

ПЕРЕХОД К РЫНОЧНЫМ ОТНОШЕНИЯМ БЫЛ НЕОБХОДИМ



**СОЛОМАТИН ВИТАЛИЙ
АЛЕКСАНДРОВИЧ**

**Начальник отдела ЗАО
«Транспортная
клиринговая палата»
(Москва)**

– В гражданской авиации я более 40 лет. Занимался работой, связанной с экономической деятельностью в гражданской авиации. После окончания Московского инженерно-экономического института в 1959 году четыре года работал в Эстонской отдельной авиагруппе рядовым экономистом. Затем был направлен в Северо-Кавказское управление ГА главным экономистом. В 1969 году мне было предложено перейти на работу в МГА СССР заместителем начальника Планово-экономического управления. Далее работал в Госплане СССР, начальником подотдела по воздушному транспорту, а в 1977 году вновь вернулся на работу в МГА. Работал начальником планово-экономического отдела министерства, был членом коллегии. Проработал там 10 лет. Затем был генеральным представителем «Аэрофлота» в Венгрии. Далее я какое-то время был первым заместителем Министра транспорта России, впоследствии вернулся в гражданскую авиацию.

Меня всегда тянуло заниматься экономикой.

Работал начальником отдела департамента воздушного транспорта, затем начальником Управления департамента, заместителем директора ФАС. С этой должности и ушел на пенсию, но продолжаю трудиться в гражданской авиации. В данный момент являюсь начальником отдела статистики и экономических исследований Транспортной клиринговой палаты. Занимаюсь проблемами, решение которых поможет нам стать полностью прибыльными.

– Как осуществлялся переход гражданской авиации в рынок?

– С распадом СССР переход на рыночные отношения в отрасли был осуществлен в очень короткие сроки.

Всем известно, что с 1992 года в России сложилась сложная экономическая обстановка. Начался безудержный рост цен на всю продукцию гражданской авиации: обслуживание воздушных судов, на топливо, запчасти и т.п. Собственные затраты в гражданской авиации составляют порядка 20%, а 80% – это, как говорится, продукт сторонних организаций. Цена на топливо в то время возросла в 200 раз по сравнению с тем, что было в 90-м году. Естественно, мы были вынуждены повышать тарифы.

Дело в том, что до 1993-го года тарифы регулировались государством. Само министерство не имело права устанавливать тарифы, только по решению Правительства

устанавливался тот или иной уровень тарифов. В связи с ростом себестоимости Правительство в течение 1992-го года четыре раза повышало цены, т.е. уровень тарифов. И одновременно с этим осуществляло даже дотацию из бюджета. Однако ни одна дотация из-за "дырявого" бюджета в те времена (в 1992-м году) так толком и не была получена. **Увеличение тарифов не успевало за ростом цен.**

Мы в 1992-м сработали полностью убыточно, и поэтому вышли с ходатайством в Правительство, затем вышел указ Президента России, и с 1993-го года был осуществлен переход на свободные тарифы. Это было сделано впервые за всю историю гражданской авиации.

Что это значило? Каждая авиакомпания имела право устанавливать свои свободные тарифы.

Правда, были ограничения: не превышать 20% уровень рентабельности, обязательная регистрация тарифов и т.д. и т.п. Действительно, тарифы "скакнули" с 1 января 1993 года в три раза. Естественно, это сопровождалось снижением объемов перевозок. В 1993 году объемы снизились у нас на 30% против 92-го года, и в течение последующих лет, вплоть до 1999-го года, практически ежегодно происходил спад перевозок.

Самая главная причина, на мой взгляд, – произошло обнищание львиной доли населения, платежеспособность населения резко упала. Население в принципе стало мало пользоваться междугородным сообщением.

Спад пассажирских перевозок происходил не только в гражданской авиации, но и на железной дороге, и на других видах транспорта. Причем приблизительно в одинаковых темпах. Хочу сказать, что в общем пассажирообороте страны доля воздушного транспорта снизилась ненамного. И если в 1990-м году удельный вес перевозок в суммарном объеме – железнодорожный и воздушный транспорт – составлял порядка 45%, то сегодня доля воздушного транспорта в общих перевозках на междугородных направлениях, вместе с железной дорогой, составляет 35%. Это довольно солидная цифра: третья часть населения перевозится воздушным транспортом. С 1999-го года положение стабилизировалось, и в последние годы, 2001–2002, уже наметился рост перевозок воздушным транспортом, порядка 4–5% в год.

– Насколько оправданно повышение тарифов?

– Повышение тарифов, я думаю, оправдан

но по двум причинам. Прежде всего, если государство продолжало бы регулировать тарифы, то не успевало бы за быстрым ростом цен, особенно в начале 90-х годов.

То есть отрасль стала бы полностью убыточной, полностью разорилась бы. Это, я считаю, главная причина.

