

О КОНСОЛИДАЦИИ АВИАПРЕДПРИЯТИЙ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Сентябрь 2007г.

СТРАТЕГИЯ ОТРАСЛИ – СТРАТЕГИЯ АЭРОФЛОТА

Перспективы развития рынка авиаперевозок

Связь с консолидацией бизнеса...



Увеличение количества авиакомпаний будет сопровождаться их специализацией по масштабу и характеру деятельности (крупные магистральные, средние магистральные, региональные, чартерные, грузовые, низкокзатратные).

Сеть аэропортов России должна быть в перспективе перестроена на основе создания базовых аэропортов: крупных пересадочных узлов (хабов) и региональных аэропортов. Это позволит не только оптимизировать систему авиалиний, но и значительно повысит качество региональных авиаперевозок.

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года

СТРАТЕГИЯ АЭРОФЛОТА В РЕГИОНАХ РОССИИ

Региональная политика Аэрофлота и развитие транспортной инфраструктуры в федеральных округах основывается на реализации Транспортной стратегии РФ.

Региональные перевозки нельзя рассматривать в отрыве от общей системы авиасообщений страны.

Их реальное развитие взаимосвязано с активностью магистральных перевозок, формированием сети узловых аэропортов - центров пассажирского тяготения и перераспределения потоков.

Магистральный авиарынок, более емкий и динамичный, создает предпосылки и источники для роста региональной авиационной подвижности.

Крупные магистральные авиакомпании, узловые аэропорты, как заинтересованные звенья выступают инвесторами развития местных авиалиний.

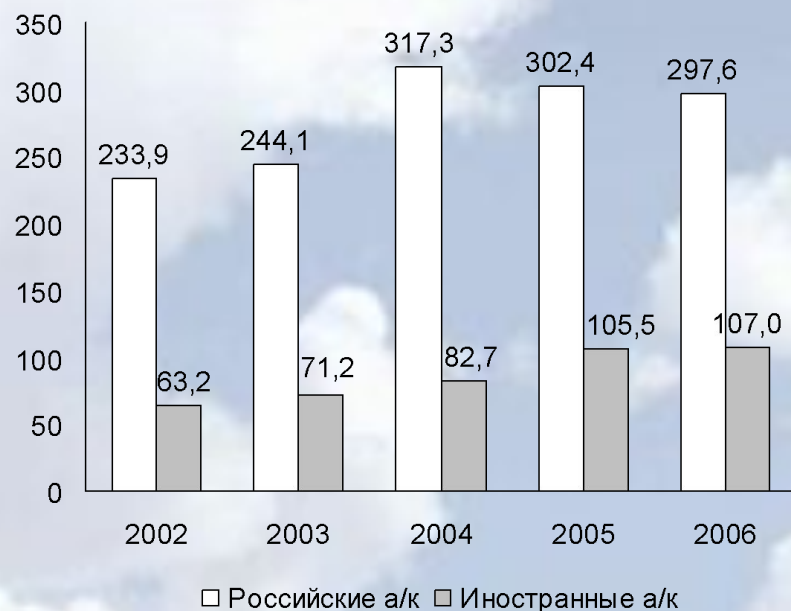
СОСТОЯНИЕ РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

- 1. Низкие пассажиропотоки;**
- 2. Низкий платежеспособный спрос;**
- 3. Разрушенное состояние инфраструктуры;**
- 4. Монополия поставщиков услуг топливного обеспечения, обслуживания в аэропорту и смежных услуг;**
- 5. Агрессивная конкурентная среда на международных перевозках;**
- 6. Слабые потенциальные возможности по модернизации парка ВС;**
- 7. Неразвита структура местных авиасообщений.**

КОНКУРЕНТНАЯ СРЕДА В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ РЕГИОНЕ

Иностранные авиаперевозчики агрессивно наращивают свое присутствие в
Дальневосточном регионе

Международные перевозки (Хабаровск, Владивосток,
Южно-Сахалинск), тыс. пасс.



