



А.Б. МАНВЕЛИДЗЕ

Кандидат экон. наук, доцент кафедры «Финансовый менеджмент» ФГБОУ ВО «МГТУ «СТАНКИН»». Область научных интересов: экономика воздушного транспорта.

E-mail: a.b.manvelidze@gmail.com.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ КРУПНЫХ АМЕРИКАНСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ

АННОТАЦИЯ

Исследованы показатели себестоимости и доходности пассажирских перевозок на примере статистики авиакомпаний American Airlines, Delta Airlines и United Airlines финансового и статистического анализа авиакомпаний США.

Сравниваются показатели себестоимости перевозок и доходности в период заметного снижения цен на авиатопливо в 2014–2016 годах. Основное внимание уделяется анализу флота (парка) самолетов и изменениям отдельных статей расходов.

Предложен алгоритм расчета себестоимости перевозок по типам самолетов по данным статистического учета. В расчетах учтено, что в авиатранспортной отрасли США ведется статистический учет прямых летных затрат по типам ВС. Доля прямых летных затрат составляет 50%. Косвенные расходы распределяются расчетным путем.

Себестоимость кресло-километра по прямым и косвенным статьям расходов узкофюзеляжных самолетов 737-800/900 и A319/320/321 на дальности 2000 км составляет от 8,8 до 11 центов. На дальностях свыше 2000 км себестоимость снижается до 7,7–8,3 цента.

Себестоимость кресло-километра самолетов 757-200/300 и широкофюзеляжных 767-300/777-300, A330-200/300 на дальности 3000–5000 км по расчету составляет 6,8–7,8 цента за кресло-км. Себестоимость кресло-километра широкофюзеляжных самолетов 777-200/300, 787-800/900, A330-200/300 на дальностях свыше 6000 км составляет от 6,0 до 6,7 цента.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

АВИАПЕРЕВОЗКИ, АВИАКОМПАНИИ, РЕГИОНАЛЬНЫЕ АЛЬЯНСЫ, СОГЛАШЕНИЯ, ТИПЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, СЕБЕСТОИМОСТЬ КРЕСЛО-КИЛОМЕТРА, РАСХОД ТОПЛИВА, ПОСТАВКИ, ЛИЗИНГ.

ВВЕДЕНИЕ

Основной критерий эффективности на воздушном транспорте – себестоимость авиаперевозок. Применяются показатели себестоимости рейсов, выполняемых объемов летной или авиатранспортной работы, летного часа, единицы авиатранспортной работы.

Себестоимость рейсов рассчитывается с учетом планируемых или фактических расходов на заработную плату, техобслуживание и владение самолетами в расчете на летный час и затрат на авиатопливо и оплаченные аэронавигационные и аэропортовые услуги.

Себестоимость в расчете единицы работы (летного часа, кресло-километра, пассажиро-километра и тонно-километра) применяется для сравнения различных или аналогичных типов ВС, является стоимостным ориентиром при формировании требований к основным летно-техническим характеристикам самолетов. Также себестоимость применяется при обосновании тарифов за авиаперевозки, при разработке бизнес-планов авиакомпаний, оценке стоимости самолетов в соответствии с доходным подходом.

Себестоимость перевозок рассчитывается как частное от деления суммы уста-

новленных нормативными документами расходов на объем выполняемой работы (перевозок): кресло-километры (кресло-мили), пассажиро-километры (пассажиро-мили), налет часов, тонно-километры (тонно-мили), предельные тонно-километры (тонно-мили) по парку воздушных судов (ВС) в целом по авиапредприятиям или по отдельным типам самолетов. Себестоимость перевозок представляет собой стоимостную оценку используемого авиационного топлива, материалов, энергии, основных фондов, трудовых ресурсов, затрат на пролеты и обеспечение взлет-посадок, наземного обслуживания самолетов, пассажиров и грузов. На себестоимость значительно влияют летно-технические характеристики самолетов, в частности коммерческая грузоподъемность, изменяющаяся по дальности беспосадочного полета, скорость полета, расход топлива, характеристики маршрутов и режимы полетов.

На себестоимость перевозок существенно влияют стоимостные показатели:

- цена авиатоплива;
- стоимость владения воздушными судами; ставки заработной платы и численность персонала;
- затраты на техническое обслуживание и ремонты (ТОиР) авиационной техники;
- ставки сборов и тарифы в аэропортах, ставки сборов за аэронавигационное и метеослуживание;
- затраты на обслуживание пассажиров, затраты на продажи перевозок, страхование, рекламу и т.д.

Стоимостные параметры варьируют по времени из-за колебаний цен на нефть и технического совершенствования воздушных судов и авиадвигателей.

Региональные различия в себестоимости перевозок объясняются:

- разными ценами на авиакеросин в странах, добывающих и перерабатывающих углеводороды, и в странах, импортирующих нефтепродукты;
- различиями в стоимости лизинга и ТОиР в странах, где есть собственное производство авиационной техники, и в странах, которые импортируют воздушные суда, авиадвигатели и запасные части для ТОиР;
- различиями в уровнях оплаты труда пилотов, которых в последнее время оказалось недостаточно);
- отличиями в стоимости услуг аэропортов, расположенных в разных климатических зонах.

В мировой гражданской авиации принят прямой точный учет расхода топлива по типам ВС (в тоннах или галлонах). Кроме того, по типам рассчитывается наличие ВС, количество рейсов, налет часов, объемы выполняемых перевозок. В Российской Федерации такой учет отражается в отчетных статистических формах 32ГА и 33ГА, которые соответствуют формам Международной организации гражданской авиации (International Civil Aviation Organization, ICAO). Учет позволяет определять удельный расход топлива по типам самолетов на летный час, кресло-километр или километр с привязкой к средней дальности беспосадочного полета.

Для того чтобы обосновать преимущества новых модификаций, используется показатель снижения удельного расхода топлива по сравнению с самолетами существующих типов, повышение производительности (коммерческой нагрузки и скорости) и дальности полетов.

МЕТОДОЛОГИЯ ИССЛЕДОВАНИЙ

Авиатранспортное бюро ICAO собирает, анализирует и публикует данные по себестоимости кресло-километра и пассажиро-километров по авиакомпаниям. Путем сопоставления себестоимости кресло-километра с доходными ставками можно делать выводы о прибыли или убытках авиакомпаний.

В настоящей статье анализируется себестоимость перевозок в американских авиакомпаниях American Airlines Inc., Delta AirLines Inc. и United AirLines Inc. Сравниваются показатели себестоимости перевозок и доходности в период заметного снижения цен на авиатопливо в 2014–2016 годах. Основное внимание уделяется анализу обновления парка ВС и изменениям (увеличениям) основных статей расходов.

Различают себестоимость планируемую и фактическую. Планируемую себестоимость определяют по заданному типу самолета исходя из протяженности маршрута, расчетного времени полета и расхода авиакеросина. Стоимостными параметрами являются опубликованные цены на топливо, услуги аэронавигации, аэропортов, расходы на ТОиР в расчете на летный час и предполагаемая стоимость владения воздушным судном.

Фактическую себестоимость определяют по данным первичного учета летного времени, расхода авиакеросина, перевезенных пассажиров, грузов и почты, а также по данным документов бухгалтерского учета. Определение фактической себестоимости по типам самолетов – задача сложная, результаты расчетов не всегда достоверны. Более правильные результаты можно получить при условии, что хотя бы по 50% расходов ведется прямой учет по типам ВС.

Сбор упомянутой статистики по типам самолетов реализован в авиакомпаниях США. Отчеты по налету часов, расходу топлива и прямым летным затратам публикует Бюро транспортной статистики США (transtats.bts.gov) в разделе «Финансы авиаперевозчиков» (AirCarrierFinancial) по регулярным (Schedule) перевозчикам ежеквартально по крупным и ежегодно по прочим перевозчикам (AirCarrierFinancial:ScheduleP-5.2, P-5.1) [Bureau of Transportation Statistics, [s.a.]].

