

"То, что сейчас происходит с AiRUnion, - это первый звонок к тому, что будет в отрасли"

Глава авиакомпании "Сибирь" (S7) Владислав Филев в интервью "Интерфаксу" высказал мнение о причинах кризиса авиаальянса AiRUnion и оценил перспективы российских перевозчиков, в том числе представляемой им компании.

В последние недели эксперты и участники отрасли отмечают, что кризисная ситуация в AiRUnion сложилась из-за действий основных акционеров - братьев Абрамовичей...

Я стопроцентно не согласен. Абрамович (Борис - гендиректор AiRUnion) стопроцентно профессиональный, подготовленный человек, который всю свою жизнь ничем, кроме авиации, не занимался. Как любой человек, он имеет право на ошибку, но в моем представлении надо разделить ошибки и системные предпосылки.

Все, что сейчас происходит с AiRUnion, - это первый звонок к тому, что будет в отрасли. Во многом такой быстрый кризис компаний альянса спровоцирован катастрофическим ростом цен на керосин - его стоимость возросла почти в два раза. При этом стоимость билетов в два раза не выросла. Керосин стал катализатором и ранее протекавшего процесса.

Я сделал анализ того, какая часть налогов закладывается в стоимости авиабилетов. Выяснилось, что по результатам прошлого года налоги в стоимости билета составляют 25%: это 18% НДС, пошлины на ввоз иностранных самолетов и прочие налоги. Серьезная величина.

Мы имеем 20%-ные пошлины на ввоз самолетов иностранного производства, а также резко выросший керосин, который составляет значительную часть наших расходов.

Когда мы говорим о прибыли авиапредприятий, она измеряется в лучшем случае сотнями миллионов рублей, а налоги, которые мы платим, измеряются миллиардами. В этой ситуации государство должно понять для себя, чего оно хочет достичь: для того, чтобы собрать плоды с дерева, можно его срубить, чтобы удобней было собирать с верхушки, но можно позволить этому дереву плодоносить.

Проблема перевозчиков в том, что, с одной стороны, они приперты налогами, а с другой стороны - не имеют возможности поднимать цены на билеты.

Основные проблемы, которые вы перечисляете, давно существуют в отрасли. В прошлом году к ним прибавился рост цен на керосин...

Этого хватило. До тех пор, пока не было роста цен на топливо, все как-то жило, теперь все проблемы в комплексе вылезли наружу. Мы будем принимать срочные меры для того, чтобы сохранить прибыльность - в ближайшие три месяца мы сокращаем свой флот в два раза за счет российской техники, выводим 33 воздушных судна.

По объему перевозок за счет увеличения количества иностранных самолетов мы останемся на существующем уровне, может, немного сократим. Но основная задача - увеличить прибыльность.

Если бы государство было более гибким, мы бы продолжали работать на них (отечественных самолетах - ИФ), но в сегодняшней ситуации этого быть не может: мы должны остаться кредитоспособными и жизнеспособными. Когда я занимаю деньги в банке, я даю свое личное слово, что верну их обратно.

Как вы считаете, удастся ли отрасли справиться с существующими проблемами. Есть ли у вас оптимизм на этот счет?

Честно скажу - у меня оптимизма нет. Я не думаю, что будет лучше, я рассчитываю, что, поскольку мы одни из лучших, то умрем последними или предпоследними. Никаких улучшений я не ожидаю, ни в какие не верю.

Это касается и перспектив отмены пошлин на наиболее популярные самолеты?

Вопрос с пошлинами мне представляется пределом цинизма. Пошлины были отменены на два типа воздушных судов - размерностью до 19 и свыше 300 кресел, рассчитанные на перевозки самой богатой части населения. Самолеты менее 19 кресел - это бизнес-джеты, а свыше 300 - это те, что летают только по международным маршрутам.

Мы говорим, что движемся в сторону социального государства, и в то же время льготы делаем только для самой богатой части.

Проблема налогов, опять же. Только не подумайте, что я настаиваю на том, чтобы полностью отменить все налоги - нет, конечно, но нельзя же забирать весь мед у пчел, потому что они погибнут зимой. Также и с компаниями нельзя обходиться.

Если вернуться к AiRUnion, считаете ли вы что происходящее - конец для альянса?

Я думаю, что да. Дело даже не в том, можно ли операционно восстановить деятельность компании, она потеряла самое главное - лояльность клиентов. У авиакомпании все остальные активы по сравнению с лояльностью клиентов - это ничто.

Вы говорите, что не стоит обвинять в происшедшем менеджмент. Разве на них не лежит ответственность за то, что происходит?

Менеджер - тоже человек, который имеет право на ошибку: что-то неверно посчитал, где-то не успел. Но я не считаю, что теперь нужно на него набрасываться и расстреливать.

Я думаю, что Абрамович проиграл технологически. Он поставил на старые технологии, уровень производительности которых значительно отстает от новых. Мы и, например, "Аэрофлот" движемся по сходному пути, развивая новые технологии. При том, что мы тратим на них очень большие деньги, они имеют большую степень возврата.

Означают ли ваши слова, что перспектива есть только у "Сибири" и "Аэрофлота"?

Думаю, что в каждой нише будет по одному крупному игроку. "Трансаэро" сейчас является номером один на рынке чартерных перевозок за рубеж, "Ютэйр" - игрок номер один на рынке перевозок малоразмерных самолетов, мы - номер один на рынке внутренних перевозок, "Аэрофлот" - номер один на международных регулярных перевозках.

Есть также ГТК "Россия", которая существует в своей нише, пока всерьез ее рынком никто не займется, существуют, наверное, региональные нишевые интересы, которые можно поддерживать.

Менеджеры авиакомпаний часто повторяют, что отрасль убыточна. Что вас заставляет заниматься этим, не надоело?

Авиация - это болезнь, не профессия. Люди в авиации очень странные: они не умеют ничего другого и не хотят.

Мои доходы за эти годы достаточны для того, чтобы жить, не работая, в 45 лет, в конце концов, можно выходить на дембель, но авиация - это наркотик. Также и Абрамович не смог остановиться, поскольку для него это тоже наркотик. Борис держался за эту компанию до последнего - не потому что, как сейчас пишут, "деньги перекачивал", а потому, что это болезнь. Человек, который всю жизнь проработал в авиации, не мог этого делать - он все деньги до последнего вкладывал в компанию.

Так в чем же все-таки его ошибка?

Это тема как минимум нескольких докторских диссертаций.

Автор: Артур Скальский © Интерфакс РАССЛЕДОВАНИЯ, МИР 4332 02.09.2008, 14:28 154
URL: <https://babr24.com/?ADE=47272> Bytes: 6344 / 6281 Версия для печати Скачать PDF

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot_bot](#)

эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)