

Исаев Сергей Сергеевич

**РЕГИОНАЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРЕХ ГЛОБАЛЬНЫХ АЛЬЯНСОВ  
АВИАКОМПАНИЙ МИРА**

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/1/2011/4/52.html](http://www.gramota.net/materials/1/2011/4/52.html)

Статья опубликована в авторской редакции и отражает точку зрения автора(ов) по рассматриваемому вопросу.

Источник

**Альманах современной науки и образования**

Тамбов: Грамота, 2011. № 4 (47). С. 163-167. ISSN 1993-5552.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/1.html](http://www.gramota.net/editions/1.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/1/2011/4/](http://www.gramota.net/materials/1/2011/4/)

**© Издательство "Грамота"**

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [almanac@gramota.net](mailto:almanac@gramota.net)

Россия участвует в целом ряде различных двусторонних и многосторонних таможенных конвенций, посвященных вопросам применения таможенного тарифа. В качестве примера двустороннего международно-правового акта можно привести Соглашение между Правительством России и Правительством Боливарианской Республики Венесуэла о сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных делах. Ввиду выявленной нами слабости развитости договорных отношений с Америкой, следует отметить, что последние два года особое внимание уделялось развитию таможенного сотрудничества именно со странами Латинской Америки - Эквадором, Аргентиной, Венесуэлой, Бразилией. В 2010 году ФТС России подписаны межведомственные меморандумы с таможенной службой Эквадора об обмене статистическими данными о взаимной торговле; с Министерством развития, промышленности и внешней торговли Бразилии - по сотрудничеству, обмену информацией и взаимопомощи в рамках генеральной системы преференций; с таможенной службой Аргентины - также меморандум об оперативном обмене данными, характеризующими таможенную стоимость товаров, перемещаемых между Россией и Аргентиной [Там же].

Таким образом, проанализировав российские договорные отношения в области торгово-экономического партнерства с различными государствами, можно отметить благоприятное влияние заключения определенных договоров на соответствующие направления сотрудничества между странами. Россия активно использует данный инструмент внешнеторговой политики в отношениях со своими партнерами. Однако, несмотря на высокую степень развитости рассматриваемых отношений, еще остаются регионы и страны мира, не участвующие в договорах с Россией. На них и следует ориентироваться в дальнейшем развитии внешнеторговой политики РФ.

#### Список литературы

1. Действующие двусторонние международные договоры Российской Федерации об избегании двойного налогообложения [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/online/base/?req=doc;base=LAW;n=63276> (дата обращения: 25.03.2011).
2. Подписано соглашение о взаимной защите инвестиций государств-членов ЕвразЭСФТС [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rg.ru/2010/08/02/soglashenie-anons.html> (дата обращения: 27.03.2011).
3. Россия в цифрах 2010 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.gks.ru/bgd/regl/b10\\_11/Main.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/b10_11/Main.htm) (дата обращения: 12.02.2011).
4. Россия расширяет международное сотрудничество [Электронный ресурс]. URL: <http://www.customs.ru/ru/megdu/printable.php?id286=35322&print=1> (дата обращения: 30.03.2011).
5. Соглашения о поощрении и взаимной защите капиталовложений [Электронный ресурс]. URL: <http://mdb.economy.gov.ru/store/1494/СОГЛАШЕНИЯ%20о%20поощр.doc> (дата обращения: 31.03.2011).
6. Талалаев А. Н. Право международных договоров. М.: Зерцало, 2009. Т. 1. Общие вопросы. 280 с.

УДК 339.944

*Сергей Сергеевич Исаев*

*Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова*

#### РЕГИОНАЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРЕХ ГЛОБАЛЬНЫХ АЛЬЯНСОВ АВИАКОМПАНИЙ МИРА<sup>©</sup>

В статье рассматриваются региональные аспекты деятельности глобальных альянсов авиакомпаний мира - *Star Alliance*, *SkyTeam* и *Oneworld*, анализируется трансформация территориальной структуры пассажирских авиаперевозок под воздействием деятельности этих альянсов.

