

Новый авиаперевозчик появится в елизовском аэропорту уже в конце текущей недели. В субботу, 14 ноября, там должен приземлиться первый «Боинг 767-200» авиакомпании «ЮТэйр» – национального холдинга, чья штаб-квартира расположена в Ханты-Мансийском автономном округе.

Предполагается, что «юты» – так называют компанию в профессиональном летном сообществе – будут выполнять два рейса в неделю из столичного аэропорта Внуково в Петропавловск и обратно. Тем самым третья в стране по пассажиропотоку авиакомпания надеется составить конкуренцию крупнейшему российскому перевозчику- «Аэрофлоту».

Летаешь,

значит растешь

Компания «ЮТэйр», согласно договоренности с правительством полуострова, возьмет на себя нагрузку по авиаперевозкам между Москвой и Камчаткой, которая раньше лежала на фактически обанкротившейся «Трансаэро». Новый для нашего края перевозчик в своих пресс-релизах анонсировал аттракцион неслыханной щедрости: обещанная пассажирам цена невозвратных билетов в один конец будет начинаться от 11 тысяч 175 рублей без учета агентской комиссии. Полет туда и обратно обойдется, таким образом, примерно в 26 тысяч.

В 2014 году воздушные суда «ЮТэйр» перевезли более 11 миллионов пассажиров, уступив по этому показателю только «Аэрофлоту» и «Трансаэро». Авиакомпания совершает рейсы по 110 направлениям, более 40 из которых являются уникальными. Ее основным хабом является московский аэропорт Внуково, через который ежедневно компания выполняет более 160 рейсов. Месяц назад предприятие прошло процедуру очередного сертификационного аудита на соответствие стандартам эксплуатационной безопасности. Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) продлила действие соответствующего сертификата до 12 октября 2017 года.

Сейчас компании принадлежит более 60 воздушных судов. Парк самолетов «ЮТэйр» состоит преимущественно из лайнеров иностранных производителей «Боинг» и АТР, а также российского бренда «Антонов». Вертолетный парк компании включает более 350 единиц техники. В его структуре самые грузоподъемные на планете вертолеты Ми-26, способные перевозить грузы весом 20 тонн.

Несмотря на появившиеся в новостных лентах сообщения о том, что доступные билеты с Камчатки в Белокаменную и обратно на ближайшие недели были моментально раскуплены, это не совсем так. На момент подготовки этого материала нам удалось найти в продаже билет до Москвы на следующую субботу в экономическом классе «ЮТэйра» за 13 тысяч 100 рублей. При этом, чтобы в этот же день попасть на борт аэрофлотовского лайнера, выложить пришлось бы почти в пять раз больше. Впрочем, вряд ли такой откровенный демпинг продлится долго. Как только ближайшие рейсы заполнятся – а это при таких ценах не заставит себя ждать – стоимость билетов у конкурентов обязательно сравняется.

Рейсы из Внуково в Пет-

ропавловск сургутский холдинг намерен выполнять по вторникам и пятницам. С учетом разницы часовых поясов, прибывать в Елизово самолеты будут каждые среду и субботу. В эти же дни в столицу станут улетать лайнеры с Камчатки. «Новый авиационный

маршрут позволит обеспечить регулярное авиасообщение между Камчатским краем и Москвой, а стыковки во Внуково откроют для жителей региона больше сотни направлений обширной маршрутной сети», – заявил, презентуя свой новый маршрут, президент «ЮТэйр» Алексей Будник.

Впрочем, объявленный график полетов пока дает повод усомниться в том, что «юты» станут полноценной заменой покидающей рынок «Трансаэро». Камчатцы еще не успели забыть, что рухнувшая в пропасть финансового краха вторая авиакомпания России выполняла на этом направлении от четырех до семи рейсов в неделю на огромных Боингах-777. «Три семерки» берут на борт 440 пассажиров, в то время как в салоне ютэйровского 767-го помещается не более 255 кресел. Учитывая, что в наш регион можно добраться только по воздуху, пока новый перевозчик не дотягивает до возможностей старого.

