



Авиаперевозчики надеются на чартеры

Мария Зотова

26 марта 2009 года, 18:53 // [Транспорт](#), [Россия](#), [авиация](#)

[Вставить в блог](#)



[ckr.com](#)

С 29 марта российские и международные авиакомпании переходят на летнее расписание. Если с регулярными рейсами большинство из них уже определилось, то спланировать чартерную загрузку перевозчикам пока довольно сложно. Они ведут переговоры с туроператорами и надеются на то, что россияне все-таки поедут отдыхать — пусть и более экономно, чем привыкли.

Напомним, по данным Росавиации пассажироперевозки российских авиакомпаний в феврале 2009 года сократились на 20% по сравнению с аналогичным периодом годом ранее. По словам замгендиректора «Аэрофлота» Игоря Десятниченко, в новом сезоне крупнейший участник отрасли планирует сохранить перевозки на уровне прошлого года. Ранее глава компании Валерий Окулов

сообщал, что бронирование на апрель показывает сокращение пассажироперевозок на 18%, на май — на 14% по сравнению с прошлым годом.

Как заявил на днях коммерческий директор «Аэрофлота» Алексей Сидоров, авиакомпания намерена активизироваться на чартерном рынке перевозок. В частности, с июня по сентябрь чартерные «Ил-96» будут летать в Подгорицу, Эйлат, Пулу, Агадир, Майорку, Катанию, Афины. А для чартеров на Родос, Палермо, Римини, Корфу, Пизу будут использоваться самолеты А320. Наконец, практически круглогодично будет летать чартерный рейс Москва–Мале–Коломбо.

Руководство «Аэрофлота» надеется на увеличение пассажиропотока по итогам летней программы на 0,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Чтобы обеспечить подобные показатели, в авиакомпании решили сократить количество рейсов на 6%. Так, будут приостановлены полеты в Джидду, Мумбай и Торонто, а по ряду российских направлений сокращена частота рейсов. Зато в мае прибавится новый регулярный рейс из Москвы в Вильнюс, а в июне — в Гуанчжоу. Увеличивается также частота полетов во Владивосток, Петропавловск-Камчатский и Дубай.

«Сибирь» пока свои чартерные планы держит в секрете. Среди новых регулярных рейсов авиакомпании — стартующий в мае Якутск и в июне Мадрид. Из Новосибирска открываются полеты в Алма-Ату и цепочка Новосибирск–Красноярск–Норильск. Увеличена и частота полетов на наиболее востребованных российских направлениях: Москва–Санкт-Петербург и Москва–Краснодар.

Пресс-секретарь авиакомпании «Атлант Союз» Кристина Севастьянова рассказала BFM.ru, что пока есть подтвержденная программа по чартерам лишь от Tez Tour — с другими туроператорами ведутся переговоры. Крупнейший российский туроператор планирует рейсы в Анталию, Даламан, Бодрум, Хургаду и Шарм-Эль-Шейх — любимые направления россиян. Частота полетов утверждена до июня, далее все будет зависеть от самочувствия туристического рынка. Впрочем, у «Атлант-Союза»

есть и новые регулярные рейсы — в Бухару и Фергану.

По словам генерального директора Sky Express Марины Букаловой, авиакомпания продолжит активно развивать чартерную программу и надеется довести объем чартерных перевозок в общей программе полетов до 25%. На лето ведутся переговоры с туроператорами по направлениям Тиват (Черногория), Пула (Хорватия), Бургас и Варна (Болгария), Пардубице (Чехия).

«По статистике, больше всего перевозок на турецком направлении — это не так далеко, как Египет или Тунис. Возможно, мы увеличим частоту рейсов в Стамбул до ежедневной — все будет зависеть от объемов операторов, — объяснил BFM.ru пресс-секретарь Sky Express Виталий Коренюгин. — На летнее расписание уже продано как минимум 30-35% билетов. Наиболее дешевые тарифы выкуплены с момента открытия расписания — с начала февраля. Предприимчивые отдыхающие граждане давно забронировали билеты в Сочи, Калининград. По определенным направлениям продажи на летний сезон превышают и 40%».

Коренюгин считает, что россияне не откажутся от отдыха, несмотря на кризис, хотя, возможно, поедут не по тем направлениям, по которым планировали. Авиакомпания рассчитывает на приток клиентов, которые раньше пользовались услугами более дорогих традиционных перевозчиков.

В «Трансаэро» летнее расписание до момента его публикации комментировать отказываются. Однако в аэропорту Пулково сообщили, что под вопросом находятся рейсы этой авиакомпании в Шанхай, Саньян, Родос, Ираклион, Гоа и Пунта-Кана — они вернутся в расписание в случае возобновления спроса. А коммерческий директор ГТК «Россия» Игорь Морачев заявил, что число чартеров летом 2009 года сократится до 15% по отдельным направлениям. Тем не менее, будут открыты полеты на острова Кос и Аракс в Греции. Из регулярных приостановлены рейсы в Афины и Венецию, будет также сокращена частота некоторых полетов.

«В последние годы по чартерам зачастую была недозагрузка,

особенно летом. Это происходило ввиду неправильной оценки рынка туроператорами, — комментирует главный редактор журнала «Авиатранспортное обозрение» Алексей Сеницкий. — Впрочем, авиакомпаниям это не страшно — они свои деньги получают, даже если самолет будет пустой. Но места на чартерном рынке наверняка всем не хватит. Думаю, произойдет консолидация — по нынешним временам мало кто из туроператоров способен выкупить рейс целиком. Порой консолидатором выступает сама авиакомпания».

«Наученные горьким опытом прошлого года, особенно июлем, когда рынок и без всякого кризиса рухнул под давлением перезаказа чартеров и лавины спецпредложений, туроператоры значительно сократили предложение в начале кризиса и прошли зимний сезон с минимальными потерями, — рассказал в интервью BFM.ru президент Российского союза туристической индустрии Сергей Шпилько. — Все летние программы сейчас предварительные, ясность в них внесут продажи майских праздников. Если сезон будет успешным настолько, насколько это возможно в нынешних условиях, то будут ставиться дополнительные борты, которых в этом сезоне, думаю, всем хватит».

По словам Алексея Сеницкого, раньше авиакомпаниям было проще снизить издержки за счет использования старых советских самолетов, стоимость которых практически амортизирована. Основные затраты приходились на хранение лайнеров и поддержание их летной годности. Загружая весь имеющийся парк три сезона в году (Новый год, майские праздники и лето), перевозчики могли отдыхать все оставшееся время. А сейчас практически все самолеты западного производства находятся в лизинге, и платежи по ним необходимо совершать каждый месяц, поэтому простой авиапарка выливается в убытки.

Ситуацию осложняет кризис доверия к авиаперевозчикам со стороны банков — Сеницкий отмечает, что на Западе кредит по-прежнему получить существенно легче: «Западные компании не могут лопнуть как наши — они продолжают операционную деятельность. Не может быть ситуации, как с AirUnion — кредиторы

растащили компанию по кусочкам. Речь шла о небольшой задолженности, но перевозчику не дали возможность ее рефинансировать — возникла паника среди кредиторов, требовавших мгновенного возврата средств. А государство у нас от кредиторов защитить не может».

URL: <http://www.bfm.ru/news/2009/03/26/aviaperevozchiki-nadejutsja-na-chartery.html>