В статье используются официальные данные трех альянсов авиакомпаний, Международной ассоциации воздушного транспорта, Международной организации гражданской авиации и другие статистические и аналитические источники.

Одной из ключевых тенденций развития сферы пассажирских авиаперевозок последние несколько десятилетий является кооперация и создание партнерств авиакомпаний, что в результате привело к консолидации крупнейших сетевых авиаперевозчиков.

Изначально авиаперевозчики всех регионов мира развивали кооперацию по одинаковому сценарию. Чикагская конвенция 1944 г. послужила появлению тысячам двухсторонних соглашений о воздушном пространстве. Это означало, что государства договаривались о двухстороннем воздушном сообщении, в котором обозначались обслуживающие международный маршрут аэропорты в каждой из стран, а также список авиакомпаний для каждого международного маршрута.

В 60-е-70-е гг. прошлого века появляются первые формы кооперации авиакомпаний, предполагающие взаимозависимую стыковку своих рейсов в крупных аэропортах, которые в последствие превратились в хабы, т.е. узлы глобальной маршрутной сети, концентрирующие транзитный пассажиропоток. Так, на

маршрутах с пересадкой авиакомпании договаривались на обслуживания определенных плеч - частей маршрута, которые стыкуются в узловом аэропорту через пересадку. Первая часть маршрута обслуживается одной авиакомпанией, пользующейся базовыми правами полетов по Чикагской конвенции (т.е. один из городов данной части маршрута находится в стране регистрации воздушного судна первого авиаперевозчика). Вторая часть маршрута обслуживается другой авиакомпанией, пользующейся идентичными правами полета. При этом обе авиакомпании договорились, что стыкуют рейсы для удобной пересадки пассажиров. Данная форма кооперации называется интерлайнным соглашением.

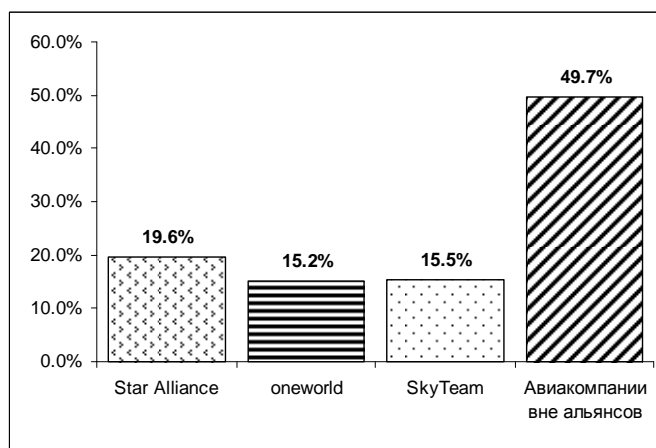
Впоследствии появляется еще одна форма кооперации, называемая код-шерингом (от англ. *code sharing*, означающее разделение кода). У каждого маршрута каждой авиакомпании существует определенный код, под которым маршрут числится во всех центрах управления навигацией и глобальных дистрибутивных системах, осуществляющих бронирование авиабилетов. Код-шеринг предполагает совместную продажу авиабилетов авиакомпании осуществляющий рейс, и ее маркетингового партнера. К примеру, один и тот же рейс при код-шеринговом соглашении между авиакомпаниями *US Airways* и *United*, продается под кодами обеих авиакомпаний. При этом одна из авиакомпаний является оператором рейса (т.е. ее самолеты выполняют рейс), а другая авиакомпания - маркетинговым партнером. Основная цель подобных партнерств - взаимовыгодная продажа авиабилетов на рейсы обоих партнеров по код-шерингу.

Дальнейшее развитие код-шеринговых соглашений привело к появлению глобальных альянсов авиакомпаний, основной для которых стала код-шеринговая кооперация на наиболее загруженном трансатлантическом маршруте.

