

УДК 330.12:656.7(575.2)

КОНКУРЕНЦИЯ НА РЫНКЕ УСЛУГ ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

В.И. Гусева, К.Р. Айдарова

Анализируется состояние конкуренции на рынке услуг пассажирских авиаперевозок в Кыргызской Республике в целях выявления хозяйствующих субъектов, занимающих доминирующее положение. Приводятся расчеты долей хозяйствующих субъектов по каждому региону. Актуальность проведения данного анализа заключается в том, что спрос на данном рынке увеличивается с каждым днем, а вместе с тем увеличивается и стоимость услуги, вынуждая потребителей приобретать авиабилеты по высокой стоимости или вовсе делает ее недоступной для некоторых потребителей.

Ключевые слова: конкуренция; анализ; пассажирские авиаперевозки; хозяйствующие субъекты с доминирующим положением.

АЗЫРКЫ УЧУРДАГЫ КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН ЖҮРГҮНЧҮ АВИАТАШУУЛАР КЫЗМАТЫ РЫНОГУНДАГЫ АТААНДАШТЫК

В.И. Гусева, К.Р. Айдарова

Бул макалада үстөмдүк кылуучу абалды ээлеген чарба жүргүзүүчү субъекттерди аныктоо максатында, Кыргыз Республикасынын жүргүнчү авиаташуулар кызматы рыногундагы атаандаштыктын абалы талдоого алынат. Ар бир аймак боюнча чарба жүргүзүүчү субъекттердин үлүштөрүнүн эсеби берилген. Бул талдоо жүргүзүүнүн акталдуулугу ушул рыноктогу суроо-талаптын күн сайын жогорулашы менен бирге, кызматтын наркынын өсүшү керектөөчүлөрдү авиабилеттерди жогорку баада сатып алууга мажбурлашы же айрым керектөөчүлөр үчүн анын жеткиликтүү болбой жатышы менен түшүндүрүлөт.

Түйүндүү сөздөр: атаандаштык; талдоо жүргүзүү; жүргүнчү авиаташуулар; үстөмдүк кылуучу абалды ээлеген чарба жүргүзүүчү субъекттер.

COMPETITION IN THE MARKET OF THE PASSENGER AIR TRANSPORTATION SERVICES IN THE KYRGYZ REPUBLIC AT THE MODERN STAGE

V.I. Guseva, K.R. Aidarova

This article analyzes the state of competition in the market of passenger air transportation services in the Kyrgyz Republic in order to identify economic entities that occupy a dominant position. The calculations of the shares of business entities for each region are given. The relevance of this analysis is that demand in this market increases every day, and at the same time, the cost of the service increases, forcing consumers to purchase air tickets at a high cost or makes it inaccessible to some consumers.

Keywords: Competition; analysis; passenger air transportation; business entities with a dominant position.

В соответствии с Воздушным кодексом Кыргызской Республики воздушные перевозки – это деятельность физических или юридических лиц по перевозке пассажиров, багажа, груза или почты.

Авиация подразделяется на государственную и гражданскую. Государственная авиация предназначена для осуществления государственной деятельности в целях национальной и экономической безопасности государства, защиты

суверенитета, обороны, безопасности населения, охраны конституционного строя и общественного порядка. Гражданская авиация подразделяется на коммерческую авиацию и авиацию общего назначения. Коммерческая авиация используется в коммерческих целях (за плату и по найму) для перевозки пассажиров, груза, багажа, почты и выполнения авиационных работ. Авиация общего назначения используется в некоммерческих целях для удовлетворения личных потребностей физических и юридических лиц [1].

Закон Кыргызской Республики «О лицензионно-разрешительной системе в Кыргызской Республике»: лицензированию подлежат пассажирские и (или) грузовые перевозки воздушным транспортом. Органом, осуществляющим лицензирование в области гражданской авиации, является Агентство гражданской авиации при Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики, которое выдает лицензии на пассажирские и грузовые перевозки воздушным транспортом, на все виды авиационных спецработ, прием и выпуск воздушных судов гражданской авиации, осуществляемые на территории Кыргызской Республики [2].

В соответствии с постановлением Правительства Кыргызской Республики от 15 января 2010 г. № 10 «Об Агентстве гражданской авиации при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики» Агентство гражданской авиации осуществляет регулирование, в том числе государственное, в области гражданской авиации, предусмотренное Воздушным кодексом Кыргызской Республики.

Кроме этого, одной из основных задач Агентства гражданской авиации является развитие конкуренции в гражданской авиации и защита интересов пользователей услуг, предоставляемых субъектами гражданской авиации согласно Положению об Агентстве гражданской авиации, утвержденному постановлением Правительства Кыргызской Республики от 15 января 2010 г. № 10. Также на Агентство гражданской авиации возложена функция разработки рекомендаций по формированию тарифной политики хозяйствующих субъектов гражданской авиации Кыргызской Республики [3].

