

Комплексное использование показателей эффективности, оценка финансового положения предприятия, интерпретация показателей и коэффициентов может всесторонне, объективно и неискаженно отразить эффективность деятельности авиапредприятия.

4.4. Объемы перевозок и производительность мировой системы воздушного транспорта

Об экономическом статусе, роли и месте мировой системы воздушного транспорта в экономической системе мира можно судить, рассматривая значения показателей эффективности ее функционирования и сравнивая их с соответствующими значениями показателей эффективности других отраслей экономики. При этом первостепенное значение имеет сравнение таких универсальных показателей эффективности, как рентабельность, фондоотдача и др. Однако для полноты картины сначала целесообразно привести сведения об общих объемах перевозок, пассажиро- и грузообороте мировой системы воздушного транспорта за последние десятилетия ее существования. Эти данные приведены в табл. 4.1.

Необходимо отметить, что кроме регулярных перевозок ВТ мира осуществляет и нерегулярные перевозки, объем их не так значителен. Они составляют около 10 % от пассажирооборота регулярных перевозок.

Из табл. 4.1 видно, что начиная с 1950 года происходит непрерывный рост объемов пассажирских, грузовых и почтовых перевозок, причем наиболее высокого уровня темпы роста достигали в 1960–1970 годах, когда среднегодовой прирост общего объема транспортной продукции был равным 14,5 %. В этот период немногие отрасли экономики могли сравниться с воздушным транспортом по столь высоким темпам развития.

К сожалению, развитие российской системы воздушного транспорта не отличалось такими постоянством и стабильностью, которые характерны для МСВТ. Точнее, отчетливо выраженный стабильный рост был в СССР в течение всего периода его существования, т. е. до 1990 года. В период с 1991 по 1998 год происходил неуклонный спад объемов перевозок ВТ России, как следствие кризисных явлений в ее экономике. Данные об объемах перевозок воздушным транспортом России в этот период приводятся в табл. 4.2, из которой видно, что общий объем перевозок ВТ России и число перевезенных пассажиров достигли своего минимума в 1998 году, а затем начался стабильный рост всех основных показателей.

Таблица 4.1

**Динамика развития воздушных перевозок на регулярных авиалиниях мира
(начиная с 1975 года приводятся данные по СССР и СНГ)**

Год	Перевезено пассажиров, млн чел.	Пассажирооборот, млрд пассажир · км	Объем транспортной продукции, млн приведенных т · км		
			Всего	Грузы	Почта
1950	31	28	3 490	770	200
1955	68	61	7 100	1 240	400
1960	106	109	12 340	2 040	610
1965	177	198	23 450	4 800	1100
1970	383	461	56 690	11 940	3140
1975	576	831	99 450	21 540	2620
1980	748	1089	109 384	29 130	3680
1985	899	1367	167 690	39 840	4400
1988	1082	1705	212 110	53 270	4830
1989	1119	1780	223 030	57 130	5060
1990	1165	1894	235 220	58 800	5320
1991	1135	1844	230 570	58 530	5090
1992	1145	1928	241 920	62 570	5120
1993	1141	1949	249 710	67 540	5230
1994	1233	2100	273 420	77 220	5410
1995	1304	2248	293 930	83 130	5630
1996	1391	2432	317 150	89 200	5800
1997	1457	2573	344 190	102 880	5990
1998	1471	2628	348 470	101 770	5770
1999	1562	2798	370 420	108 660	5720
2000	1672	3038	403 960	118 080	6050
2001	1640	2950	388 150	110 800	5310
2002	1639	2965	397 120	119 840	4570
2003	1691	3019	407 670	125 760	4530
2004	1888	3445	458 910	139 040	4580
2005	2022	3914	487 860	142 520	4660
2006	2128	4158	514 750	149 650	4550
2007	2260	4500	545 070	158 390	4530
2008	2494	4589	600 470	170 073	4794
2009	2484	4541	574 699	154 976	4532
2010	2700	4902	642 189	185 621	4763
2011	2865	5225	674 056	186 178	4910
2012	2998	5504	697 569	184 236	5096
2013	3132	5806	727 176	184 969	5480
2014	3303	6145	768 579	194 012	5910