Альянсы авиакомпаний представляют собой кооперацию авиаперевозчиков в таких областях как:

- Совместное использование аэропортов партнеров по альянсам.
- Код-шеринговые соглашения и совместное использование маршрутной сети партнеров по альянсу.
- Совместная покупка техники и топлива.
- Унифицированная программа лояльности среди партнеров по альянсу.
- Совместная продажа билетов и развитие единой информационной платформы.

На текущий момент в сфере пассажирских авиаперевозок функционируют три глобальных альянса авиакомпаний - *Star Alliance*, *SkyTeam* и *Oneworld*, появившиеся в период с 1997 по 2000 гг. Ключевую роль альянсов в сфере авиаперевозок может подтвердить тот факт, что на авиакомпаниях, входящие в *Star Alliance*, *SkyTeam* и *Oneworld*, приходится более 50% [8-10] пассажиропотока авиаперевозок мира (Рис. 1).



**Рис. 1.** Доля глобальных альянсов в мировом пассажиропотоке авиатранспорта, в %, 2009 г. [Там же]

Основным конкурентным преимуществом альянсов является наличие густой и широко развитой маршрутной сети, соединяющей разные регионы и континенты между собой и дающие возможность пассажиру совершить кругосветный полет, пользуясь авиакомпаниями одного альянса.

Анализируя присутствие альянсов в основных регионах, можно сделать следующие выводы.

Формирование всех трех альянсов происходило на базе трансатлантического маршрута между Европой и Северной Америкой, поэтому наибольшую долю в перевозках всех трех альянсов занимают именно эти два региона (Табл. 1).

Третьим по значимости для альянсов является Азиатско-Тихоокеанский регион, где каждый из альянсов имеет свои интересы и представлен несколькими национальными авиаперевозчиками. Альянсы можно сравнить по пассажиропотоку представленных в них авиакомпаний и, таким образом, выделить альянс с наибольшей долей присутствия в определенном регионе. Доля Восточной и Юго-восточной Азии в пассажиропотоке всех трех мировых альянсов практически сравнялась с долей Европейского региона и в ближайшие годы обойдет Европу, переместившись на второе место.

У всех трех альянсов доля Азиатско-Тихоокеанского региона практически сравнялась на уровне 21-23% [10-12]. Большое внимание к Азиатскому региону уделяется по причине бурного развития в регионе

пассажирских авиаперевозок в последние годы. Согласно прогнозу роста пассажирооборота авиаперевозок, сделанным IATA, наибольшие темпы роста среди всех регионов мира будет демонстрировать именно этот регион.

**Табл. 1.** Доля регионов мира в пассажиропотоке альянсов авиакомпаний, 2010 г. [8-10]

Регион	<i>Star Alliance</i>	<i>Oneworld</i>	<i>SkyTeam</i>
Северная Америка	42%	35%	43%
Европа	25%	23%	28%
Восточная и Юго-восточная Азия	23%	21%	23%
Латинская Америка	4%	9%	3%
Австралия и Океания	4%	9%	0%
Бывший СССР и Центральная Азия	0%	2%	2%
Ближний Восток и Северная Африка	2%	1%	0%
Африка южнее Сахары	1%	0%	1%
Южная Азия	0%	0%	0%
Всего	100%	100%	100%

