

УДК 332.872.42:629.735

ОПТИМИЗАЦИЯ РАСХОДОВ ПРИ УПРАВЛЕНИИ САМОЛЕТОМ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

Ю.А. АНОХИНА, М.В. ВОЛОГЖАНИН

В статье проводится анализ видов расходов при эксплуатации самолетов деловой авиации, а также выделены направления, которые требуют особого внимания для оптимизации расходов.

Ключевые слова: деловая авиация, эксплуатационные расходы, управление самолетом, оптимизация расходов.

Управление самолетом деловой авиации на российском рынке является довольно сложной задачей. Связано это с особенностями становления и развития рынка деловой авиации России, в частности, несовершенством нормативно-правой базы, слабым развитием инфраструктуры и др. Многие владельцы, стремясь снизить уровень расходов, выбирают коммерческую форму эксплуатации самолета. Здесь важен профессионализм и умение компании, управляющей воздушным судном, продавать бизнес-чартеры. Для снижения уровня затрат управляющей компании необходимо также сделать акцент на оптимизацию расходов по эксплуатации самолета владельца.

«Об оптимизации расходов стали задумываться даже российские пользователи бизнес-авиации, ранее не обращавшие пристального внимания ни на стоимость самого бизнес-джета, ни на его содержание», – отмечает директор по продажам и маркетингу «ИстЮнион» Елена Жданова [2].

Управляющей компании необходимо делать шаги по повышению эффективности эксплуатации самолета, начиная с размещения экипажа в гостиницах и заканчивая заказом питания, наземного обслуживания и заправкой топливом. Ведь на любой услуге при грамотном подходе можно экономить некоторую часть бюджета, а учитывая, что общий оборот денежных средств по самолету превышает несколько миллионов долларов в год, можно говорить о существенной оптимизации расходов.

Результатом оптимизации расходов при управлении самолетом деловой авиации, как правило, становится снижение не только в целом расходов владельца на содержание самолета, но и снижение стоимости летного часа. В табл. 1 приведена стоимость летного часа на некоторые типы самолетов деловой авиации.

Таблица 1

Средняя стоимость летного часа для самолетов деловой авиации¹

Класс самолета	Entry Level	Light Jet	Midsized	SuperMidsized	Heavy			UltraLongRange	
	Model aircraft	Citation Jet (CJ)	Citation XL/XLS	Citation Sovereign	Legacy 600	Challenger 850	Gulfstream 450	Gulfstream 550	Falcon7X
Стоимость л.ч, евро	1 800	2 500	3 600	5 000	5 800	6 000	7 900	9 000	8 200

Для начала выделим, какие расходы несет владелец по содержанию и эксплуатации самолета.

По поведению расходы классифицируются в соответствии с их реакцией на изменение объема деятельности на переменные и постоянные. Объем деятельности – это количество летных часов. Таким образом, переменными являются расходы, которые изменяются прямо пропорци-

¹ Аренда частного самолета: основные правила. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.topcrop.ru/equipment/arenda-chastnogo-samoleta-glavnye-pravila.html> (дата обращения 02.12.2014).

онально увеличению налета часов, то есть чем больше самолет летает, тем больше они становятся. Постоянные расходы – это расходы, независящие от изменения количества летного времени. К ним относятся, как правило, затраты на обслуживание и управление. На рис. 1 представлено, какие именно статьи расходов по содержанию и эксплуатации самолета деловой авиации относятся к переменным и постоянным.

