного создания авиационной структуры и покупки аэропортовской инфраструктуры соответствующего ранга частными субъектами, имеющими интересы в данной области (парашютные прыжки, авиационное обучение, авиационный спорт). Силы, определяющие интеграционный путь создания данных структур в системе спортивной авиации, имеют отличный характер от интеграционных сил в аналогичной области гражданской авиации.

Масштаб интегрированных структур спортивной авиации весьма широк – от примитивных аэроклубов местного значения в виде одного ВС и полевой площадки, до известных аэроклубов, имеющих ряд ВС разных категорий, оборудованный аэродром, развитую структуру услуг и достаточно объёмный штат. Данный фактор наглядно иллюстрирует перспективность и неизбежность интегрированного подхода в системе малой авиации, тенденции к которому, однако, возникают при благоприятных внешних условиях, таких как простота в лицензировании и регуляции деятельности спортивной авиации.

Рассматривая сферу слабых региональных аэропортов, необходимо отметить, что, обладая слабой финансово-экономической состоятельностью, в общей своей массе они являются потенциально неспособными формировать интегрированные структуры на своей базе. Тем не менее, создание интегрированной региональной структуры аэропорт-авиакомпания на данном уровне выглядит особо перспективно. Модель подобной структуры, построенная по схеме, приведённой для объединённой структуры региональной авиакомпании и аэропорта на базе авиакомпании, теоретически будет обладать всеми преимуществами данного синтеза.

Также, ввиду низкого уровня деловой активности в системе слабых региональных аэропортов, связанные с авиационной деятельностью структуры и потенциально заинтересованные субъекты неавиационной сферы не проявляют интереса к перспективному расширению совместной деятельности, влекущей за собой создание совместных организационных формаций. Поэтому создание интегрированных структур на базе слабых региональных аэропортов с участием субъектов данных сфер видится потенциально неперспективным в данных условиях.

В отличие от финансово несостоятельных местных и слабых региональных аэропортов, сильные аэропорты-лидеры являются идеальной базой для формирования сложных интегрированных структур. Мировой опыт гражданской авиации свидетельствует о том, что вместе с мощными авиакомпаниями крупные аэропорты являются центрами формирования многоуровневых и многофункциональных консолидированных и интегрированных структур, объединяющих, часто, кроме чисто авиационных, субъекты и неавиационной сферы. Однако при этом интегрированные модели отличаются от старых аэрофлотовских моделей крупных совместных авиапредприятий. Главными отличиями являются идеология функционирования аэропортов и доминирующая структура в совместной модели – в западных моделях активной стороной в коммерческом продвижении авиаперевозок является аэропорт, а не авиакомпания, как принято в странах СНГ; также в альянсах и холдингах именно мощный аэропорт является базой, являющейся родительской структурой для нижестоящих от него авиакомпаний, сервисных структур, а также нередко и вообще неавиационных организаций. Ярким примером может служить аэропорт Франкфурта-на-Майне, построенный на базе акционерных механизмов, в состав которого входит очень большое число структур, имеющих как прямое, так и не прямое отношение к авиаперевозкам, например, консалтинговая фирма по аэропортовскому строительству. Примеры успешного совмещения на базе аэропортов функционально различных видов авиационной деятельности в рыночных условиях наблюдались также и в таких радикально настроенных против советских форм хозяйствования странах, как бывшие страны-члены СЭВ. Например, в советский период крупнейшая авиакомпания Венгрии MALEV, аэропорты и службы управления воздушного движения (УВД) Венгрии были единым предприятием. В 1973 г. авиакомпания была выделена в отдельное юридическое лицо. Но разделение сферы аэропортов и службы УВД в Венгрии было осуществлено спустя более чем 10 лет работы в рыночных условиях - только лишь в 2001 г. было создано предприятие, управляющее аэропортами (Budapest International Airport Operations plc) и Служба ОВД Венгрии. Причём оба предприятия остались в полной собственности государства.

Рассмотрим принципы интеграции субъектов на базе крупного аэропорта. В практике развитых стран консолидации аэропорта и авиакомпании на равноправной основе по аэрофлотовскому принципу не существует. В мировой практике консолидация сильных аэропортов и авиационных структур реализуется по двум следующим принципам:

- консолидация по слабоинтегрированному принципу – создание альянсов картельного типа для равноправных юридических лиц (аэропортов и авиакомпаний), связанных системой обязательств и политико-коммерческих приоритетов;
- создание дочерней авиационной структуры, которая, как правило, не имеет прямых управленческих связей с родительской структурой (аэропортом) и является самостоятельной организацией, стоящей на конкурентном рынке авиаперевозок в контексте аэропорта в равных условиях с прочими конкурентами.

По первому принципу (слабой консолидации) происходит консолидация сильных аэропортов с авиакомпаниями-лидерами и авиакомпаниями среднего ранга. По второму принципу (сильной интеграции) как правило строятся совместные структуры мощного аэропорта и авиационных структур малой авиации и спецприменения.