Значительно различие демонстрирует средний пассажиропоток авиакомпаний-членов альянсов по региональному критерию. Так в альянс *Star Alliance* входит четыре крупных Североамериканских авиаперевозчика, среднее значение пассажиропотока у которых 75 млн. пассажиров в год. В альянсы *Oneworld* и *SkyTeam* входят всего по одному Североамериканскому авиаперевозчику, *American Airlines* и *Delta*, крупнейшие по пассажиропотоку 2 авиакомпании в мире (пассажиропоток 105 млн. пасс. и 171 млн. пасс. соответственно, 2010 г.). На втором месте по величине пассажиропотока авиакомпаний-членов альянса идет Восточная и Юго-Восточная Азия с пассажиропотоком около 30 млн. пасс. в год. Значительную разницу в среднем пассажиропотоке между авиакомпаниями разных альянсов демонстрирует Европейский регион. Если у европейских авиакомпаний *Star Alliance* средний годовой пассажиропоток в 2010 г. составил 13 млн. пасс, то у *SkyTeam* этот показатель равен 22 млн. пасс. Но в обоих случаях это значительно меньше, чем у авиакомпаний Азиатско-Тихоокеанского и Североамериканского регионов. В случае с *Star Alliance* это объясняется стратегией альянса присутствовать в максимальном количестве хабов, особенно в стратегически важном Европейском регионе. И именно небольшие авиакомпании позволяют увеличить маршрутную сеть и дают дополнительные хабы базирования альянсу. Также Европе характерно огромное количество небольших и средних по пассажиропотоку авиакомпаний, исторически являющимися национальными авиаперевозчиками небольших по объему рынка стран Европы.

Большое внимание в последние годы уделяется развитию пассажирских авиаперевозок в странах Латинской Америки. Латиноамериканский регион присутствует в пассажиропотоке всех трех альянсов, однако у *Oneworld* доля этого региона максимальна среди всех альянсов. Также за счет членства крупнейшей австралийской авиакомпании *Qantas* доля австралийского региона в пассажиропотоке альянса *Oneworld* максимальна среди всех альянсов. Таким образом, мы видим, что по географическому охвату маршрутной сети и региональной экспансии в потенциальные регионы развития пассажирских авиаперевозок лидируют альянсы *Star Alliance* и *Oneworld*.

Одной из основных тенденций последнего времени в рамках хабовой организации воздушных перевозок является значительное увеличение и укрепление позиций узловых аэропортов, призванных быть воздушными воротами определенного региона/континента для каждого из мировых альянсов. Для сравнения конкурентоспособности трех альянсов по критерию наличия основных региональных узловых хабов, их значимости и потенциала развития, необходимо выделить альянсовые аэропорты в каждом из регионов мира (Табл. 2).

**Табл. 2.** Основные альянсовые узловые аэропорты, 2010 г. [5; 8-10]

Регион	<i>Star Alliance</i>	<i>Oneworld</i>	<i>SkyTeam</i>
Северная Америка	Чикаго (О'Хара)	Атланта (Хартсфилд)	Нью-Йорк (Кеннеди)
	Лос-Анджелес	Хьюстон	Даллас
	Сан-Франциско	Нью-Йорк (Ньюарк, Кеннеди)	Лос-Анджелес
	Торонто	Детройт	Майами
	Вашингтон (округ Колумбия)		Чикаго (О'Хара)
Бывший СССР и центральная Азия		Москва (Домодедово)	Москва (Шереметьево)
Европа	Лондон (Хитроу)	Париж (Шарль-де-Голь)	Лондон (Хитроу, Гэтвик)
	Франкфурт-на-Майне	Амстердам	Мадрид

	Стамбул	Рим (Фьюмичино)	Париж (Шарль-де-Голь)
	Вена	Прага	Хельсинки
	Варшава	Бухарест	
	Хельсинки		
	Лиссабон		
	Барселона		
	Цюрих		
	Копенгаген		
	Лиссабон		
	Мюнхен		
Восточная и Юго-Восточная Азия	Токио (Нарита)	Шанхай	Гонконг
	Шанхай	Сеул	Токио (Нарита)
	Пекин	Пекин	
	Сингапур	Гуанчжоу	
	Бангкок	Ханой	
Ближний Восток и Северная Африка	Каир	-	Амман
Южная Азия	-	-	-
Африка Южнее Сахары	Йоханнесбург	Найроби	-
Латинская Америка	Сан-Пауло Рио-де-Жанейро	Мехико	Мехико
			Сантьяго
Австралия и Океания	Окленд	-	Сидней