Темпы роста авиаперевозок иностранных авиакомпаний в Дальневосточном регионе превышает аналогичный показатель перевозок российских перевозчиков.

Иностранные авиакомпании имеют ряд конкурентных преимуществ, прежде всего:

- современный флот
- значительные финансовые ресурсы

Дальневосточные авиакомпании теряют конкурентные позиции на региональном рынке авиаперевозок и не в состоянии самостоятельно развиваться в острой конкурентной борьбе

СЦЕНАРИИ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ АВИАПЕРЕВОЗОК НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Самостоятельное развитие авиакомпаний региона

Каждая из авиакомпаний будет конкурировать с ведущими российскими и иностранными авиакомпаниями



Финансовое состояние авиакомпаний, существующий объем перевозок (размер рынка) и состояние флота не позволят им выдержать конкуренцию более 1-2 лет

Консолидация с ведущим российским авиаперевозчиком

Цели

Выдержать нарастающую конкуренцию, в том числе со стороны иностранных перевозчиков

Обновить флот

Создать хаб - как единственную возможность обеспечения увеличения пассажиропотоков и источник прибыльного роста авиаперевозок

Привлечь дополнительные транзитные пассажиропотоки от лидера консолидации

КОНЦЕПЦИЯ КОНСОЛИДАЦИИ АВИАПРЕДПРИЯТИЙ ДФО

Основные цели:

- Повышение авиатранспортной доступности для населения;
- Создание авиакомпании, конкурентоспособной на мировом уровне;
- Создание конкурентных хабов на Дальнем Востоке, привлечение международного транзита;
- Обеспечение эффективного авиатранспортного сообщения в регионе, обеспечение занятости высококвалифицированных кадров, сохранение социальной стабильности в регионе;
- Увеличение налоговых поступлений в бюджеты всех уровней;
- Упрощение управления государственными активами и повышение их стоимости.

ПРАКТИЧЕСКИЕ ДЕЙСТВИЯ АЭРОФЛОТА

НЕСМОТря НА СУЩЕСТВУЮЩИЕ СЛОЖНОСТИ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО, АДМИНИСТРАТИВНОГО, КОРПОРАТИВНОГО И ДАЖЕ СУБЪЕКТИВНОГО ПОРЯДКА АЭРОФЛОТ УЖЕ РЕАЛИЗОВАЛ РЯД ПРОЕКТОВ И ПРЕДПРИНЯЛ РЯД ДЕЙСТВИЙ, НАПРАВЛЕННЫХ НА КОНСОЛИДАЦИЮ ОТРАСЛИ АВИАПЕРЕВОЗОК. ГЛАВНЫМИ И НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИМЫМИ ИЗ НИХ ЯВЛЯЮТСЯ:

1. ОТКРЫТИЕ ФИЛИАЛА АЭРОФЛОТА В МАГАДАНЕ
2. РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА СОЗДАНИЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ НА БАЗЕ «ДАЛЬАВИА»
3. ПРОВОДИТСЯ ВСЕСТРОННЕЕ ФИНАНСОВОЕ И ОПЕРАЦИОННОЕ ОЗДОРОВЛЕНИЕ АВИАКОМПАНИИ «ДАЛЬАВИА».