В качестве географических границ рынка рассматриваются пункты отправления и назначения, между которыми осуществляются перевозки пассажиров по установленным маршрутам (в обоих направлениях).

Таким образом, географические границы рынка услуг пассажирских авиаперевозок определены по маршрутам как отдельные рынки:

- 1) Бишкек – Ош – Бишкек;
- 2) Бишкек – Джалал-Абад – Бишкек;
- 3) Бишкек – Баткен – Бишкек;
- 4) Бишкек – Исфана – Бишкек.

Данные маршруты не являются взаимозаменяемыми ни по качественным характеристикам (типы воздушных судов, качество обслуживания), ни по эксплуатационным характеристикам (сроки эксплуатации воздушных судов), ни по цене авиабилетов, ни по целевому назначению.

В анализируемый период в Кыргызской Республике три авиакомпании осуществляли регулярные пассажирские перевозки по внутренним воздушным линиям:

- ОсОО «Авиа Траффик Компани»;
- ОсОО «Тез Джет»;
- ОсОО «Эйр Манас».

Данными авиакомпаниями осуществлены пассажирские перевозки по следующим маршрутам:

- 1) Бишкек – Ош – Бишкек;
- 2) Бишкек – Джалал-Абад – Бишкек;
- 3) Бишкек – Баткен – Бишкек;
- 4) Бишкек – Исфана – Бишкек.

Кроме этого, в целях развития внутреннего туризма организованы сезонные внутренние авиарейсы в курортные зоны республики. Так, авиакомпания «Тез Джет» осуществляет перевозки по направлениям Ош – Тамчы – Ош и Бишкек – Каракол, которые носят сезонный характер, поскольку рейсы выполняются с июля по сентябрь.

По данным Национального статистического комитета Кыргызской Республики, доля авиационных перевозок в общем объеме пассажирооборота (всеми видами транспорта) в 2016 г. составила 15,8 %, что на 2 % меньше по сравнению с 2015 г. [4].

Динамика прошлых лет (таблица 1) показывает, что по маршруту Бишкек – Ош – Бишкек

Таблица 1 – Динамика перевезенных пассажиров в разрезе направлений, человек

Направления	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Бишкек – Ош – Бишкек	470 369	470 385	470 903	517 012
Бишкек – Джалал-Абад – Бишкек	5 572	99	5 788	24 790
Бишкек – Баткен – Бишкек	23 964	23 242	22 421	9 600
Бишкек – Исфана – Бишкек	4 834	12 781	1 020	-

количество перевезенных пассажиров увеличилось в 2015 г. на 71,2 % и остается стабильным на уровне 470 тыс. человек. На повышение количества пассажиров, возможно, повлияло увеличение экономической активности населения.

По маршруту Бишкек – Баткен – Бишкек количество перевезенных пассажиров оставалось стабильным до 2018 г., резкое изменение количества пассажиров наблюдается в 2018 г. из-за снижения количества выполняемых рейсов по данному маршруту в связи со снижением спроса.

В 2018 г. в несколько раз повысилось количество перевезенных пассажиров по маршруту Бишкек – Джалал-Абад – Бишкек. Рейсы по этому маршруту осуществляют две авиакомпании – «Авиа Траффик Компани» и «Тез Джет».

В 2016 г. количество перевезенных пассажиров по маршруту Бишкек – Исфана – Бишкек по сравнению с 2015 г. снизилось на 11 983 пассажира и составило 798 человек. Рейс в этом направлении в основном осуществляет только авиакомпания «Тез Джет».

Одной из причин изменения количества перевезенных пассажиров является то, что жители регионов предпочитают более доступный транспорт – автомобильный (автобусы, такси и т.д.), поскольку не в состоянии приобретать билеты на внутренние авиарейсы.

В 2018 г. по сравнению с предыдущим годом количество перевезенных пассажиров снизилось на 6 521 человека. Рост количества перевезенных пассажиров отмечается у таких авиакомпаний, как «Эйр Манас» и «Тез Джет».

Более половины перевезенных пассажиров в 2018 г. приходится на авиакомпанию «Эйр Манас», остальная часть рынка занята такими авиакомпаниями, как «Авиа Траффик Компани» и «Тез Джет».

Следует отметить, что ситуация на рынке, сложившаяся в течение предыдущих лет,

была стабильной. Однако с вхождением в конце 2013 г. на рынок авиакомпании «Эйр Манас» ситуация на рынке изменилась – размеры долей авиакомпаний подверглись существенным изменениям. К примеру, в 2018 г. на анализируемом рынке авиакомпания «Авиа Траффик Компани» имела долю 38,5 %, а в 2017 г. – 18 %.