Как видно из Табл. 2, крупнейшие узловые аэропорты Северной Америки поделены между тремя альянсами авиакомпаний практически на равных условиях. Максимальное присутствие в Европейском регионе проявляет *Star Alliance* за счет того, что более половины авиакомпаний-членов альянса из Европы. Причем альянс присутствует как в Центральной Европе, так и в Северной, Центрально-Восточной и Южной. Также конкурентным преимуществом является наличие базового аэропорта Стамбула, имеющего амбициозные планы по увеличению транзитного пассажиропотока в ближайшие годы. Хабы Восточной и Юго-Восточной Азии поделены практически поровну между *Star Alliance* и *Oneworld*, *Skyteam* заметно отстает по присутствию в этом регионе.

Если выделять крупнейшие узловые аэропорты регионов, то в Европе - Лондон (Хитроу), который делят между собой *Star Alliance* и *Oneworld*. Крупнейшими воздушными воротами Восточной и Юго-Восточной Азии является аэропорт Пекина с присутствием в нем *Star Alliance* и *Oneworld*, который вышел на второе место по пассажиропотоку в мире, обогнав одного из основных аэропортов региона - Токио-Нарита, который делят между собой *Star Alliance* и *SkyTeam*.

Отличительной особенностью Северной Америки является отсутствие доминирования определенного аэропорта. Выделяется сеть крупнейших хабов, связывающая основные регионы США.

Другая картина присутствия альянсов складывается в таких регионах как Ближний Восток, Австралия, бывший СССР, Южная и Центральная Азия. У каждого из альянсов на сегодняшний день в этих регионах есть свои белые пятна на карте. Наиболее активную политику по увеличению присутствия в этих регионах, как уже отмечалось выше, в настоящий момент ведут альянсы *Star Alliance* и *Oneworld*.

Таким образом, каждый из альянсов выбрал свою определенную стратегию развития, которые, в некоторых случаях совпадают между собой, а в некоторых различаются.

Региональная политика дальнейшего развития находится на контрасте у *Oneworld* и *Star Alliance*. Если для *Oneworld* основная цель - покрыть белые пятна на карте своего присутствия, то *Star Alliance* старается по максимуму увеличить число партнеров и за счет регионов текущего присутствия.

Несмотря на тот факт, что стратегии регионального развития альянсов различаются, все три альянса едины во мнении, что Ближний Восток не является приоритетным регионом развития у всех трех альянсов [12]. Кооперация в рамках альянсов ближневосточным авиаперевозчикам не интересна, т.к. большинство выгод от подобной кооперации они уже получают за счет активного развития транзитного потенциала и наличия собственных хабов в пустыни с выгодным географическим положением. Единственным исключением являются небольшие региональные авиакомпании Ближнего Востока, за счет которых альянсы могут получить доступ к хамам региона.

#### Список литературы

1. Григорьев И. Ю. Современные тенденции развития рынка авиаперевозок. 2008.
2. Королев И. С. Мировая экономика: глобальные тенденции за 100 лет. 2003.

3. Костромин Е. В. Экономика авиакомпании в условиях рынка. 2005.
4. Синицкий А. Рубеж альянса // Авиатранспортное обозрение. 2007. № 80.
5. [http://www.airports.org/cda/aci\\_common/display/main/aci\\_content07\\_c.jsp?zn=aci&cp=1-5-54-55\\_666\\_2](http://www.airports.org/cda/aci_common/display/main/aci_content07_c.jsp?zn=aci&cp=1-5-54-55_666_2)
6. [http://www.iata.org/ps/intelligence\\_statistics/airportis/Pages/index.aspx](http://www.iata.org/ps/intelligence_statistics/airportis/Pages/index.aspx)
7. [http://www.icao.int/icao/en/pub/rp06\\_en.pdf](http://www.icao.int/icao/en/pub/rp06_en.pdf)
8. <http://www.oneworld.com/news-and-information/fact-sheets>
9. <http://www.skyteam.com/news/facts/2011.html>
10. <http://www.staralliance.com/en/about/airlines/>
11. Klodt H. Border Effects in Passenger Air Traffic. 2003.
12. Moors V. The Value of Alliances // Airline Business Magazine. 2010.

