

Совсем недолго продержалась третья в стране по пассажиропотоку авиакомпания «ЮТэйр», чья штаб-квартира расположена в Ханты-Мансийском автономном округе, на камчатском рынке авиаперевозок. Выполнив первый регулярный рейс из Елизова во Внуково 14 ноября, уже через два с половиной месяца перевозчик объявил о прекращении полетов и продажи билетов. Таким образом, в феврале и марте нынешнего года монопольное положение на линии Петропавловск-Москва сохранит за собой «Аэрофлот», после чего к нему присоединится дочерняя авиакомпания «Россия». Как и «ЮТэйр», «Россия» базируется в столичном аэропорту Внуково. Именно туда будут прилетать пассажиры из камчатской столицы, которые согласятся воспользоваться услугами этой компании. Она образована в конце прошлого года путем слияния аэрофлотской «дочки» с оказавшимися на грани финансового краха компаниями «Дон-авиа» и «Оренбургские авиалинии». Первый рейс с Камчатки в Москву, согласно предварительному расписанию, будет выполнен 27 марта. Договор на обслуживание самолетов компании Камчатским авиационным предприятием сейчас находится на стадии подписания.

«Авиакомпания «Россия» хочет зайти в регион в период весенне-летней навигации, когда спрос на услуги по авиаперевозкам наиболее велик. Мощности предприятия позволят нам полностью удовлетворить потребности камчатских пассажиров в сезон отпусков, – сказал губернатор Камчатки Владимир Илюхин. – Необходимые переговоры с перевозчиком проведены нами во взаимодействии с Росавиацией». Выполнять, по словам главы региона, планируется по пять рейсов в неделю – ровно столько, сколько приходилось на долю разорившейся осенью «Трансаэро».

Воздушные суда будут вылетать из международного аэропорта Внуково.

Предполагается, что на Камчатку самолеты будут прибывать в 12:30 по местному времени. Пройдя необходимое техническое обслуживание и заправку, в 15:30 они будут отправляться обратно в столицу. На маршрут авиакомпания ставит дальнемагистральные лайнеры Боинг 777-200 с компоновкой салона до 305 кресел. В случае необходимости, тип воздушного судна может быть заменен на Боинг 747-400, который берет на борт до 450 пассажиров.

Вопрос о дальнейшей работе в регионе публичного акционерного общества «ЮТэйр» в настоящее время официально остается открытым. Окончательное решение о том, уйдет ли перевозчик с камчатского рынка, руководством компании пока не озвучено. Но фактически все уже всем понятно. Выполнив рейс 16 января, компания закрыла продажу авиабилетов на февраль. Рейсы из Внуково в Петропавловск сургутский холдинг выполнял по вторникам и пятницам. С учетом разницы часовых поясов, в Елизово самолеты прибывали каждые среду и субботу. При этом «ЮТэйр» летал из столицы на полуостров и обратно на Боингах 767, в салоне которых помещается не более 255 кресел.

Но и эти места заполнить новичку не удалось. «В связи с низкой загрузкой рейсов по маршруту Москва-Петропавловск-Москва авиакомпания приняла решение о временной приостановке их выполнения. В случае повышения пассажирского спроса на данном направлении, «ЮТэйр» готова рассмотреть возможность возобновления полетов по данному маршруту в высокий сезон», – заявила пресс-служба авиапредприятия.

Спрос на рейсы «ЮТэйра» действительно был невелик. Нередко случалось так, что салон самолета, летевшего на Камчатку из Москвы или в обратном направлении, был

занят лишь на треть или на четверть. В пресс-службе ханты-мансийской компании заявили также, что тем, кто уже купил билеты на ее рейсы в столицу после первого февраля, предложено оформить вынужденный возврат проездных документов с возмещением стоимости покупки в полном объеме.

По-видимому, отсутствие спроса на билеты было связано с недоверием потенциальных клиентов к перевозчику, который в любой момент мог повторить судьбу печально известной «Трансаэро». Она отличалась низкими ценами на билеты, спрос на которые был всегда очень высок. Также стоит отметить, что компания входила в двадцатку самых безопасных авиаперевозчиков в мире. С момента основания в 1990 году за «Трансаэро» не числилось ни одного происшествия, которое привело бы к человеческим жертвам.

Еще в 2013 году чистая прибыль компании составила почти 800 миллионов рублей, хоть размер долга на тот момент составлял 90 миллиардов. Но год спустя произошло резкое падение всех показателей, долги выросли до 160 миллиардов, а вместо прибыли, компания показала убыток почти в 14,5 миллиардов рублей. Тогда, как мы помним, произошло падение курса рубля и банкротство крупных туроператоров. Это не могло не сказаться на «Трансаэро», которая перевозила 40 процентов россиян, отправлявшихся отдыхать за рубеж. Именно ориентированность компании на заграничные перевозки и сыграла с ней злую шутку.

Если говорить очень простым языком, то картина получалась следующая.

Авиаперевозчик зарабатывал в рублях, а большинство расходов были в валюте. То есть, падение курса рубля увеличило расходы и размер долговых обязательств и одновременно с этим снизило валютные доходы. Сказалось и падение спроса на внешний туризм.

В прошлом году в «Трансаэро» приняли решение переключиться на внутренний рынок, однако спасти компанию это уже не могло. Долги увеличились до 250 миллиардов рублей.

