

УДК 65.656.7

ББК 65.37

К26

Т. А. Карпачева

Иркутск, Россия

А. А. Вишнякова

Иркутск, Россия

АКТУАЛЬНОСТЬ ЧАРТЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В статье выделяются особенности рейсов гражданской авиации, обозначены преимущества чартерных перевозок для заказчика и перевозчика. Дан аналитический обзор деятельности российских авиакомпаний, специализирующихся на чартерных перевозках, а также региональной авиакомпании «ИрАэро» при выполнении чартерных перевозок.

Ключевые слова: регулярный рейс, чартерный рейс, рынок чартерных перевозок, чартерная авиакомпания.

T. A. Karpacheva

Irkutsk Russia

A. A. Vishniakova

Irkutsk Russia

RELEVANCE OF CHARTER TRANSPORTATION

The article deals with the peculiarities of civil aviation flights and the benefits of charter transportation for customer and air carrier. There is an analytical review of the Russian airlines performance and the activities of the regional company “IrAirlines” that specialise in charter transportation.

Key words: regular flight, charter flight, charter transportation market, charter aircompany.

В последние годы в сфере эксплуатации авиатранспорта появилась новая организационная форма – чартерные рейсы, которая стремительно заняла заметное положение среди других форм перевозок. Регулярные и чартерные рейсы различны по способу организации и периодичности вылетов. У каждого вида рейсов есть характерные для них особенности (см. табл. 1).

Таблица 1

ВИДЫ РЕЙСОВ	
Регулярные	Чартерные
<ul style="list-style-type: none"> – выполняются строго по расписанию; – выполняются с любым количеством пассажиров; – утверждаются межправительственными соглашениями; – высокая стоимость билета; – различные штрафы при возврате билета; – перенос рейса и замена аэропорта невозможны; – может быть задержка рейса; – замена ВС судна зависит от количества проданных билетов; – предусмотрена программа скидок; – возможна стыковка рейсов 	<ul style="list-style-type: none"> – выполняются вне расписания; – выполняются по заказу; – направление рейса указывается заказчиком; – правом на распространение авиабилетов на рейс обладают заказчик или представители заказчика; – политика ценообразования, предоставления скидок и льгот находится в ведении заказчика; – приемлемая стоимость авиаперелета; – рейсы могут отменяться или переноситься; – вероятно замена ВС; – невозможна стыковка рейсов

Как видно, в отличие от регулярных и дополнительных рейсов, вылеты которых строго регламентированы расписанием, чартерные представляют собой перевозки, осуществляемые вне расписания и имеющие ряд

характеристик:

- чартерный рейс выполняется по заказу, т. е. в отношении с авиакомпанией вступает другая сторона, готовая полностью оплатить стоимость чартерной перевозки и в полном объеме взять на себя риск по продаже билетов;

- чартерные авиарейсы могут назначаться на любую дату и время вылета по требованию заказчика рейса. Они должны быть согласованы со службами движения воздушных судов указанных аэропортов;

- дестинация (направление) чартерного рейса указывается заказчиком, но требует дополнительного согласования с возможностями аэропорта назначения;

- правом на распространение авиабилетов на чартерный рейс обладают только его заказчик или представители заказчика;

- политика ценообразования, предоставления скидок и льгот на чартерных авиалиниях находится в ведении заказчика рейса. Он назначает размер тарифа, исходя из собственных коммерческих интересов, а также размеры льгот, скидок для различных категорий граждан.

Исходя из особенностей чартерных рейсов, становится возможным выделить основные их преимущества для заказчика и перевозчика (см. табл. 2).

Таблица 2

ПРЕИМУЩЕСТВА ЧАРТЕРНОГО РЕЙСА	
Заказчик	Перевозчик
<p>➤ возможность самостоятельно выбрать дату и время поездки, пункт назначения;</p> <p>➤ индивидуальный маршрут позволяет избежать нежелательных пересадок и стыковок на сложных маршрутах;</p> <p>➤ реальная возможность упростить и ускорить регистрацию, таможенный контроль, сдачу и получение багажа</p>	<p>➤ расширение рынка авиауслуг;</p> <p>➤ снижение себестоимости авиаперевозок;</p> <p>➤ усиление конкурентных преимуществ</p>

Чартерный авиабизнес в России переживает трудное время. Российский рынок авиаперевозок сокращается с начала года. Согласно данным Росавиации, за первые шесть месяцев 2015 года отечественные компании перевезли немногим более 41 млн пассажиров, что на 0,7 % меньше, чем за аналогичный период 2014 года. Международные рейсы потеряли более 14 % в годовом исчислении, однако рост внутренних перевозок в период летних отпусков позволил сгладить отрицательный эффект [<http://www.aviaport.ru/digest/2016/01/13/376665.html>].