Подобные принципы консолидации и интеграции сильных аэропортов и авиационных структур в развитых странах объясняются несколькими причинами. Во-первых, государственным регулированием рыночной деятельности, не допускающим создания разнофункциональных локальных объединений монопольного типа; во-вторых, обеспечением гибкости в управлении разнофункциональными субъектами в рыночных условиях, то есть создание условий достаточной автономности и свободы в функционально различной деятельности аэропортовской и авиационной сфер, входящих в одну деловую структуру.

В странах СНГ существование объединённых авиаотрядов в течение определённого времени, различного у разных стран, было обусловлено наследием “Аэрофлота”, которое реформировалось и адаптировалось к существующим в каждом государстве моделям организации сферы гражданской авиации. В подавляющем большинстве подобные объединённые авиаотряды были постепенно разделены во всех странах СНГ, однако обратные консолидационные тенденции присутствовали на всём протяжении процесса дезинтеграции, а также после него.

В среде стран СНГ, и в Украине в частности, тенденции консолидации крупных аэропортов и авиационных структур имеют отличные по сути мотивы. Стремление к консолидации с крупным аэропортом проявляют в подавляющем большинстве недостаточно финансово состоятельные авиакомпании среднего и реже высокого ранга, базирующиеся в данном аэропорту. Однако эти

тенденции носят только односторонний характер - подобные стремления не встречают взаимных тенденций со стороны аэропорта. Украинские аэропорты-лидеры не проявляют стремления к консолидации, и тем более к интеграции с авиакомпаниями, как с ведущими, так и со слабыми. Главными факторами, определяющими дезинтеграционную позицию украинских аэропортов-лидеров, являются:

- давление государства в сторону демонополизации рынка и обеспечения равных конкурентных условий;
- стремление увеличить собственные доходы путём ухода от капиталоемкой и высокорисковой авиационной составляющей деятельности;
- политика по дезинтеграции авиакомпаний и аэропортов со стороны ассоциации "Аэропорты Украины".

Вес данных факторов весьма значителен при том, что реальные факторы в пользу близкой интеграции с авиационными структурами на базе крупных аэропортов отсутствуют. Таким образом, в настоящее время путь консолидации и интеграции является нереальным и бесперспективным.

Наиболее развитой и эффективной моделью консолидации и интеграции на базе крупных аэропортов является синтез с субъектами сферы сопутствующего сервиса и субъектами неавиационной сферы. Коммерческая и территориальная составляющая деятельности таких сфер бизнеса как поставка ГСМ на борт ВС, услуги по техническому обслуживанию, хендлинг, а также неавиационных сфер, таких как привокзальные магазины, кафе и рестораны, гостиницы, паркинги, экспедиторские и складские фирмы, настолько тесно связана с инфраструктурой самого аэропорта, что в данном случае можно говорить фактической интеграции юридически независимых структур, функционирующих неразрывно и совокупно. Во многих случаях данные составляющие аэропортового комплекса объединяются юридически, формируя единую организацию, чаще всего основным механизмом консолидации является акционерный механизм. Однако степень и характер юридической интеграции субъектов вокруг крупного аэропорта напрямую зависит от государственной политики по определению роли и места крупных аэропортов в государственной системе. В ряде стран крупные аэропорты являются неделимой частью государственной системы, в связи с чем будет иметь место слабая интеграция. Отношения между тесно связанными между собой юридически самостоятельными субъектами строятся на договорной основе, в других государствах (например, Германии) государство индифферентно относится к статусу собственности крупных аэропортов и их фактическому распорядителю, в этом случае, как правило, имеет место сильная интеграция - юридическая интеграция на корпоративной основе.

Литература:

1. Концепция развития гражданской авиационной деятельности в Российской Федерации (Одобрена на заседании Правительства Российской Федерации от 07.12.00 Протокол №41, пункт1).
2. Концепция реструктуризации и реформирования гражданской авиации Российской Федерации. Одобрена постановлением Правительства Российской Федерации от 24 июня 1998 г. № 642.
3. Кисель В. Аэропорты и авиакомпании делят собственность// Инвест Газета.- 2004 г.-№ 32.
4. «Разделение аэропортового и авиаперевозочного бизнеса: есть ли альтернатива?» Материалы раздела «Аналитика» интернет-портала «ПАКК-Транспорт» <http://transport.pacc.ru> за 13 мая 2004 г.
5. Доклад Министра транспорта Российской Федерации С.О.Франка на заседании коллегии Министерства по итогам 2002 год.
6. «Минтранс решил отнять у авиакомпаний аэропорты». Материалы раздела «Воздушный транспорт» интернет-сайта «Авиапорт.ру» www.aviaport.ru по материалам газеты «Известия».
7. Отчёты региональных инспекторов Главной инспекции по безопасности полётов (ГИБП) ГДАТУ 1994-2004 гг.
8. Звіт про підсумки роботи авіаційного транспорту за 2000-2003 рр. Міністерство транспорту України. Державний Департамент авіаційного транспорту України. Київ – 2001 р.