После того, как обладатели московских билетов «Трансаэро» в октябре прошлого года в одночасье оказались перед угрозой срыва давно запланированной поездки, новые пассажиры стали проявлять осторожность. Ведь то, что «ЮТэйр» также испытывает финансовые трудности, секретом ни для кого не являлось.

Первые сообщения о трудностях начали появляться еще в мае 2014 года. Тогда появилась информация о том, что на конец марта краткосрочные долги авиакомпании составили 47,6 миллиарда рублей, а долгосрочные – 20,3 миллиарда. Мол, если сургутскому холдингу не оказать поддержку извне, долг может стать невозвратным. При этом причины сложной ситуации, в которой оказалась компания «ЮТэйр», в точности повторяют случившееся с «Трансаэро». Перевозчик также получал деньги за билеты в рублях, а расплачивался за самолеты в долларах. Финансовое положение авиакомпании ухудшил и упадок на туристическом рынке.

Вслед за новостями о финансовых трудностях компании последовали сообщения о судебных претензиях к «ЮТэйру». Первый крупный иск к компании был зарегистрирован в ноябре 2014 года. Банк «Балтийское финансовое агентство» потребовал с предприятия более 600 миллионов рублей задолженности по кредитному договору. Затем аналогичное заявление почти на 12 миллионов долларов подал «Альфа-банк», при этом арбитраж Москвы удовлетворил заявление кредитора об аресте счетов на эту сумму в качестве обеспечительной меры. Вскоре и другие контрагенты авиакомпании

начали подавать заявления о признании ее финансово несостоятельной. Надо ли после этого удивляться тому, что люди не спешили покупать билеты на рейсы нестабильной компании?

Компания «Россия», как известно, является детищем «Аэрофлота». Объединенная на базе трех дочерних перевозчиков компания при этом получила более двух десятков самолетов, ранее летавших с красно-синей символикой «Трансаэро» на борту. Как следует из опубликованной «Аэрофлотом» презентации дочернего предприятия, новое предприятие будет работать в среднем ценовом сегменте, развивая в основном внутренние перевозки. Сегодня в парке «России» 64 самолета, среди которых 10 Боингов 777 и Боинг 767, а также 14 Боингов 747, принадлежавших ранее проблемному перевозчику. В результате высока вероятность того, что мы будем летать в Москву и обратно на тех же самых воздушных судах, что и три года назад в пору расцвета «Трансаэро». Только перекрашены эти лайнеры будут в другие цвета.

Очевидно, что говорить о сколько-нибудь серьезной конкуренции между «Аэрофлотом» и фактически принадлежащей ему «Россией» не приходится. Особенно в свете так называемых «плоских» или фиксированных тарифов, объявленных «Аэрофлотом». Главный авиаперевозчик страны уже объявил, что для перелетов в экономическом классе из Москвы в Петропавловск стоимость билетов экономкласса в оба конца составит всего 18 тысяч рублей.

Ведущий научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики Федор Борисов отмечает, что сегодняшняя ситуация в авиаперевозках на Дальний Восток и, в частности, на Камчатку «больше напоминает форму плановой экономики, а не коммерческий проект». Действительно, объявленная крупнейшей авиакомпанией цена билетов вряд ли позволит рассчитывать на прибыль на данном маршруте.

О том, сколько должен стоить авиабилет из Петропавловска в Москву и обратно, чтобы это направление стало коммерчески выгодным для перевозчика, существуют разные мнения. Точная цена, обеспечивающая гарантированное превышение доходов над расходами, зависит от типа воздушного судна, его заполняемости, расценок на обслуживание в аэропортах, времени года, и множества других факторов.

Чтобы определить хотя бы порядок цифр, на наш взгляд, уместно сравнить стоимость билета в экономкласс Петропавловск-Москва-Петропавловск с аналогичным билетом на рейс Москва-Нью-Йорк-Москва. Расстояния между городами в данном случае сопоставимы. При этом конкуренция на российско-американском направлении между крупнейшими мировыми авиакомпаниями такова, что ни о демпинге, ни об умышленном завышении цен говорить не приходится.

Из российской столицы в деловой центр США летают сразу пять авиакомпаний: «Алиタリア», «Аэрофлот», «Бритиш Эруэйз», «Американ Эйрлайнз» и «Финнэйр». Вряд ли у кого-либо повернется язык обвинить этих гигантов в монополистическом сговоре или в экономической неэффективности. Но цены у этой большой пятерки примерно одинаковы. Билет «туда-обратно» на любой из рейсов обойдется пассажиру от 39 до 42 тысяч рублей.

Если «Аэрофлот» и его дочерняя «Россия» берут за московско-камчатские перелеты вдвое меньшую плату, это говорит только о том, что они сознательно намерены работать себе в убыток, покрывать который рассчитывают за счет полетов на других, более выгодных среднемагистральных линиях. Эти маршруты, как ожидается, компании группы «Аэрофлот» смогут получить в свое распоряжение при поддержке государства в

обмен на социально значимые перевозки дальневосточников по сниженным ценам. Кроме того, с 2009 года на восточных окраинах страны действует программа субсидирования социально значимых авиаперевозок. Под льготные условия попадали граждане, постоянно проживающие в регионах Дальнего Востока, чей возраст составляет менее 23 лет или более 60 лет. За время работы программы льготами воспользовались почти полмиллиона человек, а суммарная выплата авиакомпаниям составила около двух с половиной миллиардов рублей.

Дмитрий ЧЕРНОВ