ОТКРЫТИЕ ФИЛИАЛА АЭРОФЛОТА В МАГАДАНЕ



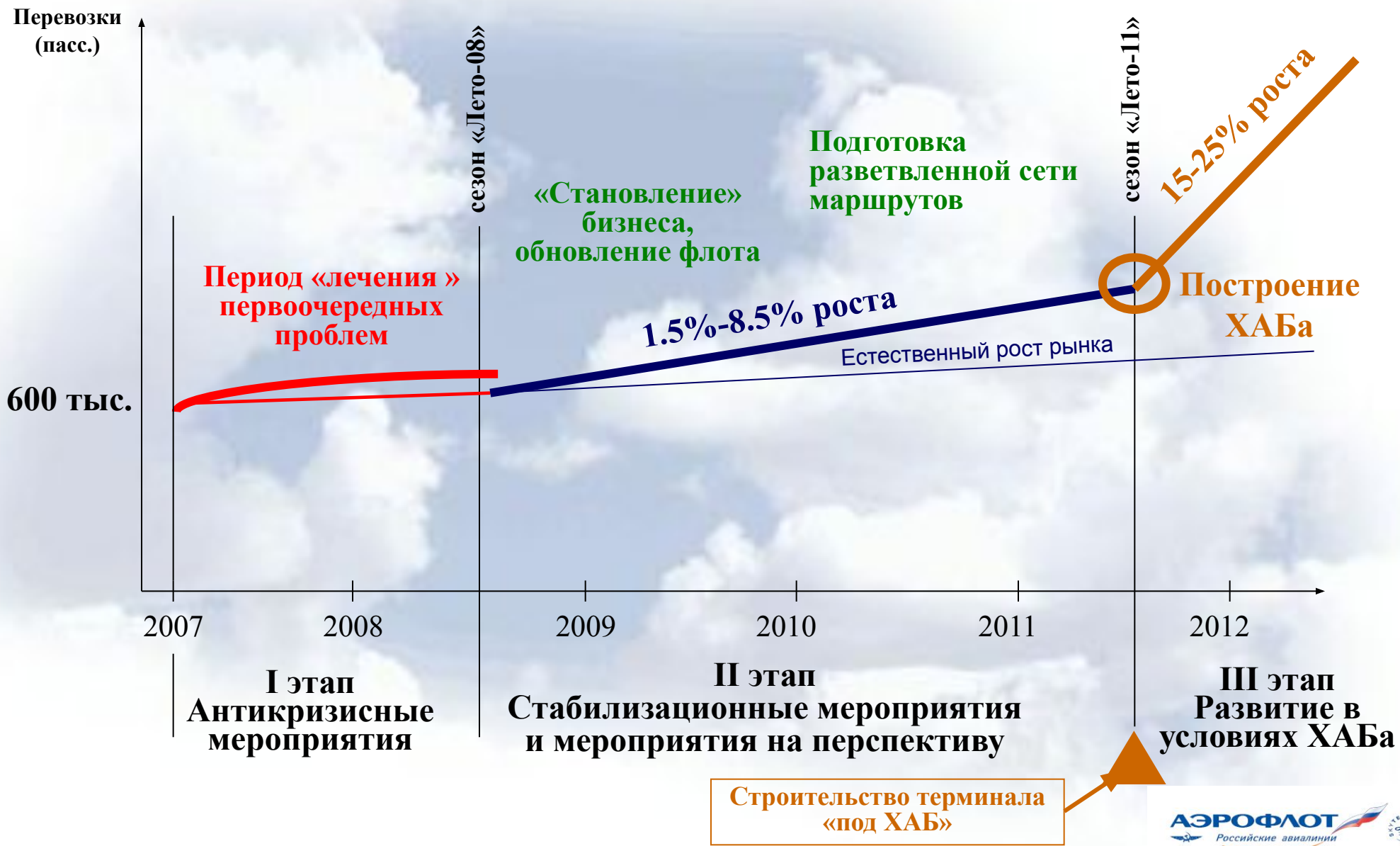
- Открытие филиала позволило:
- Реанимировать операционную деятельность;
 - Расширить географию полетов;
 - Создать дополнительные рабочие места;
 - Увеличить отчисления в бюджет.

СОЗДАНИЕ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ



Создание Дальневосточной авиакомпании на базе авиакомпании «Дальавиа» – конкретный этап концепции развития гражданской авиации на Дальнем Востоке страны

ОСНОВНЫЕ КАЛЕНДАРНЫЕ ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ ПРОЕКТА



КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД К РЕШЕНИЮ ПРОБЛЕМ

Отрасль авиаперевозок Дальнего Востока должна включать современную развитую структуру:

1. Магистральных авиаперевозок
 - региональные
 - межрегиональные
 - трансконтинентальные
 - международные
2. Широкой сети местных авиаперевозок

МАГИСТРАЛЬНЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ

Задача по развитию магистральных перевозок решается созданием конкурентоспособного крупного авиаперевозчика – Дальневосточной авиакомпанияи.