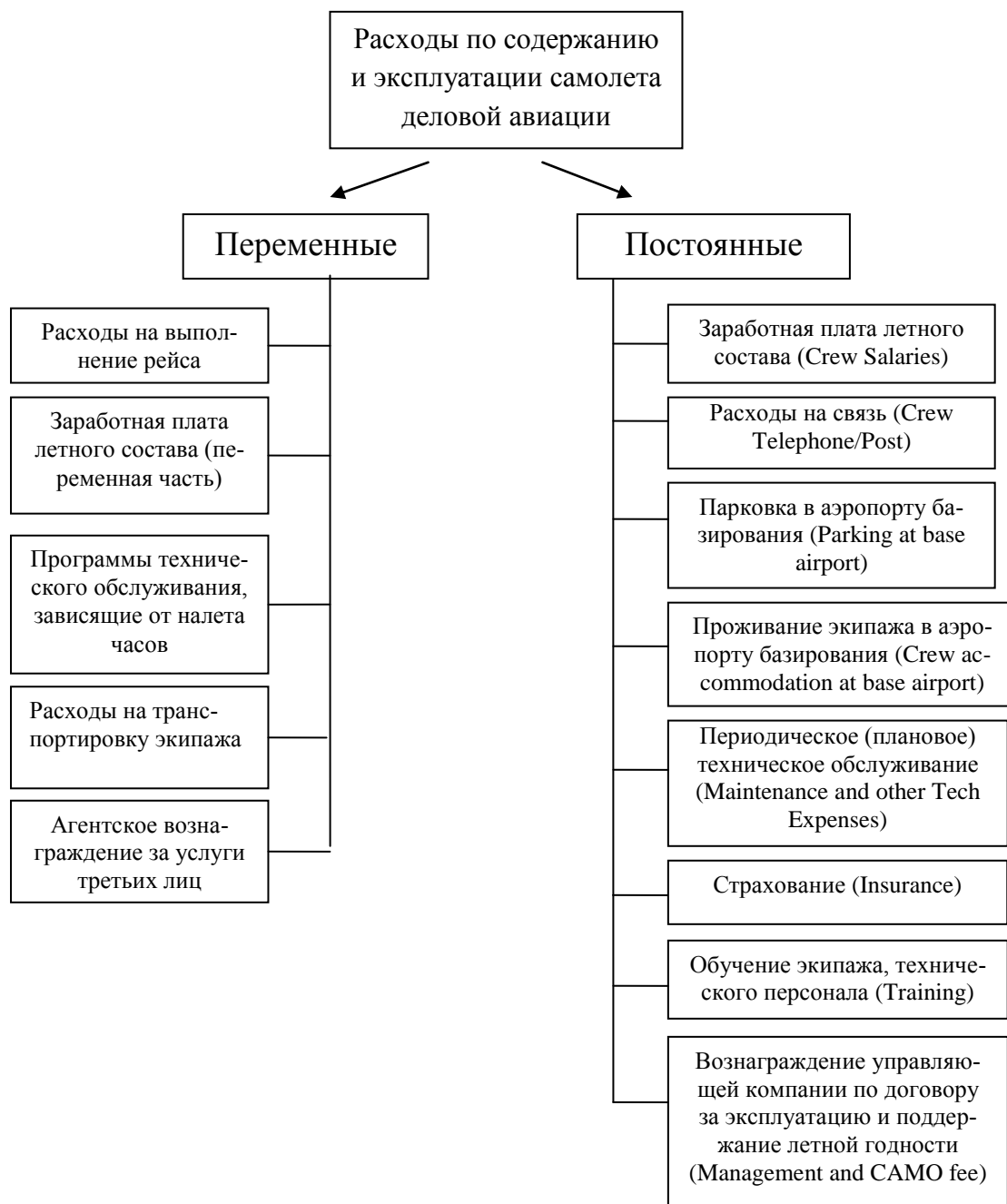


Рис. 1. Переменные и постоянные расходы на содержание и эксплуатацию самолета деловой авиации

Остановимся подробнее на некоторых статьях переменных расходов и рассмотрим возможные пути их оптимизации.

Расходы на выполнение (обслуживание и обеспечение) рейса включают в себя:

- ставки сборов за аэропортовое и наземное обслуживание (a/p and handling fees);
- стоимость топлива (fuel);
- обработка противообледенительной жидкостью (de-icing);

- навигационные сборы (navigation);
- сборы за разрешения на пролет и посадку по маршруту (permit);
- бортовое питание (catering);
- размещение экипажа в гостинице и транспортировка экипажа аэропорт-отель-аэропорт (НОТАС).

Расходы на аэропортовое и наземное обслуживание и топливо составляют 2/3 всех расходов по обслуживанию и обеспечению рейса. Связано это в первую очередь с тем, что базирование самолета (парковка и хранение) в России обходится собственнику дороже, чем базирование в Европе, так как при зимней эксплуатации возникает необходимость ангарного хранения. Также расценки на наземное обслуживание (handling), например, в московском авиаузле значительно превышают почти все европейские аналоги, что, безусловно, накладывает отпечаток на стоимость владения самолетом. Для снижения данной статьи расходов можно использовать специализированные авиационные платежные карты, которые признаются большим количеством аэропортов. Схема работы данной системы проста и очень эффективна: при планировании рейса, специалист компании находит наиболее предпочтительного агента по предоставлению услуги, производит заказ, а перед обратным вылетом экипаж оплачивает картой заказанные услуги. Преимущества данной системы состоят в том, что можно оперативно оплачивать все счета за обслуживание в аэропортах, иметь объективный контроль и четкое понимание всех предстоящих расходов, также наличие в ряде аэропортов скидок за использование такого рода карт позволяет оптимизировать расходы. Стоит отметить, что подбор компаний по наземному обслуживанию и заправке при грамотном заключении с ними договоров положительно сказывается на снижении расходов.

Оплата труда летного состава включает в себя как переменную (суточные), так и постоянную части. Таким образом, чем больше самолет находится в рейсах, тем больше становится данная статья расходов. Здесь необходимо выделить вопрос о ротации экипажей. Как правило, к самолету приписываются два экипажа, которые периодически меняются. Задача управляющей компании – наладить процесс ротации экипажей таким образом, чтобы смена или возможная болезнь одного из пилотов никаким образом не влияла на планы владельца, а также не увеличивала расходы по данной статье за счет аутсорсинга (привлечения сторонних пилотов (freelance) за дополнительную плату).