Таблица 4.2

Показатели производственной эффективности системы воздушного транспорта СССР и РФ

Год	Пассажирооборот, млрд пассажир · км	Общий объем перевозок, млн т · км	Грузооборот, млн т · км	Перевезено пассажиров, млн чел.	Перевезено грузов и почты, тыс. т
<i>СССР</i>					
1930	0,009	1,0	0,3	0,015	0,336
1940	0,16	38,0	23,2	0,41	62,1
1950	1,2	243	137	1,5	161
1955	2,8	502	252	2,5	259
1960	12,1	1 653	563	16	697
1965	38,1	4 769	1 337	42	1228
1970	78,2	8 917	1 877	71	1844
1975	122,3	13 625	2 589	98	2472
1980	160,6	17 550	3 094	104	2989
1985	188,4	20 308	3 352	113	3183
1990	243,8	25 161	3 214	138	2936
<i>Россия</i>					
1991	150,4	15 930	2349	88,2	1091
1992	117,7	12 360	1770	60,6	723
1993	83,2	9 111	1622	39,7	555
1994	72,3	7 963	1454	32,7	444
1995	71,7	8 019	1562	31,1	442
1996	64,5	7 853	2051	27,0	565
1997	61,5	8 028	2496	25,1	603
1998	55,5	6 974	1981	22,3	468
1999	53,4	7 062	2257	21,5	494
2000	53,4	7 322	2515	21,8	547
2001	60,6	8 076	2626	25,1	614
2002	64,7	8 485,0	2661,0	26,5	628
2003	71,14	9 138,0	2735,0	29,4	621
2004	82,99	10 468,0	3002,0	33,8	655
2005	85,77	10 550,0	2830,0	35,1	629
2006	93,93	11 364,0	2932,0	38,0	640
2007	111,0		3424,5	45,1	732
2008	122,6	14 725,7	3691,6	49,8	779
2009	112,4	13 679,9	3557,7	45,7	712
2010	147,1	17 956,0	4715,4	56,9	926

Год	Пассажирооборот, млрд пассажир · км	Общий объем перевозок, млн т · км	Грузооборот, млн т · км	Перевезено пассажиров, млн чел.	Перевезено грузов и почты, тыс. т
2011	166,8	19 958,5	4950,1	64,1	981
2012	195,8	22 698,9	5079,1	74,0	988
2013	225,2	25 275,8	5011,7	84,6	1001
2014	241,2	26 880,2	5151,6	93,2	1036
2015	226,8	25 866,5	5450,6	92,1	1064

Проблемы в экономике России впервые за многие годы привели к уменьшению объемов пассажирских перевозок российскими авиакомпаниями на 1,2 % (с 93,18 млн пассажиров в 2014 году до 92,01 млн пассажиров в 2015 году). Согласно статистическим данным в месячном выражении наибольший спад наблюдался в декабре 2015 года, когда он составил 11,9 % по сравнению с декабрем 2014 года.

Существенно сократились (на 15,8 %) международные перевозки в результате падения платежеспособности населения, закрытия прямого сообщения с Египтом и Украиной, запрета на чартеры в Турцию. Вместе с тем вырос на 13,6 % (до 52,56 млн пассажиров) объем внутренних перевозок за 2015 год. Однако перевозки пассажиров на внутренних линиях остаются убыточными. Рост объемов пассажирских перевозок показали авиакомпании: «Аэрофлот» — увеличение на 10,6 % (до 26,1 млн пассажиров), S7 «Сибирь» — на 3,4 % (до 8,2 млн пассажиров) и «Уральские авиалинии» — на 5,5 % (до 5,4 млн пассажиров). Одна из крупнейших отечественных авиакомпаний «Трансаэро» прекратила полеты в конце октября 2015 года.