К косвенным расходам относятся расходы на обслуживание пассажиров, услуги аэропортов (прежде всего, на обеспечение взлет-посадок ВС), аэронавигационное обеспечение, продажу перевозок, рекламу, страхование, аренду и содержание наземной инфраструктуры и прочие производственные. Расходы американских перевозчиков по перечисленным статьям отражаются в целом по авиакомпании в Air Carrier Financial: Schedule P-7. Для целей исследования косвенные расходы по типам самолетов распределяются пропорционально самолето-вылетам или самолето-километрам (самолето-милям) с учетом коэффициентов, отражающих взлетный вес самолетов.

Учет расходов ведется также в группировке, по экономическим элементам (без разнесения по видам работ авиакомпании, или иначе – места использования затрат) с выделением следующих статей: заработная плата с начислениями, материалы (включая авиатопливо), услуги, аренда, износ и амортизация и др. Данные по авиакомпаниям отражаются в отчете AirCarrierFinancial:Schedule P-6. Данные учета по элементам затрат требуются при сравнении результатов деятельности различных видов транспорта.

АНАЛИЗ СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗОК ПО АВИАКОМПАНИЯМ США

Авиакомпании США можно классифицировать по трем категориям: авиакомпании-лидеры, крупные авиакомпании и региональные авиакомпании. Лидирующие авиакомпании American Airlines, Delta Air Lines и United Airlines являются крупными пассажирскими перевозчиками с хабами и сетью, на которой работают региональные авиакомпании, эксплуатирующие самолеты с меньшей вместимостью. Крупные авиакомпании Southwest Airlines, Spirit и JetBlue работают из хабов и не привлекают региональные авиакомпании для выполнения рейсов на своих маршрутных сетях.

Отношения между региональными перевозчиками и их более крупными американскими партнерами формировались в течение длительного времени. Действующая организация бизнеса региональных авиакомпаний основана на выполнении регулярных рейсов на самолетах вместимостью менее 90 кресел из небольших пунктов назначения и вторичных узловых аэропортов в соответствии с договорами предоставления провозных емкостей региональных перевозчиков крупным сетевым авиаперевозчикам: American Airlines – бренд American Eagle; Delta Airlines – бренд Delta Connection и United Airlines – бренд United Express.

Действующие договорные соглашения устанавливают ограничения по вместимости региональных самолетов, количество региональных ВС, которые могут быть задействованы в зависимости от их соотношения с эксплуатируемыми магистральными самолетами, ограничивают дальность на маршрутах для самолетов региональных авиакомпаний и ограничивают количество региональных рейсов из хаба в хаб и налет часов региональными авиакомпаниями. Ограничения определяются в коллективных договорах, разрабатываемых профсоюзами летного состава, и направлены на защиту интересов пилотов магистральных авиакомпаний. Основной причиной ограничений является дефицит пилотов.

По действующим долгосрочным соглашениям с фиксированной оплатой крупные авиакомпании-партнеры оплачивают региональным авиакомпаниям фиксированный тариф за эксплуатацию самолетов на основе количества выполненных рейсов, налета часов и количества самолетов по контракту. Кроме того, региональным авиакомпаниям, выполняющим региональные рейсы на их маршрутной сети, компенсируют расходы на топливо, владение или аренду самолетов, аэропортовые и прочие расходы по наземному обслуживанию, расходы на продажи перевозок и др.

Изложенные особенности организации бизнеса отражаются в структуре себестоимости: объединенные в группы крупные компании включают в себестоимость статьи расходов на региональные компании.

American Airlines Group Inc.

История холдинга American Airlines Group Inc. началась с образования AMR Corporation в 1982 году. 9 декабря 2013 года дочернее предприятие AMR Corporation объединилось с US Airways Group Inc. После слияния новое предприятие названо American Airlines Group Inc. Интеграция была завершена в апреле 2015 года, когда Федеральная авиационная администрация предоставила единый операционный сертификат для обоих перевозчиков. Сегодня крупный сетевой оператор обеспечивает регулярную воздушную перевозку пассажиров и грузов.

Дочерними компаниями American Airlines Group Inc. являются American Airlines Inc., работающая на магистральных направлениях, и региональные компании: Envoy Aviation Group Inc., PSA Airlines Inc. и Piedmont Airlines Inc.

Бренд American Eagle в настоящее время используют 10 авиакомпаний, в том числе дочерние компании: Envoy, Piedmont и PSA.

Вместе с региональными авиакомпаниями American Airlines выполняет ежедневно около 6700 рейсов (главным образом из Шарлотты, Чикаго, Далласа/Форт-Уэрта, Лос-Анджелеса, Майами, Нью-Йорка, Филадельфии, Феникса и Вашингтона) до 350 пунктов назначения в 50 странах. В 2017 году American Airlines Group Inc. перевезла около 200 млн пассажиров.

American Airlines Group Inc. является одним из основателей мирового альянса Oneworld, члены которого координируют пассажирские трансферы, тарифы, услуги. Наличие и использование парка ВС, объемы перевозок, доходы и расходы магистральной (основной) и региональных компаний учитываются отдельно.

По состоянию на 31 декабря 2017 года в American Airlines эксплуатировались 948 магистральных самолетов

Таблица 1
Флот магистральных самолетов American Airlines Inc. по состоянию на 31 декабря 2017 года

Тип ВС	Среднее количество мест	В среднем возраст (лет)	Собственность	Аренда	Всего
A319	128	13,8	21	104	125
A320	150	16,7	10	38	48
A321	178	5,4	165	54	219
A330-200	251	6,0	15	—	15
A330-300	291	17,4	4	5	9
737-800	160	8,1	132	172	304
737-8 MAX	172	0,1	4	—	4
757-200	180	18,1	31	3	34
767-300ER	209	19,1	24	—	24
777-200ER	269	17,0	44	3	47
777-300ER	310	3,8	18	2	20
787-8	226	2,1	20	—	20
787-9	285	0,7	14	—	14
Embraer 190	99	10,2	20	—	20
MD-80	140	21,3	13	32	45
Всего	—	10,1	535	413	948

Таблица 2
Флот дочерних региональных операторов и региональных операторов, работающих под брендом American Eagle по состоянию на 31 декабря 2017 года

Тип ВС	Среднее количество мест	Собственность	Аренда	Собственность или аренда стороннего перевозчика	Всего	Региональный перевозчик	Количество эксплуатируемых ВС
CRJ 200	50	12	23	33	68	PSA	35
						Air Wisconsin (2)	23
						SkyWest	10
						Bcero	68
CRJ 700	66	54	7	49	110	PSA	34
						Envoy	27
						SkyWest	37
						ExpressJet	12
CRJ 900	77	54	-	64	118	PSA	54
						Mesa	64
						Bcero	118
Dash 8-100	37	3	-	-	3	Piedmont	3
Dash 8-300	48	-	11	-	11	Piedmont	11
E175	76	64	-	84	148	Envoy	44
						Republic	84
						Compass	20
						Bcero	148
ERJ 140	44	21	-	-	21	Envoy	21
ERJ 145	50	118	-	-	118	Envoy	68
						Piedmont	35
						Trans States	15
						Bcero	118
Bcero		326	41	230	597		597

(табл. 1). В 2017 году группа продолжала обширную программу обновления флота, начатую в 2015 году. В течение 2017 года American Airlines внедрили на эксплуатацию 57 новых магистральных самолетов и списали 39 магистральных самолетов.

Группа поддерживала обновление парка ВС собственных и сторонних региональных перевозчиков, которые выполняли рейсы по соглашениям о купле-продаже провозных емкостей. В результате обновления флота у American Airlines Group Inc. минимальный возраст судов, если сравнивать с другими крупнейшими сетевыми операторами США.

В 2017 году под брендом American Eagle летали в общей сложности 597 региональных самолетов (табл. 2). В течение 2017 года региональный парк дополнили 63 самолета, 72 самолета списаны.

