400. Сейчас в мире летают всего два самолета повышенной вместимости — Boeing-747-8 и Airbus A380. Данные лайнеры имеют большой список плюсов, таких как повышенный комфорт, большая вместимость, но они слишком дороги в обслуживании, что делает их использование выгодным на крайне маленьком списке маршрутов, где высокая загруженность и есть постоянный спрос на авиабилеты. Российским авиакомпания такие лайнеры на данный момент не нужны, да и заказов на такие лайнеры практически не поступали со стороны российских авиакомпаний.

Такие лайнеры будут еще достаточно долго востребованы среди авиакомпаний стран ближнего Востока, стран Азии и ряда авиакомпаний Центральной Европы, но за то время которые они используются, есть вероятность, что рынок может и пересмотреть свои потребности и запросы.

Но все это еще пока отдаленная перспектива, о которой говорить пока еще преждевременно, но быть готовым к новым потребностям рынка и новым тенденциям мы должны быть готовы.

Рынок пассажирских перевозок в России уже никогда не будет таким каким он был, уже практически не возможно наличие только одной авиакомпании в стране (как хотели бы многие специалисты), рынок сформировал конкуренцию, которая с каждым годом будет заставлять перевозчиков постоянно меняться, внедрять новые услуги пассажирам, разрабатывать новые программы и использовать новые технологии, ломать стереотипы и развиваться, в противном случае если этого не делать, можно будет отправиться в учебники истории по пассажирским перевозкам.

1. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Аникин Б.А.; Родкина Т.А.; Волочиенко В.А.; Заичкин Н.И.; Межевов А.Д.; Федоров Л.С.; Вайн В.М.; Воронов В.И.; Водянова В.В.; Гапонова М.А.; Ермаков И.А.; Ефимова В.В.; Кравченко М.В.; Серова С.Ю.; Серышев Р.В.; Филиппов Е.Е.; Пузанова И.А.; Учирова М.Ю.; Рудая И.Л. Основы логистики. Москва, 2013.
2. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Аникин Б.А.; Родкина Т.А.; Волочиенко В.А.; Заичкин Н.И.; Межевов А.Д.; Федоров Л.С.; Вайн В.М.; Воронов В.И.; Водянова В.В.; Гапонова М.А.; Ермаков И.А.; Ефимова В.В.; Кравченко М.В.; Серова С.Ю.; Серышев Р.В.; Филиппов Е.Е.; Пузанова И.А.; Учирова М.Ю.; Рудая И.Л. Основные и обеспечивающие подсистемы логистики. Москва, 2013.
3. Воронов В.И., Воронов А.В., Лазарев В.А., Степанов В.Г. Международные аспекты логистики: Учебное пособие. / Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2002. – 168 с.
4. Воронов В.И. Международная логистика (Электронный ресурс). Вестник университета (Государственный университет управления). 2014. с.700.
5. Воронов А.В., Воронов В.И., Лазарев В.А. Вестник университета (Государственный университет управления) 2008. №1. С. 55
6. Воронов В.И., Авдеев А.С. Зарубежный опыт использования концепций управления логистическими системами: адаптация к деятельности российских компаний. В сборнике: Научная дискуссия современной молодежи: актуальные вопросы, достижения и инновации. Сборник статей II международной научно-практической конференции в 2-х частях. Пенза, 2017. С. 42-46.
7. Воронов В.И., Кривоносов Н.А. Савостьянов Г.Н., Кожанова В.В. Инновационные технологии в логистике. Научно-аналитический журнал: «Инновации и инвестиции» № 4, 2015 – стр. 2-4.

Челмакин Д.О.

Российские авиационные перевозчики в составе международной и национальной логистики

*Московский политехнический университет
(Россия, Москва)*

doi:10.18411/lj-04-2018-83

idsp: 000001:lj-04-2018-83

Аннотация

В данной статье автор рассмотрел тенденции развития отечественных авиакомпаний в международной и национальной авиационной логистике.

Ключевые слова: логистика, международная логистика, авиационная логистика.

В настоящее время уже невозможно представить себе международную, региональную и национальную логистику, ее систем, составляющих структурных элементов и звеньев без транспортной отрасли, современного ассортиментного, разнообразного вида, типа транспорта, транспортных средств, обеспечивающего транспортного оборудования и транспортных коммуникаций [1-4].

Современные технологии настолько интенсивно развиваются, что появляется потребность в быстрой и качественной доставке грузов, начиная от незначительных расстояний, между городами, и заканчивая межконтинентальными. Какой вид транспорта способен осуществлять доставку всего необходимого в самые короткие сроки и с максимальной сохранностью груза? Существует только один ответ на этот достаточно сложный и интересный вопрос - авиационный транспорт. Всем известно, что Россия славится своей военной и гражданской авиатехникой, разной специализации, но что ожидает отечественные авиакомпании на международном уровне таких перевозок?