Эта компания будет в состоянии выполнять полеты по всем необходимым региону маршрутам, в том числе и международным.

При содействии административных структур и ускорения развития авиаперевозок уже в ближайшей перспективе эта авиакомпания должна будет решить вопрос построения базового ХАБа.

Данную задачу при соответственной поддержке государственных органов может полностью решить АЭРОФЛОТ.

МЕСТНЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ

Создание современной широкой сети местных воздушных сообщений задача достаточно сложная, поскольку она состоит из нескольких составляющих входящих в зону ответственности различных структур.

1. Создание и поддержание необходимой и достаточной наземной инфраструктуры – в первую очередь сети аэродромов местных воздушных авиалиний.

Задача государственных и местных органов власти. Местные аэропорты передаются в ведение субъектов РФ. *Аэрофлот способствует решению задачи путем налоговых платежей в бюджеты разных уровней.*

2. Построение четкой системы субсидирования местных авиаперевозок.

Задача административных органов. В первую очередь необходимо принятие федерального закона о субсидировании перевозок на местных воздушных линиях.

3. Реорганизация местных авиаперевозчиков.

НАПРАВЛЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ И СУБСИДИЙ

I. Обновление флота Оцениваемая потребность ДВК - 54 ВС Оцениваемый объем инвестиций (лизинг) - до 2 млрд. долл. США Поддержка со стороны государства - субсидирование лизинговой ставки из федерального бюджета в отношении отечественных ВС. Снятие таможенных пошлин на самолеты вместимостью до 50 кресел	II. Субсидирование местных авиаперевозок Реализация на федеральном уровне программы обязательных воздушных сообщений с труднодоступными удаленными районами	III. Развитие аэропортовой инфраструктуры Начальные инвестиции в аэропортовую инфраструктуру Дальневосточного региона (~3 млрд. рублей) Ежегодные расходы на содержание аэропортовой инфраструктуры (~1 млрд. рублей)	IV. Современный терминал в Хабаровске (Хаб) Стоимость строительства может составить несколько десятков миллионов долларов США при условии выполнения всех требований, предъявляемых к аэровокзальному комплексу и используемым системам управления и обеспечения функционирования терминала в режиме Хаба
Аэрофлот, ДВК Государство (бюджеты)	Государство (бюджеты)	Государство (бюджеты)	Краевые инвесторы
	ДВК		Аэрофлот, ДВК

ИСТОЧНИКИ ИНВЕСТИЦИЙ И СУБСИДИЙ

Реализация проекта возможна только при финансовой поддержке со стороны государства в части дотации авиаперевозок на местных линиях и обеспечения сохранения и развития аэропортовой инфраструктуры

ПРЕИМУЩЕСТВА ПРОЕКТА КОНСОЛИДАЦИИ

- Развитие авиационной и смежных отраслей экономики благодаря привлечению международного транзита
- Сохранение и увеличение налоговых поступлений в местные бюджеты
- Сохранение и создание новых рабочих мест

- Выход на новые рынки в Азиатско-Тихоокеанском регионе
- Создание конкурентных хабов на Дальнем Востоке, рост транзитного пассажиропотока в сети компании



- Выживание в условиях острой конкуренции
- Рост международных перевозок
- Повышение операционной эффективности
- Обновление флота для региональных и местных перевозок (потребность - более 50 ВС)
- Перспективы роста у сотрудников и специалистов летно-технического состава от малой техники до дальнемагистральных ВС

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

1. Консолидация отрасли авиаперевозок на Дальнем Востоке РФ - единственный путь который может дать положительные результаты в развитии и совершенствовании авиасообщений в регионе, также противостоять натиску иностранных перевозчиков.
2. Аэрофлот последовательно проводит политику по развитию авиаперевозок в регионах, как магистральных, так и местных авиасообщений.
3. Задача создания развитой инфраструктуры авиаперевозок на Дальнем Востоке – комплексная задача всех уровней власти.