Обязательства по приобретению магистральных и региональных самолетов показаны в табл. 3, 4. Кроме того, группа имеет соглашения на 37 запасных двигателей, которые были поставлены в 2018 году. Доля собственных самолетов со-

Таблица 3
Заказ самолетов American Airlines Inc. на перспективу

Тип ВС	2018	2019	2020	2021	2022	2023 и позже	Всего
Airbus							
A320neo Family	—	25	25	25	20	5	100
A350 XWB	—	—	2	5	5	10	22
Boeing							
737 MAX Family	16	20	19	21	20	—	96
787 Family	6	2	—	—	—	—	8
Embraer							
E175 (*)	5	5	—	—	—	—	10
Всего	27	52	46	51	45	15	236

*Эти самолеты могут эксплуатировать дочерние компании, их могут сдавать в аренду сторонним региональным перевозчикам, которые будут эксплуатировать воздушное судно в рамках механизмов закупок провозных емкостей.

ставляла 56%. Планируемые долговременные затраты (обязательства) на приобретение и аренду ВС, а также покупку провозных емкостей региональных компаний приведены в табл. 4.

Таблица 4
Планируемые долговременные затраты на флот BC American Airlines Group Inc

Обязательства	2018	2019	2020	2021	2022	2023 и позже	Всего
Платежи по контрактам за самолеты и двигатели	1826	2730	2730	2858	2138	1482	13764
Арендные платежи	2195	1974	1784	1339	1159	3266	11717
Фиксированные обязательства по договорам купли-продажи емкостей со сторонними региональными перевозчиками	1457	1311	1063	866	699	2073	7469
Расходы на аренду, не учтенные в покупке провозных емкостей	377	355	320	282	239	699	2272

В 2017 году затраты на заработную плату и льготы составили примерно 35% от общих операционных расходов. По состоянию на 31 декабря 2017 года в компании работали около 126 600 активных штатных сотрудников, примерно 85% из них состояли в различных профсоюзах. Распределение основного персонала по профсоюзам и профессиям приведено в табл. 5.

На финансовые результаты в значительной степени влияют цены на реактивное топливо. Данные по расходу и цене авиатоплива для American Airlines Group Inc. приведены в табл. 6. Снижение расходов на авиатопливо в 2016 году было обусловлено снижением средней цены за галлон топлива на 17,4% по сравнению с 2015 годом до 1,41 долл. за галлон. В 2017 году цена авиационного топлива увеличилась на 21,8% по сравнению с 2016 годом, доля расходов на авиатопливо в себестоимости увеличилась на 2 пункта.

Увеличение средней цены на галлон топлива частично компенсировалось снижением удельных расходов расходуемого топлива на 0,7%, что было обусловлено внедрением на эксплуатацию более экономичных самолетов в течение 2017 года.

Доходы, расходы, результат и другие финансово-экономические показатели деятельности American Airlines Group Inc. за 2014–2017 годы приведены в табл. 7–8.

American Airlines Group Inc. оставалась прибыльной в 2017 году. Оживление экономики способствовало росту спроса на перевозки. По сравнению с 2016 годом доходность пассажирских перевозок повысилась на 3,2% (см. табл. 7, 8 и рис.1), общие доходы от пассажирских перевозок увеличились на 1,55 млрд долл., или на 4,5%, в основном за счет увеличения доходности. Внутренняя консолидированная доходность увеличилась на 3,5%, а международная доходность выросла на 3,2%, что связано, главным образом, с улучшением показателей в Латинской Америке. Грузовая выручка увеличилась на 100 млн долл., или на 14,3%, за счет увеличения объемов перевозок грузов. Прочие доходы включают доходы, связанные с программой лояльности, сборы за багаж, сборы за изменение билетов, залы отдыха в аэропортах и услуги по освещению. Прочие доходы увеличились на 373 млн долл., или на 7,6%, в основном за счет более высоких доходов, связанных с программой лояльности. Всего операционные доходы увеличились на 2,0 млрд долл., или 5,0%, главным образом за счет увеличения пассажирских доходов.

По данным финансового отчета, операционные расходы увеличились на 3,3 млрд долл., или на 9,5% (см. табл. 8). Увеличение операционных расходов было в основном из-за более высоких затрат на топливо и роста

Таблица 5
Приблизительное количество действующих штатных сотрудников с полной занятостью по состоянию на 31 декабря 2017 года

Профсоюз	Профессия	Количество членов, чел.
Mainline:		
Союзная пилотная ассоциация (APA)	Пилоты	13 200
Ассоциация профессиональных бортпроводников (APFA)	Бортпроводники	24 900
Ассоциация работников пассажирских перевозок (CWA-IBT)	Обслуживание пассажиров	16 000
Союз работников транспорта и Международная ассоциация механиков и авиакосмических работников (TWU-IAM)	Механики (инженерный и технический персонал)	31 400
Союз работников транспорта (TWU)	Диспетчеры и инструкторы по подготовке летных экипажей	750
Envoy		
Ассоциация воздушных линий (ALPA)	Пилоты	2200
Ассоциация бортпроводников (AFA)	Бортпроводники	1300
TWU	Механики	5020
Работники связи Америки (CWA)	Обслуживание пассажиров	4300
Piedmont		
ALPA	Пилоты и инструкторы	590
AFA	Бортпроводники	300
Международное братство командиров (IBT)	Механики	350
IBT	Диспетчеры и клерки	70
CWA	Обслуживание самолетов и пассажиров	3400
PSA		
ALPA	Пилоты	1500
AFA	Бортпроводники	1000
Международная ассоциация механиков и авиакосмических работников (IAM)	Механики	350
TWU	Диспетчеры	50
Всего		106 680

Таблица 6
Расходы American Airlines Group Inc. на топливо, включая налоги, за 2014–2017 годы

Год	Расход топлива, млн галлон	Средняя цена за галлон, долл.	Расходы на топливо, млн долл.	Доля от общих расходов, %	Изменения по годам			
					Расход топлива	Цена за галлон	Расходы на топливо	Доли в общих расходах, pts
2017	4352	1,73	7510	19,7	0,1	21,8	21,5	2,0
2016	4347	1,42	6180	17,7	0,6	-17,4	-17,1	-3,7
2015	4323	1,72	7456	21,5	-0,2	-40,9	-40,8	-11,3
2014	4332	2,91	12601	32,8	1,0	-5,5	-4,7	-2,2

ставок заработной платы пилотов, бортпроводников и инженерно-технического персонала.

Увеличение затрат на техническое обслуживание, ремонт и материалы объясняется изменениями в контрактах: некоторое летное оборудование было переведено на контракты, основанные на оплате налета часов, вместо оплаты расходов, понесенных при проведении ТОиР. Рост расходов на реали-

зацию билетов объясняется ростом комиссии с большего объема продаж, а также увеличением премиальных билетов, комиссии по которым более высокие. Увеличение расходов на износ и амортизацию связано с программой обновления парка самолетов. Прочие расходы увеличились в связи с улучшением бортового питания и расходов на обучение персонала.

