



ДАЖЕ СОВРЕМЕННЫЕ ЭКОНОМИЧНЫЕ САМОЛЕТЫ НЕ МОГУТ ДАТЬ ГАРАНТИЮ УСПЕШНОЙ РАБОТЫ АВИАКОМПАНИИ. ПРИМЕР — АЛЬЯНС AIRUNION, БИЗНЕС КОТОРОГО БЫЛ РАЗРУШЕН ЗА НЕСКОЛЬКО МЕСЯЦЕВ

нии России активно наращивать парк воздушных судов западного производства, несмотря на высокие таможенные пошлины практически на все типы импортных машин», — говорится в официальных документах «Аэрофлота».

СОВЕТСКОЕ — ЗНАЧИТ ОТЛИЧНОЕ По пути приобретения западного флота и отказа от «советского» парка пошла и авиакомпания «Сибирь». Компания осуществляет программу модернизации флота с 2004 года, но окончательно отказаться от наследия решили в прошлом году. В ноябре «Сибирь» вывела из эксплуатации все старые самолеты отечественного производства: 22 Ту-154 и 5 Ил-86. Часть выведенного парка сдали в аренду перевозчикам, которые эксплуатируют аналогичную технику. Другую часть просто поставили на прикол в базовом аэропорту — новосибирском Толмачево.

«Расход топлива Ту-154М составляет 5,5 т на час полета в сравнении с 2,7 т на час полета у А320. При ценах на авиатопливо осени 2008 года это означало более 300 тыс. рублей дополнительных расходов при полете, например, из Новосибирска в Москву», — объясняют в «Сибири», почему проще было поставить самолеты под забор. Расход топлива на летный час Ил-86 достигает 10,9 т, что вдвое выше аналогичного показателя А310.

И это еще не все. Более высокий взлетный вес воздушных судов советского производства приводит также к значительным дополнительным расходам на наземное обслуживание и аэронавигацию: разница по сравнению с западными самолетами достигает 25%. Стоимость капитального ремонта двигателей отечественных самолетов увеличивалась на 25–35% в год.

ВЫСОКИЙ ВЗЛЕТНЫЙ ВЕС ВОЗДУШНЫХ СУДОВ СОВЕТСКОГО ПРОИЗВОДСТВА ПРИВОДИТ К ЗНАЧИТЕЛЬНЫМ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМ РАСХОДАМ НА НАЗЕМНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ: РАЗНИЦА ПО СРАВНЕНИЮ С ЗАПАДНЫМИ САМОЛЕТАМИ ДОСТИГАЕТ 25%

«Остановка эксплуатации самолетов советского производства способствовала повышению эффективности работы авиакомпании и оптимизации расходов», — констатируют в «Сибири».

До конца года «Сибирь» должна получить еще два новых самолета А320. Это первые суда из новой партии в 25 А320 в рамках лизингового контракта, подписанного в июне 2008 года. Самолеты будут поступать в авиакомпанию в течение всего 2010 года.

Парк воздушных судов «ЮТэйра» на конец 2008 года насчитывал 135 самолетов. Это одна из немногих крупных компаний, проводящая в том числе реструктуризацию парка региональных турбовинтовых самолетов, основу которого ранее составляли Ан-24. Два года назад авиакомпания предприняла первые шаги по обновлению парка региональных самолетов и ввела в эксплуатацию два европейских АТН 42. К концу 2008 года флот воздушных судов этого типа уже насчитывал 12 самолетов. В течение 2009 года компания планирует приобрести еще два АТН. В прошлом же году «ЮТэйр» приступила к эксплуатации модели повышенной вместимости АТН-72. В течение года продолжался ввод в эксплуатацию самолетов Boeing 737–500. Все полученные суда имеют одинаковую конфигурацию салона на 8 кресел бизнес-класса и 106 кресел экономкласса. Это позволит заменить часть Ту-134 на линиях с растущим пассажиропотоком, а также освоить но-

вые маршруты. К концу 2008 года парк самолетов Boeing 737–500 насчитывал шесть единиц. В течение 2009 года ожидается поставка еще восьми таких самолетов.

Еще одна авиакомпания из первой пятерки по объемам перевозок пассажиров — «Трансаэро» — сделала ставку на западный флот. Самолеты советского и российского производства присутствовали в парке перевозчика штучно. На 1 января 2009 года, согласно отчетам «Трансаэро», парк воздушных судов авиакомпании составлял 42 единицы, в том числе 39 иностранного производства и 3 — российского. В прошлом году «Трансаэро» начала эксплуатацию одного Ту-214, в парк перевозчика также вошли два Boeing 777, четыре Boeing 747, четыре Boeing 767 и один Boeing 737.