По итогам 2015 года приостановка чартерных рейсов по направлению в Турцию и Египет, на основании вступившего в силу с 28 ноября 2015 года Указа президента «О мерах по обеспечению национальной безопасности Российской Федерации и защите граждан Российской Федерации от преступных и иных противоправных действий и о применении специальных экономических мер в отношении Турецкой Республики», а также запрета на коммерческие полеты в Египет, введенного решением президента РФ Владимира Путина, принятый 6 ноября, повлекли за собой сокращение (по прогнозам Минтранса – в пределах 40 %) объема чартерных перевозок в России [avianews.com].

Данные обстоятельства нашли свое отражение в производственных показателях авиакомпаний, специализирующихся на чартерных перевозках Российских авиакомпаний, выполняющих в основном чартерные рейсы, всего шесть, их доля на рынке авиаперевозок составляет почти 9,5 %. Эта статистика не учитывает перевозчиков, совмещающих регулярные и чартерные рейсы.

В *табл. 3* представлены показатели работ российских чартерных авиаперевозчиков [<http://polytika.ru/info/47252.html>].

Таблица 3

Авиакомпания	Кем управляется	Объем перевозок за 9 месяцев 2015 г. (тыс. чел.)	По отношению к 2014 г. (%)	Выручка за 2014 г. (млрд руб.)	Чистая прибыль (убыток) за 2014 г. (млн руб.)
«Северный ветер»	«Пегас туристик»	2233	-39,1	40,7	2
Azur Air	Anex Tourism Group	1851	+11 600	1,9	29,8
«Икар»	«Пегас туристик»	882,7	-12,6	13,3	7,4
«Когалымавиа»	Brisco (TH&C)	779,6	-31	7,9	2,4
Royal Flight	Coral Travel (OTI Holding)	694,8	+45,7	3,9	34,7
I Fly	«Тез тур»	488,8	-44,4	7,4	-11,6

История крупнейшей чартерной авиакомпании «Северный ветер» (Nordwind Airlines) берет свое начало с 1995 года под именем «Континентальные авиалинии», в 2008 году на базе данной авиакомпании создан новый бренд – «Северный ветер». Согласно табличным данным, начавшееся в прошлом году падение туристического рынка сильнее всего отразилось на «Северном ветре». В начале года компания лишилась трети своего парка. Если в сентябре 2014 года она эксплуатировала 27 воздушных судов (один Airbus A320, восемь Airbus A321, четыре Boeing 737, четыре Boeing 757, семь Boeing 767 и три Boeing 777), то через три месяца перевозчик отказался от A320, трех Boeing 757

и пяти Boeing 767. Как следствие, перевозки упали на 39 %.

В отличие от «Северного ветра», «Икар» (Ikar Airlines), учрежденная в 2013 году «Пегас туристик» продолжает расширять свой парк. Минувшим летом компания взяла в лизинг Boeing 737-800. По данным Росавиации, на начало июня, парк «Икара» состоял из восьми Boeing 767, большинство из которых ранее эксплуатировал «Северный ветер». В планах компании – увеличение парка до 12 единиц, хотя за девять месяцев этого года компания сократила объем перевозок на 12,6 %. Значимым событием для «Икара» стал выход на дальневосточный рынок регулярных перевозок и осуществление перевозок по маршрутам «Трансаэро».

Второй, по объемам перевозок, чартерной компанией является «Azur Air» (бывшая «Катэкавиа»). В текущем году компания увеличила объём перевозок в 11,6 раз. На сегодняшний день парк авиакомпании насчитывает 14 воздушных судов, среди которых девять Boeing 757-200 и пять Boeing 767-300.

Число перевезенных пассажиров компании «Когалымавиа», летающей под брендом Metrojet, в 2015 году также сократилось – на 31 %. Компания с 2009 года сотрудничала с международным туристическим холдингом TUI. В конце августа 2014 года перевозчик объявил о прекращении сотрудничества с оператором. В конце октября компания нашла нового партнера – владельцем перевозчика стала компания, входящая в международный туристический холдинг TH&C – турецкий оператор Brisco. Последние события вокруг авиакомпании «Когалымавиа» некоторым образом ставят под сомнение эффективность чартерного бизнеса и его безопасность.