Представляют интерес некоторые усредненные показатели эксплуатационной деятельности. Коммерческая скорость полета, т. е. скорость, определяемая по пройденному пути и времени от взлета до посадки с учетом задержки в промежуточных аэропортах, составляет обычно 665 км/ч. Средняя дальность беспосадочных перелетов — 2000 км. Среднесуточный налет, усредненный по всему парку воздушных судов мировой СВТ на международных воздушных трассах, оказывается высоким — 8,9 ч, коэффициент занятости кресел около 0,8.

Численность персонала, работающего только на предприятиях СВТ около 10 млн человек во всем мире. И еще около 63,5 млн рабочих мест поддерживается авиацией по всему миру в туристической сфере (2015).

4.5. Совокупный вклад мировой системы воздушного транспорта в мировую экономику

Многочисленные данные свидетельствуют о том, что воздушный транспорт играет важную роль в мировой экономике. В 2015 году авиакомпаниями мира было перевезено 3,5 млрд пассажиров и более 50 млн т грузов и почты. Воздушным транспортом было перевезено свыше 54 % туристов, совершавших зарубежные поездки.

Воздушный транспорт традиционно развивается быстрее, чем большинство других отраслей экономики. Мировая экономика зафиксировала рост реального ВВП на 2,4 % в 2015 году, а пассажирооборот увеличился на 7,1 %, несмотря на сдерживающие факторы, такие как международный терроризм и распространение вирусных заболеваний (проблемы, связанные со здравоохранением).

Кроме того, воздушный транспорт, подобно другим видам транспорта, оказывает мощное стимулирующее воздействие на ход экономического развития мира. Он выступает в роли системообразующего экономического агента, играя роль своеобразного двигателя экономики. Рассмотрим эти вопросы подробнее.

Совокупный вклад воздушного транспорта в экономику состоит из его *прямого вклада*, выражаемого через общий объем произведенного авиаперевозчиками транспортного продукта (прямой вклад в мировую экономику составил в 2015 году 718 млрд дол. США), и *косвенного вклада* в производство товаров, услуг и создание рабочих мест (в 2015 году составил 2,7 трлн дол.). Косвенный вклад, называемый также *эффектом мультипликатора*, характеризуется тем, что приращение инвестиций в одной из отраслей промышленности вызывает приращение потребления и дохода в сопряженных с нею отраслях. Измеряется суммарным показателем стимулирующего и производного влияния на экономику.

По некоторым оценкам, мультипликативное воздействие воздушного транспорта на расширение производства и занятости в других отраслях экономики характеризуется следующими данными. Каждые 100 дол. продукции на воздушном транспорте и каждые 100 рабочих мест на воздушном транспорте инициируют в других отраслях экономики дополнительный спрос на продукцию в размере 325 дол. и появление 610 рабочих мест.

4.6. Характер и особенности экономических процессов, протекающих в авиакомпаниях

4.6.1. Структура эксплуатационных доходов и расходов авиакомпаний

Рассмотрение структуры эксплуатационных доходов и расходов авиакомпаний позволяет составить представление о характере и особенностях протекающих в них экономических процессов.

Доход — экономический показатель, складывающийся из суммы всех денежных поступлений от услуг, оказанных авиакомпанией.

Составляющие части дохода:

- от внутренних и международных транспортных перевозок пассажиров, почты, грузов и платного багажа регулярными и нерегулярными рейсами;
- от оказания авиационных услуг и выполнения авиационных работ по обслуживанию предприятий, организаций и частных лиц;
- от совместной эксплуатации парка воздушных судов или сдачи их в аренду;
- перечисленные за прикомандирование летных экипажей;
- от неавиационной деятельности и пр.

Эксплуатационные **расходы** (затраты) являются также экономическим показателем, характеризующим совокупность расходов по коммерческой эксплуатации ВС. Единицей, аккумулирующей доходы и затраты, для авиакомпаний является один маршрут.