Программы технического обслуживания, зависящие от налета часов, включают в себя программы, как правило, от производителя на отдельные агрегаты и части, например, на двигатели. Данные программы представляют собой ежемесячные выплаты, позволяющие в случае возникновения неисправности обеспечить бесплатный ремонт.

Расходы на транспортировку экипажа покрывают перемещение членов экипажа от дома к аэропорту вылета и обратно. Здесь важную роль играет, откуда приезжает экипаж и оптимально ли составлен график смены экипажа.

Агентское вознаграждение управляющей компании за оплату и организацию услуг третьих лиц устанавливается в соответствии с договором между компанией и владельцем. Данная статья зависит от объема выполненных рейсов, а также от того, насколько управляющая компания смогла оптимизировать расходы за услуги третьих лиц.

Одну треть постоянных расходов при управлении самолетом деловой авиации составляют расходы на оплату труда экипажа в ее постоянной части (оклад). Летный персонал – это квалифицированные пилоты, способные профессионально и безопасно выполнить полет в любую точку мира, это гарантия безопасности, лояльности, конфиденциальности и спокойствия владельца на борту, поэтому владелец заинтересован в постоянном надежном составе экипажа и готов к их материальной мотивации.

Другой важной составляющей постоянных расходов является техническое обслуживание самолета, включая периодические (плановые) формы технического обслуживания, а также устранение внезапно возникших неисправностей. Здесь возможно снижение расходов за счет

выбора долгосрочных программ, покрывающих стоимость технического обслуживания и запасных частей, которые предлагает производитель. Минимизация затрат может быть настолько существенна, что в некоторых случаях позволяет эксплуатировать новый самолет по прямым операционным расходам в течение пяти лет после приобретения [2].

Расходы на парковку самолета в аэропорту базирования (московский авиаузел) могут быть значительными в связи с необходимостью ангарного хранения самолетов деловой авиации, особенно в зимний период, а также большими ставками сборов за данные услуги из-за высокого спроса на московском рынке.

Расходы на обеспечение экипажа средствами мобильной связи и Интернета требуют контроля со стороны управляющей компании. Необходимо понимать, что это служебные средства связи, которые требуют их использования в рамках выполнения служебных обязанностей.

Вознаграждение управляющей компании за предоставляемые услуги по эксплуатации (management fee) и поддержанию летной годности (CAMO fee) самолета устанавливается в соответствии с договором между компанией и владельцем.

Рассмотренные выше расходы приведены для общего понимания структуры затрат при управлении самолетом деловой авиации с учетом специфики и требований данного сегмента авиаперевозок, поэтому могут варьироваться в зависимости от типа самолета и условий его эксплуатации. Однако в любом случае они являются основой для расчета стоимости летного часа, а их оптимизация позволяет повысить эффективность работы управляющей компании и обеспечить конкурентоспособность при продаже коммерческих рейсов на эксплуатируемом самолете.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Купить бизнес-джет: мастер-класс Павла Захарова.* [Электронный ресурс]. URL: <http://jets.ru/exclusive/2013/09/19/zaharov> (дата обращения 05.12.2014).
2. *Аренда частного самолета: основные правила.* [Электронный ресурс]. URL: <http://www.topcrop.ru/equipment/arenda-chastnogo-samoleta-glavnye-pravila.html> (дата обращения 02.12.2014).

COST OPTIMIZATION IN BUSINESS JET MANAGEMENT

Anokhina Yu.A., Vologzhanin M.V.

This article analyses some kinds of costs in business jet management and also points the directions that need attention for cost optimizing.

Keywords: business aviation, operating costs, business jet management, cost optimization.

REFERENCES

1. *Kupit' biznes-dzhet: master-klass Pavla Zaharova.* URL: <http://jets.ru/exclusive/2013/09/19/zaharov> (date of access 05.12.2014). (In Russian).
2. *Arenda chastnogo samoleta: osnovnye pravila.* URL: <http://www.topcrop.ru/equipment/arenda-chastnogo-samoleta-glavnye-pravila.html> (date of access 02.12.2014). (In Russian).

Сведения об авторах

Анохина Юлия Александровна, окончила МГТУ ГА (2005), финансовый менеджер ООО «Авиа Бизнес Групп», автор 8 научных работ, область научных интересов – стратегический менеджмент, маркетинг, деловая авиация.

Вологжанин Максим Владимирович, 1977 г.р., окончил МГТУ ГА (1999), заместитель генерального директора ОАО «Авиа Бизнес Групп», автор 14 научных работ, область научных интересов – стратегический менеджмент, бизнес авиация.