



Делегаты Всесоюзного Съезда Советов летят на съезд на самолете общества «Добролет». 1929 г.

тов. Выполняя одну из своих главных уставных целей, авиакомпания принялась за создание авиационной промышленности в СССР. Уже в конце 1923 года на Филевском заводе в Москве (ныне — Государственный космический научно-производственный концерн имени Хруничева) «Добролет» запустил сборку Junkers F-13 по концессионному соглашению, а в дальнейшем принимал в эксплуатацию и полностью отечественные самолеты из металла, в частности первые пассажирские АНТ-3, разработанные конструкторским бюро Туполева, а затем — и все другие типы советских гражданских самолетов.

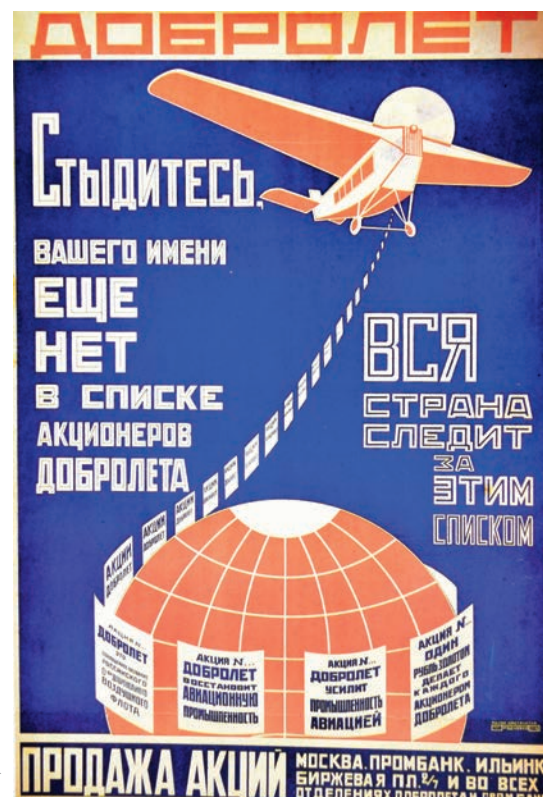
От рынка к монополии и обратно

Следует отметить, что с появлением «Добролета» в СССР начал формироваться настоящий конкурентный рынок пассажирских перевозок. В том же 1923 году в Харькове, по аналогии с московским «Добролетом», было создано акционерное общество «УкрВоздухПуть», а в закавказском Баку появился и третий гражданский авиаперевозчик — «Закавиа», обслуживавший воздушные линии в Закавказье, в том числе и международные — например, в Иран.

Несмотря на то что зоны деятельности этих авиапредприятий были географически разделены («Добролет» обслуживал регионы РСФСР и Средней Азии, «УкрВоздухПуть» — маршруты в

европейской части СССР, а «Закавиа» — на юге), между перевозчиками практически сразу обострилась конкурентная борьба. Уже в 1925 году произошла, как бы сказали сегодня, первая сделка M&A: за счет большего количества современных пассажирских самолетов «УкрВоздухПуть» поглотил бакинскую «Закавиа», взяв на себя все ее маршруты и парк самолетов.

Тем временем «Добролет» тоже укреплял свой флот и открывал новые воздушные линии, в том числе и в регионах, где традиционно хозяйничали конкуренты. Появление в парке «Добролета» пассажирских самолетов с поплавками, способных приземляться на водные поверхности, позволило московскому перевозчику открыть регулярные полеты из Москвы в Крым.



DPA/TASS



DIOMEDIA



DIOMEDIA