Эксплуатационные расходы складываются из прямых, относящихся непосредственно к маршруту, и косвенных, которые нельзя прямо отнести к какому-либо маршруту. Прямые расходы делятся на переменные и постоянные.

Прямые переменные расходы:

1) расходы, связанные с обслуживанием пассажиров:

- пассажирские сборы (обслуживание в аэропорту);
- страхование пассажиров и груза;
- питание, пресса и другие виды обслуживания на борту;
- бронирование, комиссионные сборы;
- другие затраты;

2) расходы, связанные с обслуживанием воздушного судна:

- заправка топливом и ГСМ;
- сбор за взлет-посадку;
- сбор за обеспечение авиационной безопасности;
- наземное обслуживание ВС;

- организация воздушного движения;
- заработная плата экипажа, бортпроводников;
- суточные экипажа, бортпроводников;
- другие затраты.

Прямые постоянные расходы:

- постоянные расходы: заработная плата экипажа, бортпроводников;
- обучение: экипажа, бортпроводников;
- техническое обслуживание ВС;
- метеобеспечение;
- чартер, финансовый лизинг;
- амортизация;
- страхование ВС;
- дивиденды;
- другие расходы.

Косвенные затраты (расходы):

1) постоянные затраты:

- организация продаж: национальная, международная;
- представительство в аэропортах;
- маркетинг;
- другие затраты;

2) административные расходы.

Доля расходов на топливо, горючесмазочные материалы и техническое обслуживание довольно велика. Расходы на топливо составляют от 30 % для узкофюзеляжных ВС и до 50 % для широкофюзеляжных. Связано это с энергетическими кризисами и колебаниями цен на энергоносители на мировом рынке. Общемировой тенденцией становится увеличение количества ВС, взятых в лизинг, по сравнению с собственным парком. Если в 1990 году количество собственных ВС в авиакомпаниях мира примерно на 60 % превышало количество ВС, взятых в лизинг, то теперь в общем парке ВС более 50 % составляют самолеты, взятые в лизинг.

Следует отметить, что вплоть до 2014 года показатели имели устойчивую тенденцию к росту. Незначительное снижение показателей в 2015 году обусловлено рядом общеизвестных внешних факторов: сокращением популярных международных маршрутов в Турцию, Египет, а также снижением реальной покупательной способности населения. Из выраженных тенденций 2015 года следует отметить сокращение пассажирооборота на международных авиалиниях на 16,4 % и его увеличение на внутренних авиалиниях на 11,7 %. При этом на внутренних воздушных линиях в 2015 году было перевезено более 52 млн пассажиров, что на 12 % больше показателя 2014 года (46,2 млн пассажиров). Важно от-

метить, что темпы роста в этом сегменте, начиная с 2000 года, составляли не более 3–4 % в год.

На международных линиях наблюдалось существенное падение (15,8 %): 39,5 млн пассажиров в 2015 году против почти 47 млн в 2014 году.

В 2015 году на российские авиакомпании продолжили действовать неблагоприятные внешние макроэкономические факторы, такие как: снижение курса рубля, ограниченность и высокая стоимость кредитных ресурсов, сокращение платежеспособного спроса пассажиров и сберегательная модель поведения населения, прекращение полетов на Украину, в Египет и Турцию. Под влиянием указанных факторов российские авиакомпании переориентируются на внутренние перевозки, изыскивают внутренние ресурсы путем сокращения издержек, в том числе оптимизируют парк воздушных судов, сокращают инвестиционные программы. Следует отметить, что в течение 2015 года доля авиакомпаний с приемлемой и стабильной платежеспособностью снизилась примерно на 10 %. При этом в структуре затрат авиакомпаний отмечаются снижение доли расходов на оплату труда и увеличение доли расходов на аренду и лизинг воздушных судов. Об оптимизации авиакомпаниями парка воздушных судов и сокращении ими инвестиционных программ можно судить в том числе и по количеству предоставляемых Росавиацией субсидий в рамках реализации программы субсидирования лизинга региональных самолетов, предусмотренной Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 года № 1212. Если в начале реализации программы субсидирования востребованный годовой объем субсидий оценивался для приобретения в лизинг примерно 40 самолетов, то в 2014 году субсидии были предоставлены в отношении 10 самолетов, а в 2015 году — только 6.