Таблица 7
Показатели эффективности авиаперевозок American Airlines Group Inc. за 2014–2017 годы

Показатель	Год, закончившийся 31 декабря				Увеличение (сокращение), %		
	2017	2016	2015	2014	2017–2016	2016–2015	2015–2014
Магистральная компания American Airlines Inc							
Пассажирооборот, млн пасс-миль	201 351	199 014	199 467	195 651	1,2	-0,2	2,0
Предельный пассажирооборот, млн кресло-миль	243 806	241 734	239 375	237 522	0,9	1,0	0,8
Коэффициент занятости кресел, %	82,6	82,3	83,3	82,4	0,3*	(1,0) *	0,9*
Доходность, цент/пасс-милю	14,52	14,02	14,56	15,74	3,6	-3,7	-7,5
Доходность пасс. перевозок на предельную кресло-милю, цент	11,99	11,55	12,13	12,97	3,8	-4,8	-6,5
Доходность пасс. перевозок на предельный кресло-км, цент	7,45	7,18	7,54	8,06	3,8	-4,8	-6,5
Себестоимость кресло-мили, цент	12,96	11,94	12,03	13,42	8,5	-0,7	-10,4
Самолеты на конец периода	948	930	946	983	1,9	-1,7	-3,8
Расход топлива, млн галлон	3579	3596	3611	3644	-0,5	-0,4	-0,9
Средняя стоимость авиатоплива, включая налоги, долл./галлон	1,71	1,41	1,72	2,91	21,3	-18,0	-40,9
Персонал, работающий полный рабочий день, на конец периода	103 100	101 500	98 900	94 000	1,6	2,6	5,2
Сводные данные магистральной и региональных компаний American Airlines Group Inc.							
Пассажирооборот, млн пасс-миль	226 346	223 477	223 010	217 870	1,3	0,2	2,4
Предельный пассажирооборот, млн кресло-миль	276 493	273 410	268 736	265 657	1,1	1,7	1,2
Коэффициент занятости кресел, %	81,9	81,7	83	82	0,2*	(1,3) *	1*
Доходность, цент/пасс-милю	15,96	15,47	15,92	17,04	3,2	-2,8	-6,6
Доходность пасс. перевозок на предельную кресло-милю, цент	13,07	12,65	13,21	13,97	3,3	-4,2	-5,4
Доходность пасс. перевозок на предельный кресло-км, цент	8,12	7,86	8,21	8,68	3,9	-3,6	-5,0
Себестоимость кресло-мили, цент	15,27	14,7	15,25	16,06	0,6	0,2	-1,0
Самолеты на конец периода	1545	1536	1533	1549	0,1	0,6	-0,2
Расход топлива, млн галлон	4352	4347	4323	4332	21,8	-17,4	-40,9
Средняя стоимость авиатоплива, включая налоги, долл./галлон	1,73	1,42	1,72	2,91	3,5	3,2	4,6
Персонал, работающий полный рабочий день, на конец периода	126 600	122 300	118 500	113 300	1,2	-0,2	2,0

* Увеличение (снижение) по годам указано в пунктах.

Таблица 8
Основные финансово-экономические результаты
American Airlines Group Inc. за 2014–2017 годы

Показатель	2017	2016	2015	2014
Доходы от авиационных перевозок				
Магистральные пассажиры	29 238	27 909	29 037	30 802
Региональные пассажиры	6895	6670	6475	6322
Грузы	800	700	760	875
Прочие доходы	5262	4884	4666	4677
Всего операционные доходы	42 195	40 163	40 938	42 676
Эксплуатационные расходы:				
Авиационное топливо и связанные с ним налоги	6128	5071	6226	10592
Заработная плата и льготы	11 804	10 881	9514	8499
Расходы на региональные компании	6572	6009	5952	6477
Техническое обслуживание, материалы и ремонт	1959	1834	1889	2051
Другие сборы за аренду и посадку	1806	1772	1731	1727
Аренда самолетов	1197	1203	1250	1250
Расходы по реализации товаров	1477	1323	1394	1544
Износ и амортизация	1702	1525	1364	1301
Специальные расходы, сеть	712	709	1051	783
Прочие операционные расходы	4806	4532	4378	4186
Всего операционные расходы	38 163	34 859	34 749	38 410
Операционный результат (доходы – расходы)	4032	5304	6189	4266
Непроизводственные доходы и расходы				
Процентный доход	215	104	49	32
Процентные расходы, нетто	-988	-906	-796	-847
Другие расходы, нетто	-15	-59	-774	-183
Непроизводственные результаты (доходы – расходы)	-788	-861	-1521	-998
Результат до налога на прибыль	3244	4443	4668	3268
Налог на прибыль	1322	1662	-3452	320
Чистый результат	1922	2781	8120	2948

По сравнению с 2016 годом в 2017 году региональные операционные расходы увеличились на 502 млн долл., или на 8,3%, из-за роста расходов на авиатопливо (54% прироста) и увеличения провозных емкостей, главным образом, собственных региональных компаний (46% прироста региональных расходов).

Специальные расходы, включающие расходы на интеграционные слияния, реструктуризацию флота, подоходные налоги, выплаты по трудовым договорам и др., практически не изменились.

Рис. 1.
Изменения доходов American Airlines Group Inc. за 2014–2017 годы

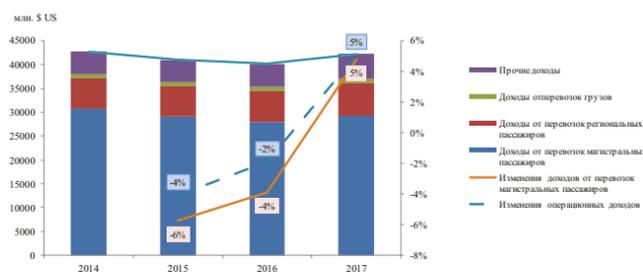
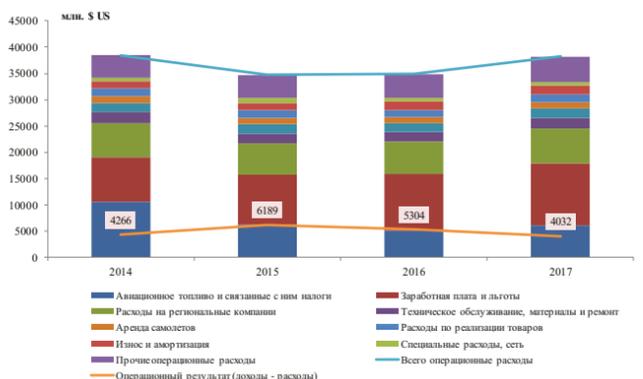


Рис. 2. Изменения операционных расходов и прибыли American Airlines Group Inc. за 2014–2017 годы



В 2017 году прибыль до уплаты налогов и чистая прибыль составили соответственно 3,1 млрд долл. и 1,9 млрд долл. В 2016 году была получена операционная прибыль в размере 4,3 млрд долл. и чистая прибыль 2,7 млрд долл.

В табл. 9 показаны результаты расчетов себестоимости кресло-километра в магистральной авиакомпании American Airlines по типам самолетов за 2015–2017 годы. Доля прямых и косвенных расходов примерно одинакова – по 50%.

Косвенные расходы распределяются по типам судов пропорционально объемам перевозок, с учетом поправочных коэффициентов по весу ВС и количеству кресел.

Получены следующие результаты по себестоимости кресло-километров магистральных самолетов, эксплуатируемых American Airlines:

- A319, A320, A321, 737–800 и 757–200 – от 10 центов на дальности 1000 км до 8,5 цента на дальности 2000 км и больше;
- A330–200/300 и 787–900 – от 6,5 до 7,5 цента на дальности 3000–6000 км;
- 777–200, 777–300 и 787–800 – от 6,8 до 9,0 цента на дальностях свыше 6000 км.

Delta AirLines Inc.

Delta AirLines Inc. выполняет регулярные авиаперевозки пассажиров и грузов в США и по всему миру. В 2008 году компания приобрела 100% акций американской авиакомпании Northwest Airlines. К началу 2010 года операционные сертификаты обеих перевозчиков были сведены в единый сертификат.