УДК 004.9:378

Ася Анатольевна Кузьмина

Московский государственный университет экономики, статистики и информатики

### СОВРЕМЕННЫЕ ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ КАК ИНСТРУМЕНТ РАЗВИТИЯ РЫНКА ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УСЛУГ<sup>©</sup>

Восстановление и эффективное использование научно-технического и интеллектуального потенциала России, широкомасштабные инвестиции в современные электронные, нанотехнологии, несмотря на кризис, являются наиболее актуальными задачами на современном этапе развития нашего государства. Появление и стремительное развитие высоких технологий, рост уровня технической оснащенности производств, обеспечение высоких темпов развития науки и техники, обусловленные необходимостью достижения конкурентоспособности отечественного производства и сферы услуг, требуют наличия квалифицированных специалистов и соответствующей системы их подготовки.

Стремясь укрепить свои конкурентные позиции, Европейский Союз (ЕС) в числе своих приоритетов выдвинул задачу создания единого Европейского образовательного пространства (ЕОП), наряду с единым Европейским научным пространством (*European Research Area - ERA*). Формирование единого Европейского образовательного пространства осуществляется в рамках Болонского процесса. Его создание преследовало политические, экономические и собственно научно-образовательные цели. Научно-образовательной целью явилось обновление знаний и идей за счет расширения международных контактов. В настоящее время участниками Болонского процесса и декларации «Зона европейского высшего образования» являются 45 стран, в том числе и Россия.

Задачи модернизации образования России сформулированы и документально оформлены в «Приоритетных направлениях развития образовательной системы» на заседании Правительства 17.09.2006, а также в национальном проекте по развитию образования, в «Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации до 2020 г.» (<http://www.economy.gov.ru>).

Информационное общество позволяет людям шире использовать свой потенциал и реализовывать свои устремления. Для этого нужно сделать так, чтобы информационно-коммуникационные технологии служили достижению взаимодополняющих целей обеспечения устойчивого экономического роста, повышения общественного благосостояния, стимулирования социального согласия и полной реализации их потенциала в области прав человека, развития культурного многообразия и укрепления международного мира и стабильности. Достижение этих целей и решение возникающих проблем потребует разработки эффективных национальных и международных стратегий. Потенциальные преимущества ИТ, стимулирующие конкуренцию, способствующие расширению производства, создающие и поддерживающие экономический рост и занятость, имеют значительные перспективы. Задача заключается не только в стимулировании и содействии переходу к информационному обществу, но также и в полной реализации его экономических, социальных и культурных преимуществ. Для достижения этих целей важно строить работу на следующих ключевых направлениях:

- ❖ проведение экономических и структурных реформ в целях создания обстановки открытости, эффективности, конкуренции и использования нововведений, которые дополнялись бы мерами по адаптации на рынках труда, развитию людских ресурсов и обеспечению социального согласия;

- ❖ рациональное управление макроэкономикой, способствующее более точному планированию со стороны деловых кругов и потребителей, и использование преимуществ новых информационных технологий;

- ❖ разработка информационных сетей, обеспечивающих быстрый, надежный, безопасный и экономичный доступ с помощью конкурентных рыночных условий и соответствующих нововведений к сетевым технологиям, их обслуживанию и применению;

- ❖ развитие человеческих ресурсов, способных отвечать требованиям века информации, посредством образования и пожизненного обучения и удовлетворения растущего спроса на специалистов в области информационно-коммуникационных технологий во многих секторах нашей экономики;