

reviewАЭРОФЛОТУ 90 ЛЕТ

Курс на омоложение

Свое 90-летие национальный перевозчик России «Аэрофлот — Российские авиалинии» встречает с новым парком, состоящим практически из «иномарок». Как это произошло и что дает молодой флот авиакомпании и пассажирам, разбиралась корреспондент Review АННА НАЗАРОВА.

На крыльях трендсеттера

В Советском Союзе парк «Аэрофлота» состоял из разноклассовых советских самолетов — гордости советского авиапрома, необходимых для обслуживания разветвленной внутренней маршрутной сети. В постсоветское время «Аэрофлот» первой из российских авиакомпаний пересел на поддержанные «иномарки», что было обусловлено несколькими равнозначными по очередности причинами. Отечественная авиационная промышленность с завидным постоянством сокращала темпы производства гражданских самолетов, известных своей топливной прожорливостью. Последнее обстоятельство в эпоху рыночной экономики приобрело новый смысл: рост цен на авиатопливо существенно отражался на бизнесе авиакомпаний, делающих ставку на советские самолеты. Позднее к этому добавились запретительные меры по эксплуатации советских самолетов в Европе, где, в частности, начали действовать ограничения по шумам и выбросам. Чтобы не упустить более денежные международные рейсы, примеру «Аэрофлота» начали следовать другие авиакомпании, а сам перевозчик вновь примерил лирику трендсеттера и первым начал покупать новые иностранные самолеты непосредственно с завода. Однако на этот раз преимущества молодого парка самолетов зарубежного производства не лежат на поверхности, да и сам «Аэрофлот» в силу ряда причин не всегда может воспользоваться ими всеми.

Плюс к бюджету и имиджу

Насмешливо перефразированный лозунг: «Летайте самолетами „Аэрофлота“ — их осталось так немного», конечно, осталось пылиться в истории. Сегодня парк национального



В феврале парк «Аэрофлота» пополнился вторым из 16 заказанных компаний дальнемагистральных самолетов Boeing 777-300ER. В этих самолетах, помимо бизнес- и экономического класса, есть также новый класс — комфорт: увеличенным шагом кресел и улучшенным бортовым меню

перевозчика состоит из 130 воздушных судов, преимущественно Airbus (A330, A321, A320, A319), а также Boeing, Sukhoi Superjet 100 и Ил-96, и обособанно считается одним из самых молодых в Европе. Средний возраст самолетов «Аэрофлота» составляет пять лет. Для сравнения: в целом по России, где отмечается достаточно большой износ воздушных судов, он составляет более 16 лет. У европейско-

го гиганта национального перевозчика Германии Lufthansa, по разным оценкам, усредненный возраст самолетов варьируется от 8 до 13 лет.

«Молодой парк — это минимизация расходов на техническое обслуживание и ремонт самолета, — убежден Алексей Синицкий, главный редактор журнала «Авиатранспортное обозрение». — Причем он позволяет сокращать как прямые расходы — новому самолету не нужно первое время проводить тяжелые формы техобслуживания, так и косвенные, поскольку самолет не простаивает это время».

Календарно молодой парк дает и другие денежные преимущества: оно связано с большей экономической эффективностью при эксплуата-

ции самолетов. И хотя доля топлива в себестоимости перевозок в среднем составляет не больше 30%, экономичный самолет — весьма ощутимое преимущество. Особенно когда колебания стоимости на авиатопливо напоминают керсиновые горки. Впрочем, в случае с «Аэрофлотом», который, как уже говорилось, первым заменил советские самолеты на более экономичные, пусть и поддержанные, воздушные суда иностранного производства, разницы при последующем переходе на новую зарубежную технику оказалась менее ощутимой, хотя и обеспечила дополнительную экономию денежных средств при эксплуатации.

Эксплуатация парка новых самолетов, а также поддержа-

ние низкого среднего возраста парка дают авиакомпании существенную экономию денежных средств для обеспечения целевых показателей надежности и регулярности отправок, — сообщили в пресс-службе «Аэрофлота». — Новый самолет обладает меньшим расходом топлива, обусловленным меньшей деградацией двигателей».

Молодой парк ощутимо сказывается и на качестве перевозок. В первую очередь это связано с меньшей вероятностью отказов, большей готовностью к вылету и лучшей регулярностью. Во вторую — с имиджем авиакомпании и уровнем ее сервиса. Мировое авиастроение не стоит на месте: самолеты регулярно дорабатываются и совершенствуются, получают

продвинутое системы развлечения на борту и более комфортные салоны. Даже для редко путешествующего пассажира разница между 5-летним Airbus A320 и той же моделью 20-летней давности будет существенна.