4.6.2. Укрупнение авиакомпаний за счет слияния или создания дочерних предприятий и филиалов

Для расширения сферы своего влияния и наиболее успешного проникновения на внутренние рынки перевозок других стран крупные зарубежные авиакомпании выкупают региональные либо создают свои дочерние авиакомпании. Так, British Airways в 1992 году купила небольшую авиакомпанию, летающую на внутренних маршрутах Германии, и переименовала ее в Douche BA. Таким образом, британская компания проникла на внутренний рынок другой страны. К 2002 году, когда Douche BA была

продана, она являлась вторым по величине авиаперевозчиком Германии.

В 1995 году для проникновения на Азиатско-Тихоокеанский рынок перевозок British Airways создала свою дочернюю компанию British Asia Airways (просуществовала до 2001 года), базирующуюся на Тайване. По политическим причинам эта компания не только носила другое название, но и имела другую раскраску самолетов. Такой же политики в этом регионе придерживались и другие крупные авиаперевозчики: Qantas назвала свою «дочку» Australia Asia Airways, KLM — KLM Asia.

Крупнейшая немецкая авиакомпания Lufthansa имеет дочернюю компанию (владеет 49 % акций) — низкотарифный авиаперевозчик German wings. Интересно то, что эти две авиакомпании эксплуатируют одни и те же авиалинии, как бы конкурируя, на самом же деле удачно дополняют друг друга.

В 2008 году Lufthansa приобрела 50 % акций второго по величине перевозчика Великобритании — BMI. В свою очередь, BMI имеет в своем составе низкотарифное подразделение — Bmibabi, кроме того, BMI приобрела авиакомпанию British Mediterranean, что позволило ей выйти на рынки Африки, Среднего Востока и Центральной Азии.

В России международные регулярные перевозки в 2015 году выполнялись 27 российскими авиаперевозчиками по 440 маршрутам и 95 иностранными авиаперевозчиками по 390 маршрутам. Доля 15 ведущих российских авиакомпаний в общем объеме пассажирских перевозок выросла и составила в 2015 году 87,2 % по количеству перевезенных пассажиров и 89,3 % по пассажирообороту. Ведущие авиапредприятия, которые на протяжении многих лет демонстрируют стабильные и высокие показатели, продолжили курс по укреплению своих позиций. Это «Аэрофлот», «Уральские авиалинии», «Сибирь» и др.

Крупнейший авиаперевозчик нашей страны «Аэрофлот» приступил к активной экспансии на рынке внутренних авиалиний весной 2004 года. Одним из первых шагов на этом пути стала покупка авиакомпании «Архангельские воздушные линии» и превращение ее в дочернее предприятие «Аэрофлот-Норд». В 2016 году дочерними компаниями Группы «Аэрофлот» являлись ООО «Авиакомпания „Победа“», акционерное общество «Авиакомпания „Россия“», акционерное общество «Авиакомпания „Аврора“» и другие структуры, связанные с неавиационной деятельностью.

Авиакомпании также идут на объединение в целях сокращения расходов и увеличения маршрутной сети. Например, так поступили Air France и KLM в 2003 году. В итоге слияния по величине

не своего парка и по объемам перевозок Air France-KLM вошла в тройку лидеров среди перевозчиков Европы. В 2015 году на маршрутах Air France-KLM работало более 230 самолетов и было перевезено около 50 млн пассажиров.