Второе. Даже если бы были дотации из бюджета, а бюджет в те времена, да и сегодня, скажем так, был немножко "дырявый", и ассигнования из него шли, я вам приводил пример с 92-м годом, так вот, в 92-м году нам дали из того, что было предусмотрено, 20% или 30%, и то в конце года, когда рубль превратился в 10 копеек.

Третья причина. Когда предприятие работает на прежней традиционной основе, оно меньше заинтересовано в эффективности своей деятельности. Ситуация изменилась, когда мы отдали компаниям в руки свободные тарифы и сказали: "Дорогие товарищи, все в ваших руках! Пожалуйста, снижайте себестоимость, снижайте уровень тарифов в целях привлечения пассажиров и работайте ради интересов нашего населения!".

Я считаю, переход гражданской авиации к рыночным отношениям был вполне необходимым и даже оправданным. По-другому быть не могло.

Все те изменения, особенно в области акционирования, приватизации, в частности, разделение объединенных отрядов на самостоятельные авиакомпании и аэропорты, это был действительно необходимый процесс. Все преобразования, связанные с акционированием, приватизацией, переход на свободные тарифы, переход к взаиморасчетам между участниками перевозочного процесса - между агентством и авиакомпанией, авиакомпанией и аэропортом, между авиакомпанией и предприятиями по управлению воздушным движением - были необходимы и пошли только на пользу. Натуральные хозрасчетные взаимоотношения среди участников перевозочного процесса, несмотря на спад, хоть каким то образом могут влиять на эффективность их работы. Наши авиапредприятия делают это, стараются, но все-таки больше мы зависимы от тех, как говорится, поставщиков продукции и услуг.

– Скажите, пожалуйста, тот опыт, что был накоплен ранее, он пригодился? Был ли он использован вообще?

– Когда много лет работаешь в гражданской авиации, опыт всегда необходим. И чем больше ты работаешь, тем больше у тебя опыта, ты принимаешь более грамотные решения, опираясь на опыт предыдущих лет. Возможно, оглядываясь на опыт тех ошибок, которые были сделаны раньше.

– Вы говорите, правильно, что гражданская авиация пришла к рыночным отношениям, а в прошлом разве не было позитивных моментов?

– Безусловно, были. Предшествующие перестройке и

после нее, до 1993 года (перехода к рыночным отношениям в системе взаиморасчетов, свободных тарифов и т.д.). Нельзя сказать, что переход к рынку делался на пустом месте. Мы до этого не сидели сложа руки. Где-то и я внес свою лепту, переходя на новые показатели оценки деятельности предприятий, в частности, переход на основной показатель "пассажиороборота на собственном парке". Сегодня авиакомпании работают именно на базе этого показателя. Переход на расчеты за авиаГСМ, чего раньше не было. Мы сами подспудно (и экономисты, и руководители авиапредприятий) приходили к выводу, что пора переходить к рыночным отношениям. Конечно, какие-то заделы у нас были.

– Эта необходимость оправдана временем?

– Да. Уже в конце 1991 года руководители наших авиапредприятий готовили почву к переходу на взаиморасчеты между всеми участниками перевозочного процесса. Правда, о свободных тарифах только заикались, но уже в конце 1991 года начали вслух говорить о том, что переходить пора.

– Вы сказали, что после этого область стала рентабельной? Уточните, пожалуйста.

– Да. Я могу сказать следующее: сегодня на международных воздушных линиях практически все авиакомпании прибыльны, на внутренних воздушных линиях гражданская авиация в целом плоховата. Есть еще убытки, правда, небольшие. Если в экономике страны все будет в порядке, если не будет сумасшедшего продолжения роста цен, если будет повышена платежеспособность населения, то думаю, в целом на рентабельность ГА может выйти буквально в течение ближайших 2-3 лет. Мы во многом зависим от внешних факторов. Хотя многие из авиакомпаний и на внутренних воздушных линиях работают рентабельно.

Сегодня главная проблема в гражданской авиации России - это обновление нашего парка. Раньше мы были рентабельны и поэтому средства для приобретения авиационной техники были, плюс к этому и цены были соответствующие. Мы могли себе позволить приобретать авиационную технику. Сегодня наши авиакомпании не могут купить самолет. Не зря весь мир перешел на лизинг воздушных судов. У нас в стране до сих пор этого нет, хотя мы начали говорить об этом где-то в 1993-1994-х годах и до сегодняшнего дня все говорим.

Однако наше государство до сих пор никаких конкретных шагов по созданию авиационного лизинга и условий для внедрения лизинга пока еще не создало.

Беда эта заключается не только в том, что компании не могут приобрести новую авиационную технику, нашу, отечественную. Беда еще и в том, что в результате этого наша авиационная промышленность на коленях стоит. **Мы вообще можем потерять эту отрасль – авиастроение.** Сегодня обновление парка - главный вопрос, решение которого позволило бы более эффективно работать, т.к. новые самолеты сами по себе более эффективны, хотя и дороги. Проблема лизинга сегодня - самая основная проблема.