Становление современных российских авиакомпаний началось в 1992 году, в сложной экономической и политической ситуации в стране. Развитие пассажирских перевозок в России в тот момент происходило практически без учета процессов, происходящих в зарубежных государствах. Тенденции, которые проходили за рубежом, заставляли российские власти и российских перевозчиков в экстренном порядке пересматривать прежнюю систему и создавать условия для развития пассажирских перевозок, внедрять современные концепции управления предпринимательскими организациями [5] и инновационные технологии в логистике [6].

Первый этап начался с 1992 года, поскольку в то время были созданы многие российские авиакомпании, среди них: «Трансаэро», «Красноярские авиалинии» (КрасЭйр), «Самара», «АЛТ», «S7» (прежнее название «Сибирь») и т.д., безусловно, на рынке также присутствовала авиакомпания «Аэрофлот», которая уже мало чем напоминала прежний «Советский Аэрофлот».

Развитие пассажирских перевозок на данном этапе было продиктовано возросшими потребностями рынка в перевозке и практически свободным доступом к аэропортам и авиационной инфраструктуре как российским, так и иностранным перевозчикам. Практически все авиакомпании того времени были созданы на базе бывших авиапредприятий и/или авиаотрядов, большинство воздушных судов той эпохи скорее были как «исторические памятники гражданской авиации», они были конечно на ходу, но практически не удовлетворяли всем современным требованиям со стороны клиентов, но для той эпохи их можно было считать идеальными, они не требовали капитального ремонта, были на ходу и в целом были удобны для экипажей, и идеально работали в российских условиях. Пассажир того времени был практически не притязателен, не требовались дополнительные услуги на борту, требовался качественный перелет за минимальную цену. Все созданные авиакомпании того времени практически полностью устраивали потребителей, но развитие качества перевозок в то время практически не происходило, точнее ему не уделялось большое внимание, но делалось максимально возможное, что бы сервис был на высоте.

Второй этап это начало 2000-х годов, связан с уходом с рынка многих авиакомпаний и появления, новых таких как «Визави», появления первого в России авиационного альянса «ЭйрЮнион» (AirUnion), в который вошли авиаперевозчики «КрасЭйр», «Домодедовские авиалинии», «Самара», «Омскавиа» и «Сибавиатранс». Созданный в 2004 году авиа-альянс так и не смог объединить все авиакомпании в одну структуру. Было создано только юридическое лицо ООО «ЭйрЮнион», которое занималось координацией деятельности авиакомпаний, входивших в альянс (его владельцами стали авиакомпании «КрасЭйр» с 51 % долей и «Домодедовские авиалинии» — 49 %). В конце 2008 года авиационное объединение прекратило свое существование в силу ряда обстоятельств.

Второй этап можно охарактеризовать как этап развития пассажирских перевозок с акцентом на повышения качества перевозок, появлением дополнительных услуг, как на борту, так и в аэропорту, развитием географии перелетов уже не только на лайнерах российского производства, но и на лайнерах иностранных концернов.

Менеджмент российских авиакомпаний на тот момент перенимал опыт зарубежных авиакомпаний, при этом российские авиалинии на тот момент проходили серьезный этап своего развития, закупались или приобретались в лизинг самолеты производства Airbus (модели 319, 320) и Boeing (737, 747, 757, 767) медленно и планомерно выводились из использования лайнеры советского производства (Ту-154, Ил-62, Ил-86, Ил-96), одновременно на рынке появилась авиакомпания «RedWings» которая использует лайнеры только российского производства (Ту-204).

Одновременно с развитием традиционных моделей авиаперевозчиков, на рынке пассажирских авиаперевозок в разное время в России появились 2 авиакомпании которые работали по принципу lowcost перевозок. Первая авиакомпания, которая заработала по данной модели являлась SkyExpress- российская авиакомпания, первая низкобюджетная авиакомпания в стране, основанная в 2006 году.

Базировалась в московском аэропорту Внуково. Практически через 5 лет прекратила свое существование осенью 2011 года, достигнув не плохих результатов, по данным журнала AirlineBusiness (май 2010), «SkyExpress» по итогам 2009 года занимала 56 место в мире среди низкобюджетных авиакомпаний по числу перевезенных пассажиров. Однако модель работы данной авиакомпании практически не могла работать в России в силу ряда обстоятельств, таких как: отсутствие небольших второстепенных региональных аэропортов (в ряде регионов), серьезными административными барьерами, отсутствие доступных кредитов для приобретения новых лайнеров и т.д.