Компания «Royal Flight» (бывшая «Абакан-авиа») юридически неподконтрольна иностранцам, но фактически управляется международным туристическим холдингом OTI Holding, в состав которого входит оператор Coral Travel. Владельцы у перевозчика пока прежние. Это ЗАО «Корпорация «Соболь» (70 %) и Абаканское государственное авиапредприятие воздушного транспорта (30 %). В начале 2014 года «Абакан-авиа» начала летать из Домодедово в Анталию под брендом Royal Flight. По договоренности с OTI

Holding она будет эксплуатировать пять Boeing 757-200, которые турецкий холдинг взял в лизинг.

Сильнее всех среди чартерных авиакомпаний просели перевозки у «IFly». Одним из соучредителей перевозчика в 2009 году выступило ООО «Тез тур». Падение туррынка заставило оператора еще осенью 2014 года сократить летные программы. Пришлось сокращаться и оптимизировать бизнес авиакомпании. Потери на традиционных чартерных направлениях IFly пытается компенсировать, выйдя на рынок регулярных перевозок. В начале 2015 года IFly отказалась от использования двух Boeing 757-200, сохранив за собой небольшой парк из пяти воздушных судов (два Airbus A330 и три Boeing 757).

В целом, 2015 год был сложным для отечественной гражданской авиации. Но, несмотря на это, ряд авиакомпаний сохранили свои позиции на рынке чартерных перевозок и завершили год с положительной динамикой.

Что касается региональных перевозчиков, то, например, для авиакомпании «ИрАэро» включение услуг чартера является диверсификацией портфеля продуктов. Сегодня авиакомпания «ИрАэро» занимает весьма устойчивую и доходную позицию на рынке пассажирских перевозок нескольких регионов – Дальний Восток, Северо-восток, Иркутская область, Северный и Южный Урал [<http://iraero.ru>]. Это обусловлено, в основном, следующими факторами:

- стабильным спросом на услуги за счет низкого качества наземной транспортной инфраструктуры (особенно регионы Дальнего Востока и Северо-востока);

- достаточно лояльным уровнем тарифов, которые сформированы по принципу покрытия прямых переменных затрат авиакомпании.

Проанализируем деятельность авиакомпании «ИрАэро» при выполнении чартерных перевозок.

График производственных показателей работы авиакомпании представлен на *рис. 1*.

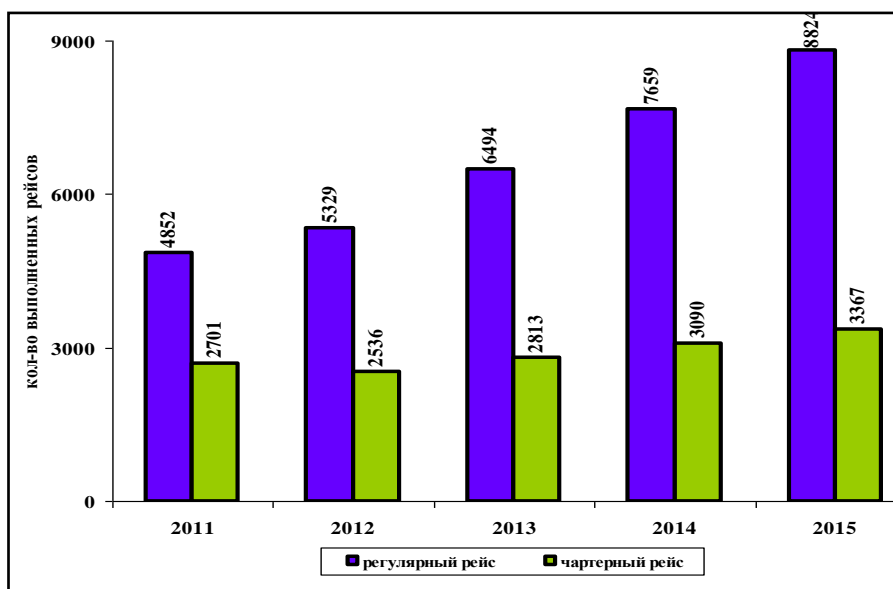


Рис. 1. Количество выполненных авиакомпанией «ИрАэро» рейсов, единиц

Согласно представленным данным, заметна положительная динамика производственных показателей авиакомпании. Следует отметить рост количества выполненных рейсов как регулярных, так и чартерных. Так, за 5 лет, объём выполненных регулярных рейсов авиакомпанией увеличился почти в 1,7 раза (81 %), в среднем ежегодные темпы роста составили порядка 15 %.