Главный административный офис расположен в международном аэропорту Хартсфилд-Джексон Атланта (Атланта). Маршрутная сеть опирается на американские хабы,

Таблица 9
American Airlines. Расчетная себестоимость кресло-километра по типам самолетов

Тип ВС	Год	Расход топлива, г/кресло-км	Оплата труда летного персонала	Авиатопливо	Аренда ВС	Прочие летные	ТОиР	Износ и амортизация летного оборудования	Прямые летные расходы	Аэропорт. расходы	Обслуж. пассажиров	Продажи и бронирование	Прочие произв. и адм. расходы	Всего косв. расходы
737–800	2015	24,2	0,9	1,3	0,36	0,1	0,8	0,3	3,8	1,0	0,8	0,5	2,8	5,1
737–800	2016	24,3	1,0	1,1	0,38	0,0	0,9	0,4	3,8	1,1	0,9	0,5	3,0	5,6
737–800	2017	24,4	1,1	1,3	0,34	0,0	1,0	0,3	4,2	1,9	1,0	0,5	1,4	4,7
757–200	2015	27,5	0,9	1,5	0,35	0,1	0,9	0,3	4,0	0,9	0,6	0,3	2,8	4,6
757–200	2016	27,6	1,0	1,2	0,32	0,0	0,9	0,3	3,8	0,9	0,6	0,3	3,0	4,9
757–200	2017	28,5	1,1	1,5	0,34	0,0	1,0	0,3	4,4	1,6	0,7	0,3	1,4	4,0
767–300/300ER	2015	29,4	0,9	1,6	0,37	0,1	0,9	0,3	4,2	0,7	0,3	0,2	2,8	4,0
767–300/300ER	2016	29,1	1,0	1,3	0,38	0,1	0,9	0,4	4,0	0,9	0,4	0,2	3,0	4,5
767–300/300ER	2017	30,2	1,1	1,6	0,34	0,0	1,0	0,3	4,5	1,6	0,4	0,12	1,4	3,6
777–200ER/200LR	2015	33,06	0,9	1,9	0,37	0,1	0,9	0,3	4,4	0,6	0,2	0,1	2,8	3,7
777–200ER/200LR	2016	36,0	1,2	1,7	0,43	0,1	1,0	0,4	4,7	0,7	0,2	0,1	3,0	4,1
777–200ER/200LR	2017	31,6	1,1	1,7	0,34	0,1	1,0	0,3	4,6	1,1	0,2	0,1	1,4	2,9
777–300/300ER	2015	30,4	0,9	1,7	0,36	0,1	0,9	0,3	4,2	0,6	0,2	0,1	2,8	3,7
777–300/300ER	2016	32,1	1,0	1,5	0,38	0,1	0,9	0,4	4,2	0,6	0,2	0,1	3,0	3,9
777–300/300ER	2017	30,7	1,2	1,7	0,34	0,1	1,0	0,3	4,6	0,9	0,2	0,1	1,4	2,6
A330–300	2015	26,6	0,9	1,3	0,27	0,1	0,9	0,2	3,7	0,6	0,3	0,1	2,8	3,8
A330–300	2016	26,2	0,9	1,2	0,20	0,0	0,9	0,2	3,4	0,6	0,3	0,1	3,0	4,1
A330–300	2017	26,8	1,1	1,4	0,34	0,0	1,0	0,3	4,3	1,2	0,4	0,2	1,4	3,2
A330–100/200	2015	27,2	0,9	1,4	0,28	0,1	0,9	0,2	3,8	1,3	1,1	0,6	2,8	5,7
A330–100/200	2016	27,3	0,9	1,2	0,21	0,0	0,9	0,2	3,4	1,4	1,1	0,6	3,0	6,1
A330–100/200	2017	27,7	1,2	1,5	0,34	0,0	1,0	0,3	4,4	2,5	1,2	0,6	1,4	5,7
A330–200	2015	27,2	0,9	1,4	0,27	0,1	0,9	0,2	3,7	0,6	0,3	0,1	2,8	3,8
A330–200	2016	26,9	0,9	1,2	0,20	0,0	0,9	0,2	3,4	0,8	0,3	0,2	3,0	4,3
A330–200	2017	28,9	1,1	1,6	0,34	0,0	1,0	0,3	4,4	1,9	0,5	0,3	1,4	4,1
A319	2015	31,1	0,9	1,6	0,31	0,1	0,9	0,2	4,1	1,6	1,2	0,6	2,8	6,2
A319	2016	31,2	1,0	1,4	0,26	0,0	0,9	0,2	3,8	1,7	1,3	0,6	3,0	6,7
A319	2017	31,3	1,1	1,7	0,34	0,1	1,0	0,3	4,6	3,0	1,3	0,7	1,4	6,3
A321	2015	25,3	0,9	1,3	0,31	0,1	0,9	0,2	3,7	1,0	0,8	0,5	2,8	5,1
A321	2016	24,6	1,0	1,1	0,27	0,0	0,9	0,2	3,5	1,0	0,9	0,4	3,0	5,4
A321	2017	24,5	1,1	1,3	0,34	0,0	0,9	0,2	4,2	1,7	0,9	0,4	1,4	4,5
V787-800Dreamliner	2015	25,6	0,8	1,3	0,35	0,1	0,7	0,3	3,6	0,5	0,2	0,1	2,8	3,6
V787-800Dreamliner	2016	27,3	1,0	1,3	0,39	0,0	0,9	0,4	4,0	0,5	0,2	0,1	3,0	3,8
V787-800Dreamliner	2017	26,4	1,1	1,4	0,34	0,0	1,0	0,3	4,3	0,8	0,2	0,1	1,4	2,5
V787-900Dreamliner	2017	22,9	1,1	1,2	0,34	0,0	1,0	0,3	4,1	0,7	0,2	0,1	1,4	2,4

международные узловые и ключевые аэропорты в Амстердаме, Атланта, Бостоне, Детройте, Лондоне, Лос-Анджелесе, Миннеаполисе, Нью-Йорке, Париже, Солт-Лейк-Сити, Сиэтле и Токио. Авиакомпания выполняет авиаперевозки по классической модели Hub-and-Spoke. Преобладают трансферные пассажирские перевозки, региональные рейсы собирают трафик в одном географическом регионе для загрузки рейсов, выполняемых дальнемагистральными ВС по международным маршрутам. В аэропортах назначения трафик распределяется по региональным направлениям в другом географическом регионе.

Delta AirLines Inc. является членом международных совместных предприятий, альянсов с иностранными авиакомпаниями, глобального международного альянса SkyTeam, имеет соглашения с несколькими региональными перевозчиками, зарегистрированными в США, которые работают под брендом Delta Connection.

Авиакомпания выполняет более 5400 рейсов ежедневно, обслуживая обширную внутреннюю и международную сеть, которая включает 319 пунктов назначения в 54 странах. В 2016 году у Delta был наибольший пассажирооборот (342 млрд пасс-км и провозная мощность (405 млрд кресло-км) среди американских компаний. Ее услугами воспользовались 184 млн пассажиров.

Международные альянсы. Альянсы предполагают совместное использование кодов, программы поддержания лояльности для часто летающих пассажиров, доступы в залы отдыха в аэропортах. С некоторыми перевозчиками соглашения могут включать условия координации продаж и маркетинга, совместное размещение объектов аэропортов и др.

Соглашения о совместных предприятиях. В настоящее время Delta AirLines Inc. управляет пятью совместными предприятиями: с AirFrance, KLM и Alitalia для обслуживания маршрутов между Северной Америкой и Европой,

Таблица 9
Delta AirLines Inc. Эксплуатационный парк воздушных судов и обязательства по поставкам

Обязательства	Текущий флот*					Обязательства		
	Собственность	Фин. лизинг	Аренда	Всего	Средний возраст, год	Покупка	Лизинг	Опции
B-717-200	3	13	75	91	16,3	—	—	—
B-737-700	10	—	—	10	8,9	—	—	—
B-737-800	73	4	—	77	16,3	—	—	—
B-737-900ER	52	—	37	89	2,3	41	—	—
B-757-200	88	9	3	100	20,4	—	—	—
B-757-300	16	—	—	16	14,9	—	—	—
B-767-300	2	—	—	2	24,5	—	—	—
B-767-300ER	55	2	—	57	21,7	—	—	—
B-767-400ER	21	—	—	21	17	—	—	—
B-777-200ER	8	—	—	8	18,1	—	—	—
B-777-200LR	10	—	—	10	8,8	—	—	—
A319-100	55	—	2	57	15,8	—	—	—
A320-200	55	3	4	62	22,4	—	—	—
A321-200	14	—	20	34	0,8	93	—	—
A321-200neo	—	—	—	—	—	100	—	100
A330-200	11	—	—	11	12,8	—	—	—
A330-300	28	—	3	31	9	—	—	—
A330-900neo	—	—	—	—	—	25	—	—
A350-900	6	—	—	6	0,2	19	—	—
CS100	—	—	—	—	—	75	—	50
MD-88	92	17	—	109	27,5	—	—	—
MD-90	65	—	—	65	20,9	—	—	—
Всего	664	48	144	856	16,7	353	—	150

* Исключены самолеты, которыми управляют региональные перевозчики от имени Delta.