Вторая авиакомпания «Авианова» — ранее существовавшая российская бюджетная авиакомпания, осуществлявшая свою деятельность в 2009-2011 гг.

Компания стала вторым (после SkyExpress) lowcost-авиаперевозчиком в России, быстро наращивала маршрутную сеть, компания осуществляла рейсы по популярным направлениям в европейской части России. Тем не менее, уже через два года авиакомпания прекратила свою деятельность из-за хронической убыточности и отчасти связанной с этим конфликта акционеров.

Жесткое административное регулирование правил международных авиаперелетов, которое сохраняется не только в Российской Федерации, но и во многих странах Европы, регионах Азии, на рынках полетов между Европейскими странами и США, а также между Востоком и Западом, подтолкнули крупные авиакомпании мира в конце прошлого века к созданию авиационных альянсов. Параллельно в тоже время «Аэрофлот» совершает новый шаг в своем развитии, официально становится десятым членом авиационного альянса «SkyTeam», тем самым доказывая всем, что российские авиакомпании начинают новую эпоху своего развития и возвращаются на мировой рынок пассажирских авиаперевозок.

В свое время ставка «StarAlliance» на недеформированный альянс российских авиаперевозчиков «AiRUnion» оказалась неудачной: создававшие его авиакомпании не пережили кризиса 2008 г., тем самым все старания в этой области к успеху не привели. Другой авиационный альянс «Oneworld» смог получить в свои члены другого серьезного игрока на российском рынке, авиакомпанию «S7». Вступление «S7» произошло 15 ноября 2010 г. в глобальный альянс вместе с авиакомпанией "Глобус", также входящей в группу компаний S7 Group. «S7 Airlines» — динамично, успешно развивающаяся российская авиакомпания, которая с момента своего развития поставила для себя ряд целей и в целом вступление данной компании в глобальный альянс это было скорее вопросом времени, хотя процесс вступления проходил для авиакомпании трудно, но менеджмент с успехом все поставленные задачи выполнил, да и сейчас будучи членом «S7 Airlines» может формировать новые продукты и услуги будучи первопроходцем в данной области.

Стоит отметить, что на крупные авиационные альянсы это «SkyTeam», «StarAlliance» и «Oneworld» приходится 60% мирового количества перевезенных пассажиров и 70% всех располагаемых провозных мощностей.

Участие авиакомпаний в авиационных альянсах значительно повышают конкурентоспособность данного перевозчика на рынке, позволяет получить дополнительных пассажиров, новые маршруты, повышает узнаваемость бренда, серьезную рекламную поддержку со стороны альянса и т.д.

Авиакомпании, которые являются членами альянсов, как правило, подстраивают свое расписание друг под друга, что бы пассажирам стыковка не была такой утомительной, также практически на всех таких маршрутах регистрацию пассажиры, как правило, проходят один раз, но все это является скорее дополнением к основным плюсам участия авиакомпании в авиационном альянсе.

Третий этап начался с 2013 года и продолжается по настоящее время. Данный этап можно охарактеризовать как «эпоху ренессанса» для российских авиакомпаний, конечно, с некоторыми оговорками.

В ноябре 2012 г., после 18 лет переговорного процесса, все страны – участницы ВТО подписали двусторонние соглашения с Россией, после чего Россия стала полноправной участницей этой организации. Члены ВТО принимают обязательства по выполнению основных соглашений и юридических документов, объединённых термином «Многосторонние торговые соглашения», нормами и правилами которых регулируется около 97% всей мировой торговли товарами и услугами.

Российский рынок покидает вторая крупнейшая российская авиакомпания «Трансаэро» (октябрь 2015 года) прекратив полеты, оставив многих своих пассажиров без обратных билетов (при этом а.к. «Аэрофлот» в лице генерального директора г-на Савельева В.Г. заверил общественность что все пассажиры будут перевезены, на практике часть пассажиров возвращалась за свой счет и на бортах других перевозчиков, приобретая дополнительные билеты, в последствии правда некоторые из них получили компенсацию от авиакомпании «Трансаэро»).

Российские авиаперевозчики в последние пять лет кардинально обновили свой флот самолетов, также авиакомпании объявили о заказах на ближайшие несколько лет, а это означает, что процесс модернизации флотов авиакомпаний продолжится. По составу и качеству парков российские авиаперевозчики вышли на один уровень с мировыми авиакомпаниями, что положительно сказывается на имидже российских авиакомпаний. Однако модернизация и расширение флота поставили перед российскими авиакомпаниями еще одну проблему – необходимость подготовки, переобучения персонала.

