

Пассажирские авиаперевозки в России в условиях санкций

Лебедь Полина Руслановна

Финансовый университет, Москва, Россия

E-mail: polinka08-95@ya.ru

Пассажирские авиаперевозки являются одной из важных отраслей экономики нашей страны. Согласно данным от 14 января 2014 года действующий сертификат эксплуатанта имеют 116 авиационных предприятий[1], среди которых выделяются наиболее крупные: ОАО Аэрофлот, ОАО «АК «Трансаэро», ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» (международная авиационная группа) и S7 Airlines (ОАО «Авиакомпания «Сибирь»).

По итогам наших исследований было замечено, что данные 4 фирмы осуществляют более 50% всех авиаперевозок в РФ по итогам 2012 года, и этот процент растет с каждым годом.

Однако ввиду последних политических событий пассажирские авиаперевозки нашей страны, как и многие другие отрасли, подвержены влиянию санкций со стороны ЕС. Эти санкции коснулись, прежде всего, «дочки» Аэрофлота - компании «Добролёт».

Название «Добролёт» появилось еще в 1923 году: именно тогда было образовано Акционерное общество российского добровольного воздушного флота «Добролёт». В 1932 году общество было переименовано в «Аэрофлот».

В октябре 2013 года компанией «Аэрофлот» было зарегистрировано 100-процентное дочернее предприятие ООО «Добролёт». Компания создавалась по бизнес-модели классического бюджетного перевозчика, которая позволяет снизить стоимость полета для пассажиров. Данная практика популярна во многих странах. Так, доля пассажиропотока бюджетных компаний в Европе составляет 38%, в Северной Америке - 30%, в Южной Америке 27%, Азии - 17% и Африке - 9%, и с каждым годом увеличивается.

Столь невысокая цена на билеты компании «Добролёт», по сравнению с другими авиаперевозчиками, объяснялась следующим:

- питание и напитки не входили в стоимость тарифа;
- часть тарифов «Добролёта» являлась невозвратными;
- провоз багажа был платным, однако ручную кладь можно было взять с собой на борт бесплатно;
- у авиакомпании была возможность принимать на работу иностранных командиров воздушных судов, что способствовало сокращению ее расходов[2].

Что касается парка воздушных судов, то компания «Добролёт» эксплуатировала новые Boeing 737-800 NG. Использование иностранных судов для перевозки пассажиров дало возможность ввести ЕС санкции против этой компании и приостановить ее деятельность. Дело в том, что ирландская лизинговая компания SMBC Aviation Capital отказалась выполнять договор на Boeing 737-800NG, а немецкая Lufthansa Technik прекратила техническое обслуживание самолетов «Добролёта»[3]. Поскольку два единственных самолета российского лоукостера, выполнявших рейсы, - это «Боинги», то авиакомпания просто физически не могла осуществлять полеты. Именно поэтому 4 августа 2014 года авиакомпания была вынуждена приостановить свою деятельность.

Санкции против «Добролёта» объяснялись тем, что, летая из Москвы в Симферополь, лоукостер «облегчал интеграцию Крыма в РФ». Однако аэропорт «Симферополь» ежедневно обслуживает в среднем 110-120 рейсов, которые выполняют 25 компаний, в том

числе крупнейшие авиаперевозчики России, но санкции коснулись лишь «Добролёта»

Объявление санкций против авиакомпании «Добролёт» вызвало бурную реакцию со стороны общественности. Игорь Ободков, помощник председателя Шереметьевского профсоюза летного состава (ШПЛС), считает, что санкции в дальнейшем могли бы распространиться на любую другую авиакомпанию, у которой воздушные суда в лизинге[4]. Действительно, введение подобных санкций приостановило бы работу многих российских авиаперевозчиков, так как доля иностранных самолетов во флоте российских компаний резко преобладает над долей воздушных судов отечественного производства. Однако, по мнению исполнительного директора отраслевого агентства «АвиаПорт» Олега Пантелеева, «это нанесет весомый удар не только по экономике России, но и по экономикам самих стран, вводящих санкции». Как можно заметить, санкции против других авиакомпаний введены не были[5].