Две крупнейшие авиакомпании Соединенных Штатов Delta Air Lines и Northwest Airlines объявили о слиянии весной 2008 года. В итоге образовалась компания, включающая около 30 подразделений и дочерних компаний, неизменный лидер на мировом рынке воздушных перевозок, парк которой насчитывает почти 800 ВС и которая в 2014 году перевезла около 172 млн пассажиров. Таким образом, консолидируясь и проявляя гибкость и мобильность авиакомпании стараются удержаться на рынке авиaperезовок, упрочить свои позиции и расширить сферу своего влияния.

4.6.3. Создание альянсов

В 90-х годах прошлого века на международных линиях стали появляться первые **альянсы**, коммерческие соглашения между АК на взаимовыгодной основе, предполагающие объединение маршрутных сетей, согласование тарифов и не предполагающие объединения или обмена собственностью. Авиакомпании, вступающие в альянс, максимально гармонизируют расписание своих полетов, предоставляют свои терминалы партнерам по альянсу, совместно предоставляют информацию о своих услугах в компьютерных системах бронирования, имеют единую систему поощрения для своих клиентов. Альянсы позволяют быстро нарастить производственные мощности, пополнить парк воздушных судов, получить коммерческие права, принадлежащие другой авиакомпании. Кроме того, присоединение к альянсу авиакомпании, имеющей свой hub, позволяет сделать его «своей крепостью», недоступной для конкурентов. Однако на пути развития альянсов встает немало проблем: авиакомпании имеют различные стратегии своего развития, неодинаковый уровень сервиса, несогласованные расписания полетов и разнообразные системы тарифов. Решение этих проблем требует времени и немалых усилий со стороны сотрудников авиакомпаний, создающих альянс.

Первая попытка создания альянса была осуществлена в 1989 году авиакомпаниями KLM и Northwest Airlines, их совместная маршрутная сеть охватила 350 аэропортов на всех континентах. А на сегодняшний день в мире существуют три крупных альянса: Star Alliance, One World и Sky Team.

Star Alliance — старейший, крупнейший и наиболее представительный авиационный альянс в мире. Он был образован в 1997 году авиакомпаниями Lufthansa (Германия), Air Canada (Канада), SAS Scandinavian Airlines System, United Airlines (США), Thai Airways International (Таиланд). В настоящий момент Star Alliance включает 27 авиакомпаний со всех континентов и имеет самую широкую маршрутную сеть в мире. Доля альянса в мировых авиаперевозках составляет около 25 %. Штаб-квартира объединения располагается во Франкфурте-на-Майне (Германия).

В 1999 году авиакомпании American Airlines (США), British Airways (Великобритания), Cathay Pacific (Китай), Qantas Airways (Австралия) образовали еще один глобальный альянс — One World. В 2014 году альянс обслуживал 992 направления в 152 странах мира, выполняя более 14 000 ежедневных рейсов. 15 ноября 2010 года S7 Airlines официально стала первым российским авиаперевозчиком — полноправным членом этого альянса. В настоящее время в альянс входят 14 крупных авиакомпаний. Парк воздушных судов насчитывает более 3500 единиц. За год альянс перевозит примерно 550 млн пассажиров. Авиакомпании — члены этого альянса — отличаются высокой степенью сотрудничества, используют централизованную систему управления и оптимизируют свои затраты через систему единых закупок.

В 2000 году авиакомпании Air France (Франция) и Delta Air Lines (США) подписали эксклюзивное долговременное стратегическое соглашение, которое заложило фундамент еще одного глобального альянса Sky Team. Сейчас альянс насчитывает 20 полноправных членов (в том числе и российскую авиакомпанию «Аэрофлот», которая вступила в него в 2006 году). За год Sky Team Alliance перевозит примерно 665 млн пассажиров.