Поскольку все российские летчики готовились в высших учебных заведениях для пилотирования ВС российского производства, при получении западной техники авиакомпаниям пришлось брать на себя расходы по переобучению на самолеты, произведенные в Европе и США. Проблема дефицита пилотов стала подниматься еще в 2006 г., и за последние несколько лет развития авиации какого-либо эффективного решения найдено не было.

Проблемы и недостатки существующей системы подготовки пилотов не раз назывались причиной авиационных катастроф, которые приводили к человеческим жертвам. Вообще затраты авиакомпаний на содержание своего флота и поддержание его в работоспособном состоянии это одна из самых затратных частей бюджета любой авиакомпании.

Повышение качества услуг, предоставляемых как российскими, так и зарубежными авиакомпаниями являются целью №2 (целью № 1 это развитие географии полетов и введение в эксплуатацию новых лайнеров, ну и, безусловно, обеспечение безопасности полетов) и каждая авиакомпания подходит к решению данной задачи по-своему.

Авиакомпании ближнего Востока («Emirates», «Gulf», «Etihad») ставят в первую очередь на повышение качества обслуживания путем предоставления качественного сервиса на борту, по мнению ряда специалистов даже экономический класс таких авиакомпаний может быть гораздо выше чем бизнес класс многих европейских и/или российских авиакомпаний.

Российские авиакомпании традиционно славились своим качеством обслуживания на борту (здесь и далее по статье нужно отметить, что сервис российских авиакомпаний всегда был на высоком уровне, в первую очередь из-за персонала

авиакомпаний – стюардесс, стюардов, пилотов, инженеров), делая при этом неплохие успехи в качестве сервиса, однако заполняемость мест в бизнес классах не всегда является полным, что несет авиакомпании дополнительные затраты и вот тут наверно стоит изучить опыт иностранных перевозчиков, которые стараются заполнять места во всех классах обслуживания на 100%. Однако, качество бизнес класса многих российских авиакомпаний на данный момент требует серьезного пересмотра, большинство лайнеров имеющие компоновку бизнес-класс как правило, не заполняют места на 100%, нам видится, что опыт немецкой «Lufthansa» был бы полезен, но не нужно забывать, что пассажиры эконома класса также имеют права согласно договору перевозки.

Здесь стоит отметить скандал с рейсом авиационной компании «Аэрофлот» 15 марта 2013 года, когда в Московском аэропорту Шереметьево был задержан рейс Аэрофлота SU-292 Москва-Хошимин. Время вылета переносилось несколько раз без всяких объяснений и уже только после того как разбирательства пассажиров стали попадать на страницы интернета, пассажиры смогли улететь, при этом испытывая трудности при ожидании рейса в аэропорту, такие случаи конечно не красят российские авиакомпании, но тут важно отметить, что такие задержки случаются уже крайне редко, но бывают.

За последние 20 лет диапазон цен на авиабилеты значительно расширился: если раньше самый дорогой билет стоил раз в пять дороже самого дешевого, то сейчас структура тарифов значительно расширилась и можно облететь половину мира в эконома классе как за 300 EUR, так и за 11 000 EUR путешествуя при этом в первом классе. Безусловно, сервис того стоит, и он бы не предоставлялся если бы на него не было спроса, однако не все авиакомпании могут такой сервис предоставить, правда стоит отметить, что и контингент на данный сервис сравнительно небольшой.

1. Воронов В.И., Воронов А.В., Лазарев В.А., Степанов В.Г. Международные аспекты логистики: Учебное пособие. / Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2002. – 168 с.
2. Воронов В.И., Воронов А.В. Основные элементы эволюции элементов цепей поставок в международной логистике ЛОГИСТИКА. Проблемы и решения. Международный научно-практический Украинский Журнал. 2013 №, 2. Украина. Харьков.
3. Воронов В.И. Международная логистика (Электронный ресурс). Вестник университета (Государственный университет управления). 2014. с.700.
4. Воронов А.В., Воронов В.И., Лазарев В.А. Вестник университета (Государственный университет управления) 2008. №1. С. 55
5. Воронов В.И., Авдеев А.С. Зарубежный опыт использования концепций управления логистическими системами: адаптация к деятельности российских компаний. В сборнике: Научная дискуссия современной молодежи: актуальные вопросы, достижения и инновации. Сборник статей II международной научно-практической конференции в 2-х частях. Пенза, 2017. С. 42-46.
6. Воронов В.И., Кривоносов Н.А. Савостьянов Г.Н., Кожанова В.В. Инновационные технологии в логистике. Научно-аналитический журнал: «Инновации и инвестиции» № 4, 2015– стр. 2-4.