Немного о лоукостерах

Было бы несправедливо не написать о еще одном преимуществе молодого парка самолетов, которым «Аэрофлот» воспользоваться не может.

Небольшое отступление. В последние годы за рубежом окрепла и получила заметное распространение низкобюджетная модель перевозок, прочно вошедшая в русский язык транскрипцией с латиницы — лоукостер. Эта бизнес-модель построена на всех

возможных издержках при авиаперевозках, которые на выходе дают пассажиру возможность приобрести дешевый билет. Для того чтобы достичь экономически выгодного баланса, лоукостеры зачастую оперируют крупными парками воздушных судов, состоящими из десятков, а иногда и сотен самолетов. При этом, создавая флот и подписывая крупный контракт с производителем, низкобюджетные перевозчики выторговывают у них настолько существенные скидки, что через несколько лет им удается продать самолеты с выгодой для собственного бизнеса.

Однако «Аэрофлот» такими преференциями пользоваться не может: у авиакомпании нет ни парка подобного размера,

ни шквалообразных темпов обновления. Кроме того, структура эксплуатации самолетов авиакомпании такова, что собственных воздушных судов в ней практически нет, так как большинство из них находится в операционном или финансовом лизинге.

Тем не менее преимущество нового парка на примере низкобюджетных перевозчиков взято неслучайно. Недавно руководство «Аэрофлота» предложило создать дочернюю авиакомпанию-лоукостер. И если требуемая законодательная база будет создана, «Аэрофлот», на протяжении десятиков лет олицетворявший состояние и тенденции рынка гражданской авиации, и на этот раз подхватит ветер новых веяний.

Первый среди равных

(Окончание. Начало на стр. 17)

Человеческий фактор

По словам экспертов и участников рынка, нынешние проблемы гражданской авиации в России не исчерпываются нехваткой экономических отечественных воздушных судов. Горячая тема любой профессиональной конференции — дефицит пилотов и летного состава, с чем сталкивается сегодня любая российская авиакомпания. По оценкам гендиректора «Аэрофлота» Виталия Савельева, ежегодная потребность отрасли в летчиках составляет порядка 800 пилотов, а потребность самого «Аэрофлота» — 250 пилотов. В ближайшие годы отрасль столкнется с критическим дефицитом летного персонала, для чего уже сейчас нужно готовить порядка 1 тыс. пилотов в год. Однако в сегодняшних условиях только «Аэрофлот» может позволить себе содержать собственную школу авиационного персонала, где профессионально готовят авиационные кадры, причем не только для собственных нужд.

В арсенале «Аэрофлота» — два полнофункциональных тренажера А320 (стоимость каждого сопоставима со стоимостью нового самолета), а в июле 2012 года компания «Гражданские самолеты Сухого» поставила авиакомпании первый тренажер SSJ-100 тип FFS (Full Flight System) производства французской фирмы Thales. Согласно договору с поставщиком, «Аэрофлот» получил возможность бес-

Монополия «Аэрофлота» на рейсах внутри СССР закончилась вместе с существованием этой страны. Однако компания до сих пор является главной движущей силой, консолидатором отрасли.

ФОТО ВИТАЛИЯ СОЗИНОВА/ФОТО ИТАР-ТАСС



платно эксплуатировать тренажер на протяжении 2,5 тыс. часов в год. Курсанты школы имеют возможность оплачивать свое образование в расщочку и работать в «Аэрофлоте». В арсенале школы — 149 программ обучения по различным авиационным специальностям, включая курсы подготовки пилотов и бортировщиков, специалистов по наземному обслуживанию пассажиров, инженерно-технического персонала.

Сегодня качество сервиса для пассажиров как на борту воздушного судна, так и в аэропорту становится также одним из главных преимуществ авиаперевозчика в конкурентной борьбе. При этом радужные и отзывчивость бортировщиков, сотрудников авиакомпании на стойках регистрации и торговых представителей авиакомпании оказываются главным фактором для повторного выбора пассажиром той или иной авиакомпании. Не следует забывать, что по качеству услуг национальной авиакомпании у людей зачастую складывается и первое впечатление о стране в целом. Неудивительно, что повышение уровня сервиса еще в 2009 году было объявлено главной задачей новой управленческой команды «Аэрофлота». Отзывы пассажиров о работе авиакомпании свидетельствуют о том, что работа менеджмента в этом направлении уже приносит свои плоды. И практически никто не сомневается в том, что авиакомпания достойно выполнит свои обязательства по контракту с оргкомитетом Олимпиады в Сочи 2014 года, согласно которому «Аэрофлот» стал генеральным партнером главного спортивного события планеты.

Максим Самойлов