Если по итогам 2013 г. доля авиакомпании «Эйр Манас» составила 1,8 %, то по итогам 2017 г. доля компании выросла до 36 %. На увеличение доли авиакомпании «Эйр Манас» повлияла низкая стоимость билетов, что определило предпочтения пассажиров.

Что касается цен на авиабилеты, то с внесением изменений в закон Кыргызской Республики «О естественных и разрешенных монополиях в Кыргызской Республике» цены устанавливаются авиакомпаниями самостоятельно, без вмешательства антимонопольного органа.

Перевозка пассажиров по маршруту Бишкек – Ош – Бишкек. Город Ош является вторым крупным городом Кыргызской Республики, и связь между городами Бишкек и Ош обеспечивается посредством наземного и воздушного транспорта. Авиационное сообщение играет важную роль в обеспечении единства транспортного и экономического пространства между городами.

По данному маршруту выполняют рейсы авиакомпании «Тез Джет», «Эйр Манас» и «Авиа Траффик Компани».

Ориентировочная средняя стоимость авиабилета по данному маршруту колеблется от 1 350 до 4 000 сомов, в зависимости от спроса и предложения, сезонности перевозок, даты приобретения билета (резервация) и т. д.:

- ОсОО «Эйр Манас» – 1 350–4 000 сомов;
- ОсОО «Тез Джет» – 1 800–4 000 сомов;
- ОсОО «Авиа Траффик Компани» – 1 700–4 000 сомов.

Таблица 2 – Расчеты коэффициента и индекса рыночной концентрации

Коэффициент	2017 г.	2018 г.	Область значений
Коэффициент рыночной концентрации	CR – 4 = 89,2	CR – 4 = 99,2	70% < CR < 100%
Индекс Герфиндаля – Гиршмана	HHI = 2402	HHI = 3945	2000 < HHI < 10000

По данным Государственного агентства гражданской авиации при Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики, по маршруту Бишкек – Ош – Бишкек перевезено 517 012 пассажиров, из них большую долю перевезенных пассажиров занимает компания «Эйр Манас» – 57,60 % перевезено 297 590 пассажиров. Второе место занимает авиакомпания «Тез Джет», перевезено по указанному направлению 29,9 % от общего количества перевезенных пассажиров, что составляет 154 431 человек. Компания «Авиа Траффик» занимает третье место с общим объемом 12,50 %, что составляет 64 991 перевезенных пассажиров.

Для оценки состояния конкурентной среды использовались следующие показатели: коэффициент рыночной концентрации, рассчитываемый для крупнейших хозяйствующих субъектов (субъектов рынка), действующих на рынке, и индекс рыночной концентрации Герфиндаля – Гиршмана. В таблице 2 приведены расчеты коэффициента и индекса рыночной концентрации. Коэффициент рыночной концентрации (CR) рассчитывается как сумма долей крупнейших поставщиков на исследуемом товарном рынке. Индекс рыночной концентрации Герфиндаля – Гиршмана (HHI) рассчитывается как сумма квадратов долей, занимаемых на рынке всеми действующими на нем поставщиками [5].

Следует отметить, что показатели рыночной концентрации дают возможность сделать оценку степени монополизации рынка, то есть чем больше поставщиков услуг действует на рынке, тем меньше значение соответствующих показателей.

Таким образом, уровень концентрации на рынке авиаперевозки пассажиров по маршруту Бишкек – Ош – Бишкек является высоким, что характеризует рассматриваемый рынок как рынок с присутствием субъекта, занимающего доминирующее положение [6].

Перевозка пассажиров по маршруту Бишкек – Баткен – Бишкек. С 2015 г. по

маршруту Бишкек – Баткен – Бишкек пассажирские авиаперевозки осуществляет только авиакомпания «Тез Джет».

Перевозка пассажиров по маршруту Бишкек – Исфана – Бишкек. На данном рынке присутствует только одна авиакомпания, занимающая 100%-ную долю, – «Авиа Траффик Компани» [7].

Принимая во внимание то, что по каждому маршруту пассажирские авиаперевозки осуществляет только одна компания, можно с уверенностью сказать, что у пассажиров отсутствует возможность выбора других авиаперевозчиков на маршрутах Бишкек – Джалал-Абад – Бишкек, Бишкек – Баткен – Бишкек и Бишкек – Исфана – Бишкек.