В тот же день, когда «Добролёт» прекратил полеты, «Российская ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта», в которой состоит большинство авиаперевозчиков России, обратилась с заявлением к правительству с просьбой принять неотложные меры. По их мнению, необходимо было исключить факты «дискриминационного отношения зарубежных структур к деятельности отечественной гражданской авиации» и обеспечить неуклонное выполнение «принятых обязательств, предусмотренных международными соглашениями в области воздушного транспорта».

В итоге в Минтрансе появилось предложение ограничить воздушный транзит над территорией России. «Для Европы закрытие транзита через Россию будут иметь очень страшные последствия. Стоимость полетов увеличится на 50 тысяч долларов в одну сторону. Думаю, теперь чиновники Евросоюза задумаются, проведут консультации с бизнесом и прекратят вводить санкции против России в области гражданской авиации», - сказал президент АЭВТ Владимир Тасун[6]. Однако данное предложение не получило своего развития, за исключением полетов над Украиной, запрет которых связан с катастрофой пассажирского «Боинга» недалеко от государственной границы с РФ.

Таким образом, санкции ЕС по отношению к России затронули и отрасль пассажирских авиаперевозок. Закрытие компании «Добролёт» вызвало бурную реакцию со стороны российских авиаперевозчиков. Однако нельзя не согласиться с мнением президента АЭВТ Владимира Тасуна о том, что санкции в отношении «Добролёта» были непродуманным шагом со стороны Еврокомиссии, потому что представители авиабизнеса всегда были против любых ограничений полетов.

[1] Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта Российской Федерации. Росавиация. URL: <http://www.favt.ru/> (дата обращения 16.03.2014).

[2] Официальный сайт ООО «Добролет», Группа Аэрофлот. URL:

<http://www.dobrolet.com/ru/company/> (дата обращения: 17.11.2014).

[3] Лабыкин А. «Закрывать» небо над Россией никому не выгодно. URL:

<http://expert.ru/2014/08/7/zakryivat-nebo-nad-rossiej-nikomu-ne-vyigodno/> (дата обращения: 17.11.2014).

[4] Санкции ЕС могут обрушить авиаперевозки в России. URL:

http://www.solidarnost.org/news/news_4166.html (дата обращения 17.11.2014).

[5] Смирнов А. «Жесткие санкции приведут к национализации воздушного флота».

URL: <http://www.profile.ru/society/item/84749-zhestkie-sanktsii-privedut-k-natsionalizatsii-vozdushnogo-flota>

flota (дата обращения 19.11.2014).

[6] Лабькин А. «Закрывать» небо над Россией никому не выгодно. URL:

<http://expert.ru/2014/08/7/zakryivat-nebo-nad-rossiej-nikomu-ne-vyigodno/> (дата обращения: 17.11.2014).

Источники и литература

- 1) Лабькин А. «Закрывать» небо над Россией никому не выгодно. URL: <http://expert.ru/2014/08/7/zakryivat-nebo-nad-rossiej-nikomu-ne-vyigodno/> (дата обращения: 17.11.2014).
- 2) Смирнов А. «Жесткие санкции приведут к национализации воздушного флота». URL: <http://www.profile.ru/society/item/84749-zhestkie-sanktsii-privedut-k-natsionalizatsii-vozdushnogo-flota> (дата обращения 19.11.2014).
- 3) Санкции ЕС могут обрушить авиаперевозки в России. URL: http://www.solidarnost.org/news/news_4166.html (дата обращения 17.11.2014).
- 4) Официальный сайт ООО «Добролет», Группа Аэрофлот. URL: <http://www.dobrolet.com/ru/company/> (дата обращения: 17.11.2014).
- 5) Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта Российской Федерации. Росавиация. URL: <http://www.favt.ru/> (дата обращения 16.03.2014).