с Virgin Atlantic Airways для перевозок на беспосадочных маршрутах между Соединенным Королевством и Северной Америкой; с Virgin Australia Airlines и его аффилированными перевозчиками для обслуживания транзитных маршрутов между Северной Америкой и Австралией, Новой Зеландией, с AeroMexico для выполнения трансграничных перелетов между США и Мексикой. Также было создано совместное предприятие с Korean Airlines для оперирования на транстихоокеанских маршрутах между США и некоторыми странами Азии. Однако предприятие пока не получило необходимых разрешений регулирующих органов в Корею. Налажено коммерческое сотрудничество с партнерами в рамках географического охвата, включая разделение доходов, прибылей или убытков на совместных маршрутах, а также совместные продажи, скоординированное ценообразование, планирование сети перевозок и т.д.

Delta подписала соглашения с региональными перевозчиками, которые обслуживают пассажиров в малых и сред-

них городах. В 2017 году примерно 16% всего пассажирского трафика Delta было обеспечено региональными авиаперевозчиками.

Соглашения действуют с компаниями: ExpressJet Airlines, SkyWest Airlines, Republic Airline, Compass Airlines, GoJet Airlines, Trans States Holdings, а также Endeavor Air Inc., которая является дочерней компанией Delta.

Действующие соглашения определяют механизмы закупки мощностей у региональных компаний на рейсах, выполняющихся под кодом авиакомпании Delta. Delta AirLines Inc. имеет право на получение всех доходов, связанных с этими рейсами. В свою очередь, соглашениями определено, что Delta выплачивает региональным авиакомпаниям суммы, рассчитанные на основании стоимости выполняемых рейсов, с учетом текущих условий рынка. Соглашения о приобретении провозных емкостей являются долгосрочными, обычно с первоначальными сроками не менее 10 лет, что дает возможность продлить первоначальный срок.

Парк воздушных судов. В табл. 10 и 11 приведен парк воздушных судов и обязательства по поставкам ВС по состоянию на 31 декабря 2017 года, в табл. 12 – парк воздушных судов, эксплуатируемых региональными перевозчиками от имени Delta. В 2018 году авиакомпания планирует потратить около 4,5 млрд долл. на приобретение новых самолетов, B-737-900ER, A321-200 и A350-900, авансовые платежи за A330-900neo и CS100B, а также на модернизацию пассажирского салона эксплуатируемых региональных самолетов.

Таблица 11
Обязательства Delta по приобретению ВС, ед.

Тип ВС	2018	2019	2020	После 2020	Всего
A321-200	31	32	27	3	93
A321-200neo	—	—	16	84	100
A330-900neo	—	—	4	21	25
A350-900	5	2	2	10	19
B-737-900ER	23	18	—	—	41
CS100	15	25	16	19	75
Всего	74	77	65	137	353

Наземные объекты. Delta AirLines Inc. в основном арендует крупную базу технического обслуживания воздушных судов, различные компьютерные помещения, грузовые склады и учебные объекты, большинство офисов расположены в аэропорту Атланты или недалеко от него на землях, арендованных у города Атланты.

В аэропортах компания арендует счетчики билетов, пассажирские салоны (выходы), рабочие зоны и другое терминальное пространство. Delta заключила соглашения об использовании аэродромов, предусмотрено использование взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек и других сооружений. Плата за посадку обычно рассчитывается исходя из количества посадок и веса ВС.

Договоры аренды и использования обычно действуют от года до 30 лет и более, предусматривают периодические корректировки арендных ставок, сборов за посадки и др. Также на договорной основе устанавливаются тарифы за оперативное техническое обслуживание воздушных судов и авиаперевозок.

Таблица 12
Флот ВС, эксплуатируемых региональными перевозчиками от имени Delta, ед.

Перевозчик	CRJ-200	CRJ-700	CRJ-900	Embraer 170	Embraer 175	Всего
Endeavor Air, Inc.*	50	—	93	—	—	143
ExpressJet Airlines, Inc.**	—	33	16	—	—	49
SkyWest Airlines, Inc.	86	27	36	—	18	167
Compass Airlines, LLC	—	—	—	—	36	36
Republic Airline, Inc.	—	—	—	20	16	36
GoJet Airlines, LLC	—	22	7	—	—	29
Всего	136	82	152	20	70	460

*EndeavorAir, Inc. является дочерней компанией Delta.

**В течение 2017 года Delta и ExpressJet Airlines Inc. договорились досрочно прекратить наши отношения к концу 2018 года.

На результаты деятельности в значительной степени влияют колебания цены на авиационное топливо (табл. 13).

Дочерние компании Delta, Monroe и MIPC владеют и управляют нефтеперерабатывающим заводом Trainer, трубопроводами и терминалами. Нефтеперерабатывающий завод производит топливо для реактивных самолетов, бензин, дизельное топливо и другие нефтепродукты и поставляет реактивное топливо для авиакомпании Delta. Авиакомпания Delta AirLines Inc. в своих отчетах утверждает, что поставка неактивного топлива в результате эксплуатации нефтеперерабатывающего завода способствовала снижению рыночной цены реактивного топлива.

За 2017 год на авиационное топливо и связанные с ним налоги, включая региональных перевозчиков, потрачено 6,0 млрд долл., или 19,2%, от общих операционных расходов.

Наибольшее снижение цены топлива наблюдалось в 2015 году по сравнению с 2014 годом (44%), в 2016 году

Таблица 13.
Delta AirLines, Inc. Расход топлива и затраты на его использование

Показатель	2015	2016	2017
Потребление, млн галлонов ¹	3988	4016	4032
Стоимость, млн долл. ^{1,2}	7579	5985	6756
Средняя цена за галлон, долл. ^{1,2}	1,9	1,49	1,68
Доля от общих расходов, %	23	18,3	19,2

¹ Включая операции региональных перевозчиков, работающих по договорам купли-продажи.

² Включая влияние активности хеджирования топлива и результатов деятельности сегмента нефтепереработки.

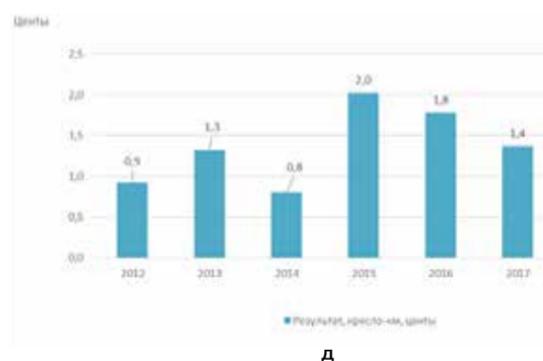
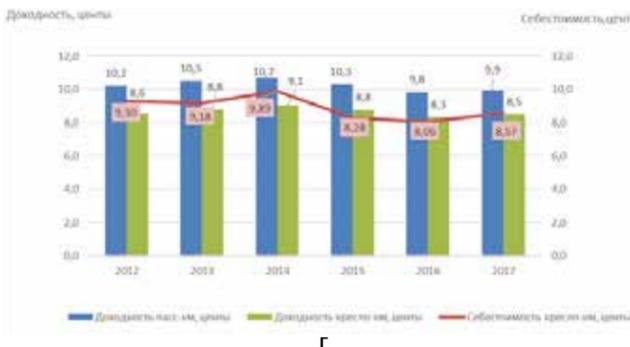
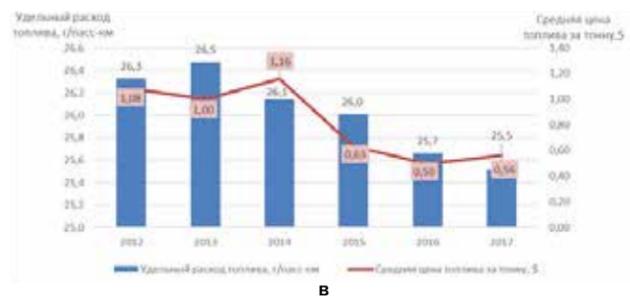
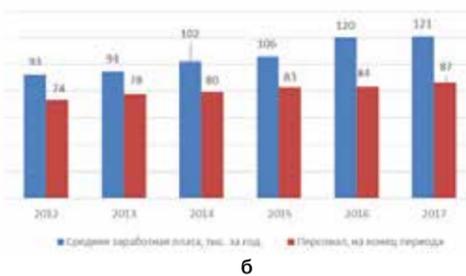
падение цен на авиатопливо замедлилось и в 2017 году оставалось. Основные финансовые и статистические данные Delta AirLines, Inc. приведены в табл. 14 и на рис. 3.