Классовая борьба за клиентов

Производственные достижения и проблемы авиакомпаний, как и их бухгалтерская отчетность, это совсем не то, что в первую очередь интересует пассажиров. Главные вопросы, на которые они пытаются найти ответы, это насколько комфортным и безопасным будет перелет, а также сколько за это удовольствие придется платить?

Обслуживание на рейсах «ЮТэйр», как и в других компаниях, зависит от класса билета. Основных в компании предусмотрено три: эконом, эконом-комфорт и бизнес.

В экономическом классе во время полета полагаются только прохладительные напитки, а также стандартные обед или ужин. Их впрочем, подают, только если рейс продолжается более трех часов. Никаких дополнительных приятностей не предусмотрено.

К тем, кто заплатил за эконом-комфорт, отношение на порядок лучше. Оно соответствует стандартам бизнес-класса континентальных европейских авиакомпаний. Кресла установлены с большим шагом между рядами. Салон оснащен отдельной гардеробной. Есть меню, в которое включен выбор холодных закусок, салатов, горячих блюд, вино и соки.

Наконец, пассажирам бизнес-класса предоставляют дорожные наборы, в которые кроме стандартных салфеток, очков для сна и беруш зачет-то входят даже сумочка, носки и рожок для обуви. Проголодавшись, можно выбрать холодные закуски и салаты, горячие первые и вторые блюда, десерт, вино, коньяк, соки и воды. Есть в репертуаре «ЮТэйра» еще и премиум-класс, но не на всех направлениях. Камчатским пассажирам он недоступен ни за какие деньги.

Впрочем, при таких завлекательных предложениях, опубликованных на официальном сайте компании, отзывы клиентов о ней в интернете колеблются от «ужас» и «отвратительно» до «достойно» и «в восторге». Большинство клиентов из «золотой середины» рейтинга оценок в своих комментариях сходятся. Среди достоинств «ЮТэйр» они называют географию полетов, удобные стыковочные рейсы, и неплохое в целом состояние авиапарка. Из недостатков отмечают частые задержки рейсов, дороговизна билетов, питание впроголодь и замены самолетов без объяснения причин. Наиболее коротко и ясно высказался один пассажир из Москвы: «Лоукостер по цене Аэрофлота».

Вскоре жители нашего полуострова смогут составить собственное мнение о новом для нас авиаперевозчике. Пока для Камчатки по соотношению цены и качества он выглядит приемлемо. Но нет никаких сомнений в том, что сегодняшняя дешевизна перелетов долго не продлится.

«Рост цен на авиабилеты неизбежен, – считает Олег Пантелеев, руководитель аналитического цент-

ра «АвиаПорт». – Это будет особенно заметно в нижнем ценовом сегменте. Подрастут именно самые дешевые и доступные тарифы. Любое уменьшение конкуренции ведет к росту цен. Компания «Трансаэро» предлагала ряд очень выгодных для пассажиров тарифов, но они были, мягко говоря, не очень экономически обоснованы. То есть цена откровенно ниже рынка. Другие авиакомпании так рисковать не будут».

О том, что ждать дешевых билетов россиянам больше не стоит, заявил и гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев. Он подчеркнул, что сейчас нет предпосылок для падения стоимости билетов. «Если игроки авиабизнеса начнут занижать цены, то они пойдут по стопам «Трансаэро», работая себе в убыток», – пояснил российский авиационный топ-менеджер номер один.

В следующие год-два российские авиакомпании, памятуя о том, как плохо кончил второй авиаперевозчик страны, будут вести себя более рационально. Сплошной демпинг, который на рынке вот уже почти пять лет, должен закончиться, поскольку нужно когда-то и деньги зарабатывать. Тем более, рынок авиаперевозок уже несколько лет закрыт для новых участников, благодаря административным препонам.