В «Трансаэро» считают свой флот оптимальным, поскольку он экономичен, практически все самолеты являются продукцией одного производителя. «Кроме того, флот компании содержит самолеты с емкостью от 115 до 500 кресел. Это означает возможность быстрого реагирования на изменения рынка, замены судном большей или меньшей емкости при колебаниях спроса для повышения загрузки судна и экономии издержек», — подчеркивают в компании. Хотя, например, Boeing 767, и Boeing 777 являются дальнемагистральными самолетами.

Изначально ориентированными только на западный флот были чартерный перевозчик «ВИМ-Авиа», в парке которого 12 среднемагистральных самолетов Boeing 757–200, и низ-



кобюджетный «Скай Экспресс». Этот перевозчик эксплуатирует парк из девяти Boeing 737–300 и Boeing 737–500. Новый российский low-cost перевозчик «Авианова», одним из инвесторов которого считается компания А1 (входит в «Альфа-групп»), должен в этом году начать полеты на А320. Детально структура будущего флота не раскрывается, однако участники рынка уверены, что он должен быть однотипным (по данным ВГ, сейчас компанией приобретено два самолета).

ГОСУДАРСТВЕННИКИ-КОСМОПОЛИТЫ

Постепенный отказ от советской техники и переход на западные типы — главная тенденция последних пяти лет. Приобретать или брать в лизинг иномарки стали даже авиакомпании, юридически являющиеся федеральными государственными унитарными предприятиями или подконтрольные государству.

Государственная транспортная компания «Россия» (созданная путем объединения одноименного перевозчика с петербургской авиакомпанией «Пулков») в июле получила пятый по счету А320. В настоящее время ГТК «Россия» для коммерческих перевозок использует также восемь А319, пять Boeing 737–500, три Boeing 767–300 и не отказалась от десяти Ту-154М. Хотя к осенне-зимнему навигационному периоду 2008–2009 годов из эксплуатации уже были выведены Ту-134 и Ил-86.

«Реализуя стратегию обновления авиапарка, ГТК „Россия“ делает ставку на экономичные современные лайнеры иностранного производства», — подчеркивается в сообщении компании. — При этом парк не только „молодеет“, но и стремится к однотипности, что существенно влияет на эффективность использования воздушных судов».

«В развитии парка мы пока делаем ставку на Airbus и его среднемагистральное семейство А319/А320/321», — сообщил ВГ представитель „Уральских авиалиний“. — „Уральские авиалинии“ всегда, со времен свердловского авиаотряда советского „Аэрофлота“, были среднемагистральной авиакомпанией, специализирующейся на обслуживании рейсов продолжительностью до шести часов».

Весной компания прекратила эксплуатацию региональных турбовинтовых самолетов Ан-24. «Мировой финансово-экономический кризис и сокращение объемов перевозок пассажиров подвигли нас к более оперативному решению в отношении этих воздушных судов», — говорят в компании.

В зависимости от того, как будет развиваться экономическая ситуация, возможны корректировки моделей в рамках одного семейства А319/А320/321. «Если спрос на перевозки восстановится, будем брать А321, если нет — то самолет меньшей вместимости — А320. Такая возможность контрактом предусмотрена», — говорит топ-менеджер «Уральских авиалиний».

«Экономический эффект от использования самолета А320 вместо Ту-154Б выражается в получении экономии ГСМ на каждый летный час. На весь налет 2008 года данная экономия составила порядка 1,7 млрд рублей», — говорится в отчетности «Уральских авиалиний». Расходы на техническое обслуживание и аренду А320 выше. Но чистая эффективность от эксплуатации А320 в расчете на один летный час за вычетом всех постоянных и переменных арендных платежей, связанных с владением и эксплуатацией А320, а также с учетом затрат авиакомпании по ТО собственных самолетов составила в 2008 году относительно Ту-154М \$1863, относительно Ту-154Б — \$2589.

Заградительные пошлины не сдержали авиакомпании от приобретения западной техники, но заставили максимально экономить и брать довольно старые самолеты. Но до кризиса скидки западных производителей составляли традиционно 20–30% от каталожной цены. Сейчас — 35–40%, и это не предел. Кто-то может добиться скидок до 50% и более. По оценкам участников рынка, дисконты Boeing и Airbus могут достичь максимума к концу года, а особенно на находящиеся в производстве отказные суда. ■

«АЭРОФЛОТ» ХОТЯ И НАЗЫВАЕТСЯ НАЦИОНАЛЬНЫМ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОМ, ОТ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ САМОЛЕТОВ ОТКАЗАЛСЯ ПЕРВЫМ