Таблица 14
Основные финансовые и статистические данные Delta AirLines, Inc., 2012–2016 гг.

Показатель	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Увеличение/падение, %				
							2013/2012	2014/2013	2015/2014	2016/2015	2017/2016
Пассажирооборот, млн пасс-мили	192 974	194 988	202 925	209 625	213 098	217 712	1	4	3	2	2
Креслооборот, млн кресло-мили	230 415	232 740	239 676	246 764	251 867	254 325	1	3	3	2	1
Доход от перевозки пассажиров, млн долл.	31 754	32 942	34 954	34 782	33 777	34 819	4	6	0	3	3
Доход от перевозки грузов, млн долл.	990	937	934	813	668	729	-5	-0,3	-13	-18	9
Прочий доход, млн долл.	3926	3894	4474	5109	5194	5696	-1	15	14	2	10
Общий операционный доход, млн долл.	36 670	37 773	40 362	40 704	39 639	41 244	3	7	1	-3	4
Эксплуатационные расходы, млн долл.	34 268	33 981	38 156	32 902	32 687	35 130	-1	12	-14	-1	7
Доходность пасс-мили, цент	16,5	16,89	17,2	16,6	15,9	16	3	2	-4	-4	1
Доходность кресло-мили, цент	13,8	14,2	14,6	14,1	13,4	13,7	3	3	-3	-5	2
Себестоимость кресло-мили, цент	15,0	14,8	15,9	13,3	13,0	13,8	-1	8	16	-3	6
Коэффициент загрузки пассажиров, %	83,8	83,8	84,7	84,9	84,6	85,6	0	1,1	0,2	-0,4	1
Расход топлива, млн галлон	3769	3828	3893	3988	4016	4032	2	2	2	1	0
Удельный расход топлива, г/кресло-милю	16,26	16,45	16,24	16,16	15,94	15,85	1	-1	-1	-1	-1
Средняя цена за галлон топлива, долл.	3,3	3,0	3,5	1,9	1,5	1,68	-8	16	-45	-22	12
Персонал на конец периода, чел.	73 561	77 755	79 655	82 949	83 756	86 564	6	2	4	1	3

Рис. 3 Анализ операционных данных Delta AirLines, Inc. за 2012–2016 годы. Данные приведены в метрической системе измерений:

а – анализ пассажирооборота и кресло-оборота; б – анализ зарплаты персонала; в – анализ расходов на топливо; г – анализ доходности и себестоимости; д – анализ прибыли на кресло-км



Анализ операционных расходов Delta AirLines представлен в табл. 15. По состоянию на 31 декабря 2017 года примерно 87 тыс. штатных сотрудников работали полный рабочий день, 19% из них состояли в профсоюзах.

В 2017 году заработная плата составила 30% затрат. В 2015–2016 годах зарплаты и сопутствующие расходы росли из-за повышения ставок оплаты пилотов (на 18%) в результате нового контракта, ратифицированного в декабре 2016 года, и повышения ставок оплаты труда для других категорий сотрудников (на 14,5%) в декабре 2015 года. Увеличение заработной платы и связанных с этим расходов в 2017 году связано в первую очередь с увеличением количества сотрудников, имеющих право на получение вознаграждения.

Увеличение расходов региональных перевозчиков объясняется увеличением объемов обслуживания воздушных судов, что частично компенсируется снижением стоимости топлива.

Затраты на амортизацию в годовом исчислении увеличились за счет инвестиций в новые модификации самолетов A330–300, B-737-900ER и CRJ-900 и модификацию интерьеров эксплуатируемых самолетов.

Расходы на техническое обслуживание относятся на затраты двумя способами, по мере возникновения или, если это предусмотрено контрактами, по принципу оплаты выполненных летных часов. Платежи по договорам финансового лизинга отражаются в себестоимости через статью «амортизационные отчисления» (в Российской Федерации законодательно утверждена статья расходов на финансовый лизинг, прямо относимых на себестоимость перевозок).

Расходы по операционной аренде самолетов, которые фиксируются линейным методом в течение срока аренды, составили по 1,3 млрд долл. за 2016 и 2017 годы и 1,2 млрд долл за 2015 год.

Расходы на рекламу составили 284 млн долл., 277 млн долл. и 230 млн долл. за 2017, 2016 и 2015 годы соответственно.

Анализ финансовых показателей. За 2017 год прибыль до налогообложения составила 5700 млн долл., что на 935 млн долл. меньше по сравнению с предыдущим годом, в основном за счет более высоких цен на топливо, оплату труда и связанных с ними затрат и амортизационных расходов, которые были частично компенсированы увеличением операционных доходов. Доходы до налогообложения скорректированы на 101 млн долл. с учетом специальных статей (табл. 16) и составили 5,5 млрд долл.

Операционный доход увеличился на 1,6 млрд долл., или на 4,0%. Доход в расчете на кресло-милю увеличился на 2,1% по сравнению с 2016 годом. Доходы в расчете на одного пассажира за одну кресло-милю (PRASM) увеличились за счет высоких тарифов на внутренние перевозки, распространения специальных тарифов, бизнеса в Атлантическом регионе, высоких показателей в странах Карибского бассейна, Центральной Америки, Бразилии и Мексики.

В 2016 году операционные расходы сократились на 215 млн долл., а консолидированные эксплуатационные расходы на кресло-милю снизились на 2,6%, до 13 центов, в основном из-за снижения цен на топливо. С ростом цены на топливо в 2017 году общие операционные расходы увеличились

Таблица 15
Операционные расходы Delta AirLines, Inc, млн долл.

Показатель	Год, закончившийся 31 дек.				Увеличение/уменьшение					
	2014	2015	2016	2017	Абсолютное			Относительное, %		
					2015–2014	2016–2015	2017–2016	2015/2014	2016/2015	2017/2016
Зарплата и связанные с ней расходы	8120	8776	10 034	10 436	656	1258	402	8	14	4
Авиационное топливо и связанные с ним налоги	11668	6544	5133	5733	-5124	-1411	600	-44	-22	12
Расходы региональных перевозчиков	5237	4241	4311	4503	-996	70	192	-19	2	4
Контрактные услуги	1828	1848	1991	2235	20	143	244	1	8	12
Износ и амортизация	1749	1835	1902	2184	86	67	282	5	4	15
Материалы на ремонт и ТО самолетов	1771	1848	1823	1992	77	-25	169	4	-1	9
Пассажиры комиссии и другие расходы на продажу	1700	1672	1710	1787	-28	38	77	-2	2	5
Посадочные сборы и арендные платежи в аэропорту	1442	1493	1490	1528	51	-3	38	4	-0,2	3
Совместное использование прибыли	1085	1490	1115	1067	405	-375	-48	37	-25	-4
Обслуживание пассажиров	810	872	907	1065	62	35	158	8	4	17
Аренда самолетов	233	250	285	351	17	35	66	7	14	23
Реструктуризация и другие	716	35	—	—	-681	—	—	-95	—	—
Другие	1797	1998	1986	2249	201	-12	263	11	-0,6	13
Общий операционный расход	38 156	32 902	32 687	35 130	-5254	-180	2443	-14	-0,7	7

Таблица 16
Специальные доходы и расходы (пересчет по рыночным ценам)

Показатель	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Корректировки и расчеты по МТМ*	27	276	-2346	1301	450	259
Реструктуризация и другие	-452	-424	-716	-35	—	—
Инвестиционные корректировки МТМ	—	—	-134	26	115	-8
Освобождение от налогообложения (**)	—	7989	—	—	—	-150
Общий доход (убыток)	-543	7841	-3464	1292	565	101

* Переоценка на основании текущего уровня рыночных цен (mark to market).