В конкурентную орбиту мировых альянсов авиакомпаний естественным образом втянуты их узловые (базовые) аэропорты. Прогресс любого альянса заключается в эффективном сотрудничестве крупных авиакомпаний с крупнейшими узловыми (базовыми) аэропортами мира. Например, в альянсе Sky Team это связи: авиакомпания Delta — аэропорт Атланта, авиакомпания Continental — аэропорт Хьюстон, авиакомпания Air France — аэропорт Шарль-де-Голль (Париж) и др. В Star Alliance: авиакомпания Lufthansa — аэропорт Франкфурт-на-Майне, авиакомпания United — аэропорт О'Хара (Чикаго), авиакомпания Thai — аэропорт Бангкока и др. One World: British Airways — Хитроу, Гатвик (Лондон), American — Форт Уэрт (Даллас), JAL — Ханэда (Токио) и др. Больше интересной информации можно почерпнуть на официальных сайтах альянсов.

4.6.4. Успех низкотарифных перевозчиков

Низкотарифные перевозчики (так называемые лоукостеры) стимулируют перевозки. Как видно из рис. 4.1, увеличение пассажиропотока этих перевозчиков растет ровно в два раза быстрее по сравнению с традиционными авиакомпаниями.

Прибыльность традиционных авиакомпаний постоянно снижается, многие авиаперевозчики, работающие в этом сегменте, едва удерживаются на плаву, и в это же время успешно продвигают свой продукт на рынке авиаперевозок так называемые низкотарифные авиакомпании. Эта модель ведения бизнеса оправдала себя и оказалась прибыльной.

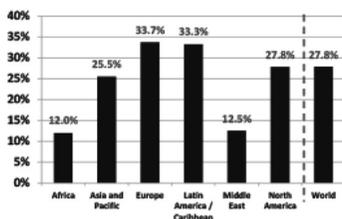
Первой авиакомпанией с низкими тарифами явилась знаменитая Southwest Airlines, у которой, собственно, и возникла идея низкокзатратных перевозок еще в начале 70-х годов прошлого века. Ее философия состояла в минимизации издержек и достижении максимально эффективного использования парка самолетов и труда работников. Поэтому эксплуатировались самолеты только одного типа — Boeing 737, которые летали на не слишком большие расстояния, что позволяло делать несколько рейсов в день, техническое обслуживание велось по ночам, а в трудовом коллективе был взращен дух «единой семьи, единой команды». Поскольку парк самолетов новый, то не требуется дорогостоящего технического обслуживания. Так как двигатели Boeing 737 расположены



ICAO UNITING AVIATION

Low-cost carriers (LCCs) stimulating traffic

Share of passengers carried by LCCs in 2015



Passenger number growth for LCCs and other carriers

	2014	2015
LCCs	9.8%	10.3%
Others	4.2%	5.5%
Total	5.7%	6.8%

LCCs growth has been consistently twice as much as other carriers' growth

Source: ICAO

19

Рис. 4.1. Данные из отчета ИКАО: слева — доля пассажиров, перевезенных низкотарифными авиакомпаниями в 2015 года; справа — динамика роста пассажиропотока лоукостеров по сравнению с другими перевозчиками

низко, можно обойтись без дополнительного оборудования для их осмотра. Не нужно организовывать питание пассажиров на борту самолета. Отказ от сложной системы тарифов и бронирования рейсов с пересадкой дает возможность сэкономить на системах информационного обеспечения и т. д. Нельзя сказать, что билеты у Southwest Airlines получились радикально дешевле, чем у других авиакомпаний, однако разница в 15–20 % для американцев оказалась заметной, и компания быстро сформировала большой круг приверженцев среди пассажиров. Southwest Airlines с честью работала по этой бизнес-модели многие годы, доведя свой парк почти до 500 воздушных судов и оставаясь прибыльной даже в годы кризиса воздушных перевозок, последовавшего вслед за терактами 11 сентября 2001 года.