Что касается чартерных перевозок, то в 2012 году по сравнению с 2011 годом, наблюдался незначительный спад (на 7%), что объясняется преодолением последствий экономического спада 2011 года. Но уже с 2012...2015 гг. наблюдается положительная тенденция – увеличение количества чартерных рейсов за 4 года на 32 %, в среднем ежегодные темпы роста составили около 9 %.

Доля чартерных перевозок, в общем объёме работы авиакомпании, составляет 31 % (*см. рис. 2*)

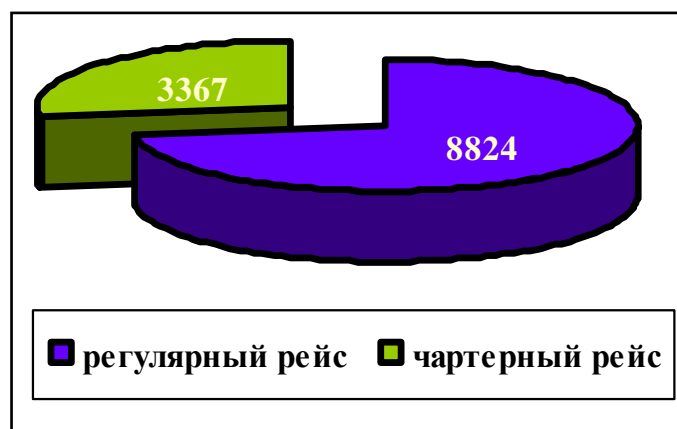


Рис. 2. Соотношение рейсов в общем объеме работы (по видам), единиц

По видам сообщений среди чартерных рейсов лидирующие позиции держат внутренние перевозки (см. табл. 4).

Таблица 4

ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ		
ГОД	ВИДЫ СООБЩЕНИЙ	
	Внутренние	Международные
2011	100 %	-
2012...2015	97...98 %	2...3 %

Согласно представленным данным, в 2011 году авиакомпания выполняла рейсы исключительно по внутренним линиям – выполненный тоннокилометраж составил 8417 тыс. ткм, из которых 1458 тыс. ткм пришлось на местные сообщения, при чем большую долю перевозок занимают пассажирские. С 2012 года авиакомпания поправила свои показатели по видам сообщений – доля международных перевозок составила 3 % от итоговых показателей чартерных перевозок, 97 % пришлось на внутренние линии. На сегодняшний день данная позиция сохраняется.

Проведённый анализ показал, что расчётная наполняемость рейсов позволяет авиакомпании обеспечить весьма приемлемый уровень рентабельности. Выполнение чартерных рейсов неразрывно связано с состоянием ресурсов авиа-

компаний. Для движения вперед отрасли авиаперевозок необходимы финансовые средства, необходимо обновление парка воздушных судов, изменение условий функционирования предприятий. Так, авиакомпания «ИрАэро» планирует пополнить парк самолётов за счёт приобретения четырёх самолётов Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100), их поставка ожидается в конце апреля – начале мая 2016 года [<http://tass.ru/transport/2731618>]. Учитывая то, что в будущем прогнозируется дальнейшее увеличение спроса, становится очевидно, что у авиакомпании «ИрАэро» есть все условия для дальнейшего развития предоставляемых видов услуг, в том числе и чартерных перевозок.

Библиографический список:

1. Авиакомпания «ИрАэро» всегда на высоте! // [Электронный ресурс]. URL: <http://iraero.ru> (дата обращения 28.02.2016).
2. Авиакомпания «ИрАэро» планирует приобрести в лизинг 4 самолета Superjet-100 // [Электронный ресурс]. URL: <http://tass.ru/transport/2731618> (дата обращения 13.03.2016).
3. Как устроен бизнес нерегулярных авиаперевозок // [Электронный ресурс]. URL: <http://polytika.ru/info/47252.html> (дата обращения 28.02.2016).
4. Приостановка чартерных рейсов в Турцию // [Электронный ресурс]. URL: <http://aviaforum.ru/threads/priostanovka-charternyx-rejsov-v-turciju.42786/page-3><http://avianews.com> (дата обращения 19.01.2016).
5. *Соколов М.* Объем внутрироссийских авиаперевозок увеличился на 14,5% в 2015 году // [Электронный ресурс]. URL: <http://www.aviaport.ru/digest/2016/01/13/376665.html> (дата обращения 20.02.2016).