

Две авиакомпания: “дешевая” и классическая

Одна будет перевозить нас внутри страны и за рубеж – на расстояние до 2,5 тыс. км., другая – на дальние расстояния

Авиатор Таалайбек Окенов продолжает знакомить нас с видением того, каким образом отечественная авиация может вырваться из кризиса, в котором она находится. (Начало разговора смотрите в номерах за 18 и 25 ноября).

... Самое простое – плыть по течению, не ломая себе голову. А это значит: скроить по старым лекалам слегка обновленную авиационную отрасль с засильем государственных предприятий, которые являются кормушкой для чиновников. Но ведь, как известно, всем государственным авиапредприятиям присущи одинаковые “родимые пятна” независимо от того, в каких странах они находятся.

Во-первых, это значительные убытки, прямые или косвенные государственные субсидии и льготы, которые скрывают размеры реальных убытков, плюс обслуживание огромных аккумулированных долгов и низкая капитализация.

Во-вторых, госпредприятия очень политизированы, что выражается в частой сменяемости руководства и в чрезмерном вмешательстве госорганов в их деятельность.

В-третьих, это наличие сильных профсоюзов, которые, как правило, являются причиной задержек с внедрением инноваций и необходимых изменений.

В-четвертых, госпредприятия обычно имеют раздутые штаты работников, низкую производительность и дисциплину.

Так как в авиационной отрасли нашей страны доминируют государственные предприятия, то вышеперечисленные изъяны стали

частью причин, которые привели отечественную авиацию к сегодняшнему состоянию.

Кроме этого, эта отрасль является очень капиталоемкой. Для обновления производственной базы воздушного транспорта требуются огромные финансовые ресурсы, которых у государства нет. Все это диктует острую необходимость широкомасштабной приватизации авиационной отрасли, от которой государство должно получить прямые выгоды: избавиться от головной боли – участия в сложном авиабизнесе – и при этом получить немалые финансовые средства.

Нужно решить, какая авиация наилучшим образом обеспечит сегодняшние и завтрашние нужды и потребности нашего общества: частная или государственная, региональная или летающая в дальнее зарубежье, классическая или “дешевая”, развивать ее на старой базе или на новых стандартах.

Предлагаю создать две авиакомпания, так скажем, с чистого листа, без груза прошлого. Почему две? Хотя бы из соображения минимизации рисков, которая достигается за счет резервирования. Если завалится одна авиакомпания, то вторая подхватит “флаг”. И это не главное. Более важным соображением является очень актуальный вопрос возобновления всех внутренних авиаперевозок, который имеет экономические, социальные и гуманитарные аспекты. Ранее существовавшая модель не позволяла решать эту острую проблему. Прежнее руководство авиации пыталось заставить авиакомпании, выполняющие международные авиарейсы, летать на внутренних маршрутах, которые в большинстве своем убыточны. Ничего путного из этого не получилось. Кто будет работать в убыток себе? Назрела необходимость решить эту проблему с учетом всех факторов, системно. Первым шагом могла бы стать разработка комплексной программы восстановления и развития социально значимых внутренних авиаперевозок, которые включали бы в себя меры по созданию особых условий по их стимулированию. Такими мерами могли бы стать отмена всех налогов (и так никто не летает, значит, не платит налоги), освобождение от всех аэропортовых и

аэронавигационных сборов и, возможно, прямые дотации убытков из средств, полученных за счет приватизации, роялти и других источников, связанных с авиационной деятельностью.

Но ключевым шагом, на мой взгляд, может быть создание региональной авиакомпания, которая оперировала бы на внутренних и международных воздушных линиях протяженностью до 2,5 тыс. км. Почему? Именно на таких расстояниях, возможно, эффективно реализовать стратегию “дешевых” авиакомпаний, которые могут предложить очень низкие цены на билеты. С учетом мер стимулирования это позволило бы летать на внутренних линиях рентабельно и иметь доступные по стоимости авиабилеты для большинства нашего населения. Кроме этого, зона деятельности региональной авиакомпании будет захватывать все столицы центрально-азиатских республик, западные районы Китая и Западную Сибирь. О последней можно сказать особо. Западная Сибирь – это наиболее динамично развивающийся регион России, где расположены основные экспортные сырьевые ресурсы, где имеется несколько крупных городов с миллионным населением с растущими доходами. Это регион, который заинтересован в Кыргызстане как в привлекательной туристической стране, традиционно имел многообразные связи с нами. И, наконец, именно в городах Западной Сибири и в Казахстане работает большинство кыргызских трудовых мигрантов, которые кровно заинтересованы в дешевом воздушном транспорте, связывающем их с родиной. Региональная “дешевая” авиакомпания могла бы обеспечить это. Такое авиапредприятие должно пользоваться особой заботой правительства, потому что оно будет выполнять социальные и оборонные задачи. Исходя из заинтересованности государства, последнее должно быть соучредителем такого предприятия вместе с частными партнерами в соотношении 51% к 49%.

Второе новое авиапредприятие будет оперировать как классическая авиакомпания на дальние расстояния (свыше 2,5 тыс. км), где стратегия “дешевой” модели по своей сути неприменима. Сочетать эти две различные стратегии в одной

авиакомпаниям бесперспективно. Об этом говорит неудачный опыт американской авиакомпании Continental и английской British airways.

Классическую авиакомпанию следует создавать при широком участии западного капитала и менеджмента. Кыргызская сторона могла бы оценить стоимость всех своих существующих и потенциальных коммерческих авиалиний с тем, чтобы внести их стоимость в качестве учредительского взноса в новое предприятие. Такая практика была применена на Украине при создании авиакомпании “Украинские международные авиалинии”. Западный капитал и менеджмент позволят создать современное предприятие на уровне международных стандартов, способное успешно конкурировать с другими зарубежными авиакомпаниями. Тем более что на международных (особенно дальних) маршрутах действуют крупные, мощные авиакомпании. В Казахстане после двукратного банкротства национального авиаперевозчика (в последний раз с долгом в 55 млн. долл. США) отказались от идеи использования национальных менеджеров. И в 2001 году правительство создало совместно с английской компанией BA Systems новую авиакомпанию “Эйр Астана” с долями соответственно 51% и 49%. В качестве учредительского взноса казахстанское правительство внесло примерно 8,7 млн. долларов. Эту компанию возглавили четверо британцев во главе с Ллойдом Пакстоном, имеющим 35-летний опыт работы в British airways. Кстати, в сентябре этого года его сменил другой иностранец, до этого возглавлявший Royal Burney airways. Сейчас “Эйр Астана” динамично развивается и закончила прошлый год приблизительно с 11-12 млн. долларов прибыли. За время своего короткого существования она уже вернула в казахстанскую казну в виде налогов и других платежей около 30 млн. долларов.

Две новые кыргызстанские авиакомпании не станут конкурировать между собой, так как будут оперировать на разных рынках, наоборот, они будут заинтересованы во взаимодействии, дополняя и подпитывая друг друга.

Приведенные выше факты и предложения, может быть, подтолкнут

наши государственные органы к решительным шагам по исправлению трудной ситуации в области гражданской авиации.

Т. Окенов.

“Слово Кыргызстана”

6 декабря 2005 года