Именно этот кризис стимулировал расцвет европейских «авиакомпаний без излишеств», которые стали появляться в начале 90-х годов прошлого века и на протяжении десяти лет вели не слишком заметное существование. Их лидеру, ирландской компании Ryanair, удалось вывести американскую модель на новый уровень, используя ряд сугубо европейских условий. Эта компания первой предложила сенсационные тарифы в несколько евро (без учета аэропортовых сборов). Ryanair совершила революцию, превратив бывший аэродром американской военной базы, расположенный в городке Хан, примерно в 100 км от Франкфурта, в аэропорт Франкфурт-Хан. Впоследствии появились Париж-Бове и многие другие аналогичные аэропорты. Обслуживание самолетов и пассажиров в незагруженных второстепенных аэропортах позволяет снизить расходы на 10–15 %. Более того, в некоторых случаях Ryanair удалось договориться с местными муниципалитетами о субсидировании своих рейсов, поскольку возникающий поток пассажиров стимулировал развитие сопутствующих бизнесов и приносил захолустным городкам экономическое процветание. Ее успех породил множество подражателей, далеко не всегда столь же успешных — как минимум десяток европейских авиакомпаний, пытавшихся освоить аналогичную бизнес-модель, либо вообще разорились, либо вовремя от этого отказались. Профессиональное сообщество постепенно отказалось от понятия «низкозатратные перевозки» и стало использовать термин «низкотарифные», поскольку затраты у перевозчика далеко не всегда получаются такими же низкими, как тарифы. Тем не менее под влиянием удачного европейского опыта модель низкотарифных перевозок начала распространяться по всему миру, и к 2005 году успешные бюджетные авиакомпании появились во всех регионах, за исключением, пожалуй, Африки и России. Впрочем, нельзя сказать, что идеи низкотарифных пере-

возок совсем уж чужды нашей гражданской авиации. Советский «Аэрофлот» был не просто крупнейшей авиакомпанией мира, но и крупнейшей «авиакомпанией без излишеств» за всю историю мировой гражданской авиации. Самолеты в одноклассной компоновке, минимальный сервис, единые тарифы — типичные черты низкочастотной авиакомпании. Нетипичной была только полная фиксация тарифов, опубликованных прямо в расписании, всящем в авиакассах, — современные низкотарифные авиакомпании все-таки оптимизируют свои доходы, меняя стоимость билетов на каждый конкретный рейс в зависимости от того, насколько активно они продаются.

Успешный бизнес в России в последние годы привлек на наш рынок множество зарубежных низкотарифных авиаперевозчиков, выполняющих полеты по беспрецедентно низким ценам. Высокий спрос на этот вид перевозок заставил многих наших крупных предпринимателей и финансистов задуматься о создании подобных авиакомпаний и в России. В результате уже в начале 2007 года в России стали работать сразу две низкотарифные авиакомпании, предложившие пассажирам авиаперевозку как «массовый продукт по доступной цене». Первый рейс первого российского дисконтного авиаперевозчика состоялся в январе 2007 года. Его осуществила авиакомпания Sky Express, выполнившая полет из Москвы в Сочи на самолете Boeing 737. Билеты на этот рейс продавались всего за 500 рублей в один конец. В 2009 году свой первый рейс выполнила еще одна низкотарифная авиакомпания — «Авианова». Эта авиакомпания выполняла свои рейсы на двух самолетах А320 из Москвы в Сочи, Ростов-на-Дону, Краснодар, Самару, предлагая часть билетов по беспрецедентно низкой цене — 250 руб. (без налогов и аэропортовых сборов). Однако, не выдержав конкурентной борьбы, и «Авианова», и Sky Express вынуждены были уйти с рынка практически одновременно, в октябре 2011 года. С июня по август 2014 года полеты по бюджетным ценам из Москвы в Симферополь выполнял авиаперевозчик-дискаунтер «Добролет», который был вынужден прекратить полеты из-за санкций Евросоюза.

Сегодня в России выполняют полеты 12 бюджетных авиакомпаний, среди них германские Air Berlin и Germanwings, британская EasyJet, а также Flydubai из ОАЭ. Иностранные авиакомпании обслуживают бюджетные авиалинии в Москву, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Самару, Казань, Уфу, Новосибирск и Краснодар.

Новые лоукостеры Аэрофлота — авиакомпании «Победа» и «Аврора» — с 2014 года выполняют регулярные полеты из Москвы в города России.