Барьерами входа на рынок для хозяйствующих субъектов являются административные ограничения, связанные с выдачей специальных разрешений (лицензий) и сертификатов:

- сертификация и выдача свидетельств авиационному персоналу;
- сертификация эксплуатантов воздушных судов;
- сертификация гражданских воздушных судов и авиационных изделий;
- сертификация гражданских аэродромов и аэродромов совместного базирования Кыргызской Республики;
- сертификация и/или лицензирование деятельности в области гражданской авиации, связанной с обслуживанием полетов, техническим обслуживанием, ремонтом, разработкой или изготовлением воздушных судов или других авиационных изделий, подготовкой авиационного персонала, а также предоставлением других услуг, сертификация или лицензирование которых необходимы в интересах безопасности, регулярности и эффективности гражданской авиации в Кыргызской Республике;
- выдача лицензий на пассажирские и грузовые перевозки воздушным транспортом,

на все виды авиационных спецработ, прием и выпуск воздушных судов гражданской авиации, осуществляемые на территории Кыргызской Республики.

Кроме этого, присутствуют барьеры, основанные на ценовом и имущественном неравенстве стартовых условий новых хозяйствующих субъектов с уже действующими авиакомпаниями, таких как используемые типы воздушных судов (местимость пассажиров, расход авиакеросина), расписание полетов (рейсов), уровень тарифов, а также маркетинговая стратегия авиакомпаний (специальные тарифы для возрастных категорий, предварительное бронирование билетов и т. д.).

Вместе с тем следует отметить, что Правительством Кыргызской Республики принята Программа по развитию гражданской авиации Кыргызской Республики на 2016–2020 гг., утвержденная постановлением Правительства Кыргызской Республики от 17 марта 2016 г. № 131, в которой определены цель, приоритетные направления, задачи и меры. Основной целью Программы является достижение к концу 2020 г. повышения уровня безопасности полетов, а также увеличение объемов авиаперевозок в два раза, как на внутренних, так и на международных направлениях [8].

Исходя из изложенного выше, можно сделать следующие выводы.

Одним из факторов усиления конкуренции на трансграничном рынке авиаперевозок является развитие сегмента низкобюджетных перевозок (LCC-трафика, low-cost carrier, low-cost airline, no-frills carrier, discount carrier, budget carrier), необходимо принять все возможные меры по привлечению на рынок зарубежных лоукостеров, которые предлагают более низкую плату за перевозку в обмен на отказ от большинства традиционных пассажирских услуг. Данная модель обеспечивает предельно низкие операционные расходы и, как следствие, низкую себестоимость авиаперевозки.

Также в вопросе снижения тарифов должны участвовать все компании, имеющие отношение к процессу выполнения рейсов, а именно: аэропорты, топливозаправочные комплексы

и компании, предоставляющие аэронавигационное обслуживание.

Кроме того, необходимо в ускоренном порядке принять Правила доступа к услугам субъектов естественных монополий в целях создания равных условий доступа участников трансграничного рынка государств-членов Союза к аэронавигационному и наземному обслуживанию, а также к услугам перевозочной деятельности.

Литература

1. Воздушный кодекс Кыргызской Республики от 6 августа 2015 г. № 218. URL: <http://cbd.minjust.gov.kg> (дата обращения: май 2020 г.).
2. Закон Кыргызской Республики «О лицензионно-разрешительной системе в Кыргызской Республике» от 19 октября 2013 г. № 195. URL: <http://cbd.minjust.gov.kg> (дата обращения: май 2020 г.).
3. Постановление Правительства Кыргызской Республики от 15 января 2010 г. № 10 «Об Агентстве гражданской авиации при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики». URL: <http://cbd.minjust.gov.kg> (дата обращения: апрель 2020 г.).
4. Ежемесячный обзор цен на продовольственные товары народного потребления Национального статистического комитета Кыргызской Республики. URL: <http://www.stat.kg/ru/> (дата обращения: апрель 2020 г.).
5. Порядок проведения анализа состояния конкурентной среды на товарном рынке Кыргызской Республики (утвержден постановлением Правительства Кыргызской Республики от 7 июля 2015 г. № 461). URL: <http://cbd.minjust.gov.kg> (дата обращения: апрель 2020 г.).
6. Закон Кыргызской Республики «О конкуренции» от 22 июля 2011 г. № 116. URL: <http://cbd.minjust.gov.kg> (дата обращения: апрель 2020 г.).
7. Государственный реестр субъектов естественных монополий в Кыргызской Республике, Государственный реестр субъектов, занимающих доминирующее положение на товарных рынках Кыргызской Республики. URL: <http://www.antimonopolia.gov.kg> (дата обращения: май 2020 г.).
8. Программа Правительства Кыргызской Республики по развитию гражданской авиации Кыргызской Республики на 2016–2020 гг., утвержденная постановлением Правительства Кыргызской Республики от 17 марта 2016 г. № 131. URL: <http://cbd.minjust.gov.kg> (дата обращения: январь 2020 г.).