

МОСКОВСКАЯ ГОРОДСКАЯ ОЛИМПИАДА ПО ЭКОНОМИКЕ
для учащихся 11 классов

II тур

28 марта 2010 г.

ЭССЕ

ТРАНСПОРТНЫЙ ПАРАДОКС: В ПОИСКАХ СПРАВЕДЛИВОЙ ЦЕНЫ ЗА БИЛЕТ.

В последнее время в России начинает активно набирать обороты бурное обсуждение проблемы тарифообразования цен на билеты отечественных авиационных компаний. Основной лейтмотив подобных обсуждений ясен – ежегодный рост цен на билеты практически для всех категорий пассажиров. Ни для кого не секрет, что основными затратами для всех пассажирских авиационных компаний мира (и России в том числе) являются издержки на закупку авиационного топлива, которые составляют 40-50% совокупных издержек авиакомпаний. Казалось бы, налицо прямая зависимость между ценами на авиационный керосин и другими углеводороды и ценами на билеты, которые формируются в первую очередь исходя из уровня совокупных издержек компаний.

После резкого снижения стоимости нефти в 2007-2008 гг. с \$147 до \$32 за баррель и относительной стабилизации в диапазоне \$70-80 за баррель текущий уровень цен почти в два раза ниже докризисного, соответственно, и затраты авиакомпаний должны были снизиться на 30-40% по итогам 2008-го года, однако этого не произошло, а цены на билеты только продолжили свой рост. Попробуем разобраться в причинах такого «парадокса».

Напомним, что у авиакомпаний затраты на топливо составляют 40-50% от всех расходов, поэтому традиционно рост цен на авиационный керосин компенсируется увеличением цен на билеты. По мнению представителей некоторых компаний¹, в ближайшее время стоимость топливного сбора, который сейчас составляет от \$10 до \$30 в стоимости билета в зависимости от направления и дальности перевозки, может повыситься. Многие туристические операторы, которые приобретают билеты на чартерные рейсы, уже столкнулись с подорожанием авиабилетов в среднем на 10% процентов² на начало 2010-го года. По данным Министерства Транспорта России, в России ежегодно услугами авиакомпаний пользуются около 35 миллионов человек.

¹ Данные агентства Neftegaz.RU, декабрь 2009-го года.

² Там же

Логично, что от роста цен на билеты страдает как пассажирооборот практически всех авиакомпаний, так и все участники рынка, которые в различной степени зависимости связаны с данным фактором – туристические операторы, которые теряют часть выручки из-за снижения пассажиропотока, сами авиакомпании, которые рискуют проиграть конкурентам в борьбе за пассажиров, потенциальные работодатели, готовые предложить рабочие места в пунктах назначения, авиационный парк компаний, требующий постоянной модернизации и т.д.

В качестве одного из варианта решения проблемы основной российский авиаперевозчик Аэрофлот предложил следующие меры³:

а) ввод экспортной пошлины на авиационный керосин в целях стабилизации цен на авиатопливо и выделение его в отдельную категорию товарной номенклатуры;

б) расширение перечня участников торгов нефтепродуктами на товарно-сырьевых биржах, что существенно расширит количество продавцов нефтепродуктов, усилит конкуренцию и снизит долю компаний с большим участием государства на рынке;

в) увеличение производства авиационного керосина благодаря строительству новых нефтеперерабатывающих мощностей;

г) модернизация уже существующих мощностей в целях достижения глубокой переработки нефтепродуктов.

Отметим, что сейчас российские нефтеперерабатывающие заводы имеют мощности для производства около 17 млн. т. авиационного керосина ежегодно, а реальный уровень производства составляет около 9,5 млн. т., из которых около 2,5 млн. т. направляется на экспорт⁴, что не дает возможность увеличить выпуск, нарастить предложение авиационного керосина на рынке и, таким образом, снизить затраты авиакомпаний на билеты и, соответственно, цены на билеты.

Вопросы:

1. Каковы отрицательные последствия повышения цен на авиаперевозки на макро- и микроуровне?

2. По вашему мнению, снизятся ли цены на билеты в случае запуска товарно-сырьевых бирж? Объясните ваш выбор.

3. Чем объясняется отсутствие прямой зависимости в России между ценами на топливо и ценами на билеты?

³ По материалам Росавиации и информационного агентства Вести.гу

⁴ Бюллетень Министерства Энергетики и Промышленной политики РФ, декабрь 2009., С.14-16.

4. Каковы могли бы быть меры государственного вмешательства в сложившуюся ситуацию?