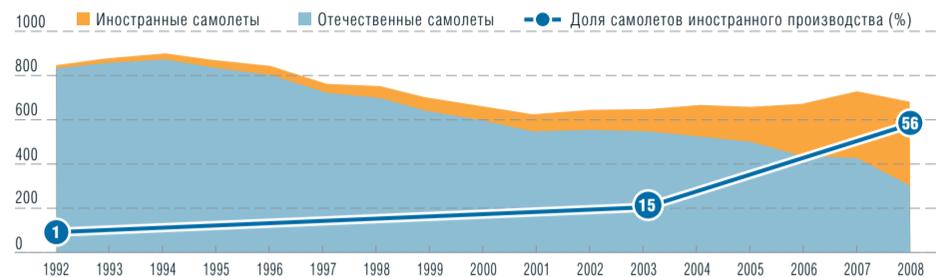


АВИАПАРКОВОЕ ИСКУССТВО

КРИЗИС — ПОДХОДЯЩЕЕ ВРЕМЯ ДЛЯ СЕРЬЕЗНОГО ОБНОВЛЕНИЯ ФЛОТА. ПРОИЗВОДИТЕЛИ ГОТОВЫ НА ГОРАЗДО БОЛЕЕ СУЩЕСТВЕННЫЕ СКИДКИ ОТ КАТАЛОЖНОЙ ЦЕНЫ, ЧЕМ В БЛАГОПОЛУЧНЫЕ ВРЕМЕНА. ОДНАКО БЫСТРО И ЭФФЕКТИВНО ПЕРЕНАСТРОИТЬ ПАРК В ОТВЕТ НА КРИЗИС НЕ ПОЛУЧИТСЯ, ПРЕДУПРЕЖДАЮТ СПЕЦИАЛИСТЫ ПО РАЗВИТИЮ ОСНОВНОГО ИНФРАСТРУКТУРНОГО ОБЪЕКТА ЛЮБОЙ АВИАКОМПАНИИ: ФЛОТ ЛУЧШЕ ПЛАНИРОВАТЬ ЗАРАНЕЕ И ПОДХОДИТЬ К ЭТОМУ ВЗВЕШЕННО. ВАЛЕНТИН СЕРГЕЕВ

ФЛОТ — ЭТО ГЛАВНОЕ «Воздушный флот — это ключевой элемент операционной инфраструктуры любой авиакомпании, на который нанизываются другие производственные составляющие, — говорит экс-начальник службы планирования и развития парка воздушных судов «Аэрофлота» Сергей Колтович. — Также парк — основной и самый капиталоемкий актив компании вне зависимости от того, владеет авиакомпания самолетами или берет их в операционный лизинг». Несмотря на то что первична маршрутная сеть и под нее подбирается флот, ошибка в выборе того или иного типа и структурировании парка может стоить компании всего бизнеса разом. Маршрут можно относительно быстро открыть и закрыть, потеряв на этом несколько миллионов долларов за сезон или год. Но если ты неправильно выбрал тип самолета, за один год проблему не решишь и счет потерь пойдет уже на десятки или даже сотни миллионов долларов в зависимости от величины компании и ее парка».

Азбучные истины построения парка воздушных судов довольно просты. Во-первых, руководство компании должно четко понимать, какой они видят компанию в ближайшие пять-десять лет. Если крупным сетевым перевозчиком, обеспечивающим в том числе подвоз пассажиров в крупные узловые аэропорты, то помимо региональных реактивных и среднемагистральных самолетов понадобятся небольшие турбовинтовые самолеты. Если в планах компании иметь возможность продолжительных рейсов за рубеж — тогда дальнемагистральные самолеты. Если же чартерным перевозчиком — то для этого понадобятся вместительные самолеты в одноклассной компоновке.



ИСТОЧНИК: ASCEND (ПАССАЖИРСКИЕ САМОЛЕТЫ ≥ 100 КРЕСЕЛ, ДАННЫЕ НА ДЕКАБРЬ КАЖДОГО ГОДА).

Необходимо постоянно думать о сбалансированности маршрутной сети и воздушного флота. «Никогда не нужно брать дополнительный тип, если ты не можешь обеспечить хороший налет для восьми-десяти таких самолетов», — говорит бывший менеджер «Аэрофлота».

Во-вторых, нужно стремиться минимизировать количество типов самолетов в парке. Ограниченное количество типов в парке или вообще наличие только одно семейства — например, среднемагистральные А319/320/321 считаются самолетами одного типа — позволяет существенно снизить текущие операционные расходы на содержание воздушных судов. Абсолютно точных цифр нет, для каждой авиакомпании это очень индивидуально, но минимизация типности дает колоссальное преимущество с точки зрения накладных расходов. Если у компании в парке есть, например, четыре типа самолетов и она без ущерба для сети переходит на три типа, то сокращение накладных расходов на 10–20% вполне реально.

В-третьих, современные типы воздушных судов, как правило, на 10–20% более эффективны с операционной точки зрения, чем самолеты предыдущих поколений. Если сравнивать современные самолеты с самолетами советского производства, то разница в операционной эффективности еще более значительна. Между тем парк многих отечественных перевозчиков состоит из наследия бывшего советского «Аэрофлота». Так что неудивительно, что реструктуризация парка для них это прежде всего отказ от «тушек» и «илов».

ОН БЫЛ ПЕРВЫМ Заметим, что сам «Аэрофлот» от них уже отказался. Национальный авиаперевозчик в 2003–2004 годах утвердил стратегические цели авиакомпании и ориентиры ее. Одной из ключевых задач была реструктуризация парка судов — его планировалось сократить с девяти до пяти типов. Сегодня основу парка составляют среднемагистральные А320, а Ту-154М, быв-

шие некогда основой воздушного флота страны, будут выведены «Аэрофлотом» из эксплуатации до конца года (их осталось 25 единиц). Правда, разразившийся экономический кризис не обошел и «Аэрофлот»: компании пришлось перенести поставку пяти А320 с 2010 на 2011–2012 годы.

Аэрофлот первым сделал выбор в пользу «иномарок», и в немалой степени этому способствовало освобождение компании от ввозных пошлин на самолеты.

Однако завершить усовершенствования парка у «Аэрофлота» не получилось: вмешалась большая политика. План менеджмента по наращиванию флота Boeing 767 с последующим переходом на 22 Boeing 787 Dreamliner был отвергнут из-за охлаждения российско-американских отношений. В качестве нового дальнемагистрального самолета был выбран самолет А350 также в количестве 22 самолетов. А в качестве промежуточного решения были дополнительно заказаны десять А330. Но уже к лету 2007 года политические отношения между США и Россией, по-видимому, потеплели, и «Аэрофлот» дозаказал 22 Boeing 787. Таким образом, к дальнемагистральному парку из 6 Ил-96 и достаточно молодых 11 Boeing 767 добавятся в ближайшее время 10 А330, а к 2014–2017 годам — 22 А350 и 22 Boeing 787.

«Если бы не политика, то «Аэрофлот» уже к текущему моменту и в ближайшие пять-семь лет имел действительно эффективный парк, подобранный исходя из долгосрочной стратегии развития сети», — утверждает Сергей Колтович.

«Высокая стоимость авиатоплива, сохранявшаяся последние годы, вынудила все ведущие авиакомпания →



АЛЕКСАНДР ШАШКОВ

УНИФИКАЦИЯ ТИПОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ — НАИБОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНЫЙ СПОСОБ СНИЗИТЬ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ РАСХОДЫ АВИАКОМПАНИЙ