Минимальный парк из восьми самолетов, контрольный пакет акций у российских инвесторов – далеко не все ограничения для создания авиакомпаний, введенные в российском законодательстве. Вдобавок, теперь для российских инвесторов и банков авиа-

ция – табу на несколько лет. Количество авиакомпаний сокращается, а концентрация увеличивается. В основном, за счет группы «Аэрофлот», которая сейчас будет контролировать почти половину рынка.

Не улететь в убытки

То, что правительство полуострова оперативно смогло решить проблему внезапно возникшего дефицита авиабилетов в Москву, можно только приветствовать. Пусть не обошлось и без ляпсуса с заявлениями о привлечении на этот маршрут китайских авиапредприятий, что, как известно, запрещено Воздушным кодексом РФ. В федеральном Минвостокразвития камчатских коллег тактично подправили. Дескать, там поддерживают развитие конкуренции и готовы «принять участие в рассмотрении предложений Камчатского края в случае их официального поступления».

Идея в итоге умерла, не успев родиться, но переговоры с холдингом «ЮТэйр» были организованы и проведены молниеносно. Теперь нам всем очень хотелось бы надеяться, что новый конкурент «Аэрофлота» не покинет Камчатку так же быстро, как и примчался сюда. Ранее не выдержала соперничества с российским авиагигантом и ушла домой компания «Якутия». Акционерное общество «Трансаэро» вовсе разорено. В свете последних событий не принято вспоминать о том, что совсем недавно на грани краха находились и наши западные партнеры из группы «ЮТэйр».

Первые сообщения о ее финансовых трудностях начали появляться еще в мае прошлого

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.

В «ЮТэйр» связывали сложное финансовое положение компании с ослаблением курса рубля и общей ситуацией на рынке авиаперевозок. В свою очередь, топ-менеджер одного из крупных российских аэропортов сказал в интервью РИА Новости, что у компании серьезные долги перед контрагентами, насчитывающие сотни миллионов рублей. По словам этого человека, имени которого информантство не назвало, проблемы возникли из-за разницы курса валют. Перевозчик получает деньги за билеты в рублях, а расплачивается за самолеты в долларах. Финансовое положение авиакомпании ухудшила и ситуация на туристическом рынке, который переживает серьезный упадок. 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. В декабре 2014 года генеральный директор «ЮТэйр» Андрей Мартиросов отметил, что «подача иска о банкротстве – стандартный прием, которым пользуются кредиторы, имеющие часто малый размер задолженности». Мартиросов подчеркнул тогда, что «наличие подобных претензий не отразится на производственной деятельности компании».

Но более или менее свободно вздохнуть руководство холдинга смогло только после того, как «ЮТэйру» нынешней осенью были предоставлены бюджетные субсидии почти на миллиард рублей, а также госгарантии еще на девять с половиной миллиардов.

Ранее авиакомпании удалось достичь договоренности с Альфа-банком о реструктуризации кредитного долга. Срок займа был увеличен, а на его погашение банкиры дали авиаторам новый кредит.

Соглашение с кредиторами, таким образом, достигнуто, но сами долги ведь никуда не делись. Их все равно рано или поздно придется погашать. И как это отразится на дальнейшей деятельности холдинга, еще до конца не ясно. В случае с «Трансаэро» государство почти год пыталось найти решение, которое бы позволило не останавливать полеты. Но для перезагрузки проблемной авиакомпании нужны были немалые деньги: от 100 до 120 миллиардов рублей. У частных акционеров компании такой суммы не было, а правительство не дало. В кризис не до широких жестов.

Компания «ЮТэйр» пока не испытывает критических проблем и чуть-чуть отодвинулась от края финансовой пропасти. Но такое положение дел будет продолжаться ровно до тех пор, пока к предприятию проявляют лояльность его кредиторы. Так что пожелаем новому для Камчатки перевозчику успехов и долгих лет жизни. Однако готовыми будем ко всему.

Дмитрий ЧЕРНОВ.