** Государственные льготы.

на 2,4 млрд долл., а консолидированные операционные расходы на кресло-милю (CASM) увеличились на 6,4% по сравнению с 2016 годом, до 13,81 цента, в основном из-за более высоких расходов на топливо, зарплату и связанных с ней расходов и расходов на амортизацию. Увеличение расходов на амортизацию обусловлено в первую очередь новыми поставками самолетов, в том числе B-737-900ER, A321–200, A330–300 и A350–900, а также из-за запланированного списания флота MD-88 и двух B-767-300ER.

В табл. 17 приведены результаты расчетов себестоимости кресло-километра по типам самолетов Delta AirLines Inc. в 2015–2017 годах.

В 2017 году доходность на пассажиро-километр увеличилась на 1%, с 15,9 до 16,0 цента на пасс-милю, при этом за счет роста пассажирской загрузки доходность на крес-

ло-милю увеличилась на 2,2% и составила 13,7 цента. Себестоимость кресло-мили, скорректированная на прочие расходы, не относящиеся к операционной деятельности, составила 13,2 цента на кресло-милю, что на 5,7% больше, чем в 2016 году. Рост расходов в 2017 году не компенсируется ростом доходов, поэтому, хотя у авиакомпании сохраняется положительная операционная прибыль, снижается рентабельность авиаперевозок.

В 2015–2017 годах себестоимость кресло-километра, соответствующая средней дальности перевозок, оценена по типам самолетов, эксплуатируемых Delta AirLines, следующим образом:

- для ВС 737–700/800/900, 757–200/300, A319/320/321 и дальности до 200 км — от 9,9 до 14 центов;
- для ВС 737–800/900, 757–200/300, 767–300/400,

Таблица 17
Расчетная себестоимость кресло-километра по типам самолетов Delta AirLines Inc. в 2015–2017 годах

Тип ВС	Год	Расход топлива, г/кресло-км	Оплата труда летного персонала	Авиатопливо	Аренда ВС	Прочие летные расходы	ТОиР*	Износ и амортизация летного оборудования	Прямые (летные) расходы	Аэропорт. расходы	Обслуживание пассажиров	Продажи и бронирование	Прочие прогн.-водств и адм. расходы	Всего косвенные расходы
737–700	2015	30,6	1,4	2,0	0,2	0,015	1,0	0,7	5,2	2,6	1,0	0,8	2,2	6,7
737–700	2016	30,9	1,6	1,5	0,1	0,006	1,0	0,7	5,0	2,7	1,1	0,8	2,2	6,8
737–700	2017	30,6	1,8	1,6	0,1	0,005	1,2	0,8	5,6	6,1	1,6	1,1	2,2	11,1
737–800	2015	23,9	1,0	1,5	0,1	0,011	0,7	0,5	3,8	1,3	0,6	0,5	2,2	4,5
737–800	2016	24,0	1,1	1,2	0,1	0,004	0,8	0,5	3,7	1,4	0,7	0,5	2,2	4,6
737–800	2017	23,9	1,2	1,3	0,1	0,004	0,9	0,6	4,1	2,9	0,9	0,6	2,2	6,7
737–900	2015	16,7	0,6	1,1	0,1	0,002	0,5	0,3	2,6	1,3	0,6	0,5	2,2	4,6
737–900	2016	22,1	1,0	1,1	0,1	0,004	0,7	0,4	3,3	1,5	0,7	0,5	2,2	4,9
737–900	2017	22,1	1,1	1,2	0,1	0,004	0,8	0,5	3,7	3,2	1,1	0,7	2,2	7,2
757–200	2015	26,5	0,9	1,7	0,1	0,009	0,7	0,4	3,8	1,8	0,7	0,5	2,2	5,2
757–200	2016	25,2	1,0	1,3	0,1	0,004	0,6	0,4	3,4	1,6	0,7	0,5	2,2	4,9
757–200	2017	25,0	1,1	1,3	0,1	0,003	0,7	0,5	3,7	3,5	0,9	0,6	2,2	7,3
757–300	2015	22,3	0,6	1,4	0,1	0,007	0,5	0,3	3,0	1,4	0,6	0,5	2,2	4,7
757–300	2016	22,0	0,7	1,1	0,1	0,003	0,5	0,3	2,8	1,4	0,7	0,5	2,2	4,7
757–300	2017	22,0	0,8	1,2	0,1	0,003	0,6	0,4	3,1	3,4	1,0	0,7	2,2	7,3
767–400	2015	27,4	0,7	1,8	0,1	0,006	0,4	0,3	3,3	0,8	0,2	0,1	2,2	3,3
767–400	2016	27,4	0,8	1,4	0,1	0,003	0,4	0,3	3,0	0,8	0,2	0,1	2,2	3,3
767–400	2017	27,4	0,9	1,5	0,1	0,002	0,5	0,3	3,3	1,9	0,3	0,2	2,2	4,7
767–300	2015	28,1	0,8	1,8	0,1	0,007	0,5	0,3	3,5	0,9	0,2	0,2	2,2	3,5
767–300	2016	28,2	0,9	1,4	0,1	0,003	0,5	0,3	3,2	0,9	0,3	0,2	2,2	3,5
767–300	2017	28,6	1,0	1,5	0,1	0,003	0,6	0,4	3,6	1,8	0,3	0,2	2,2	4,6
777–200	2015	30,2	0,7	1,9	0,1	0,005	0,4	0,2	3,3	0,6	0,1	0,1	2,2	3,0
777–200	2016	29,9	0,8	1,5	0,1	0,002	0,4	0,2	2,9	0,7	0,2	0,1	2,2	3,1
777–200	2017	29,6	0,9	1,6	0,0	0,002	0,4	0,3	3,2	1,6	0,2	0,2	2,2	4,2
747–400	2015	34,7	0,5	2,2	0,0	0,003	0,3	0,2	3,2	0,7	0,2	0,1	2,2	3,2
747–400	2016	35,0	0,6	1,7	0,0	0,002	0,3	0,2	2,8	0,6	0,1	0,1	2,2	3,0
747–400	2017	35,1	0,7	1,9	0,0	0,001	0,3	0,2	3,1	1,7	0,2	0,2	2,2	4,2
A330–300	2015	25,6	0,6	1,6	0,1	0,006	0,4	0,2	2,9	0,7	0,2	0,1	2,2	3,2
A330–300	2016	25,5	0,7	1,3	0,1	0,002	0,4	0,2	2,6	0,8	0,2	0,2	2,2	3,3
A330–300	2017	25,3	0,7	1,3	0,0	0,002	0,4	0,3	2,9	1,8	0,4	0,2	2,2	4,6
A330–200	2015	30,5	0,9	2,0	0,1	0,007	0,5	0,3	3,7	0,6	0,1	0,1	2,2	3,1
A330–200	2016	30,9	1,0	1,5	0,1	0,003	0,5	0,3	3,3	0,7	0,2	0,1	2,2	3,2
A330–200	2017	30,7	1,1	1,6	0,1	0,002	0,5	0,4	3,7	1,8	0,3	0,2	2,2	4,4
A320	2015	28,0	1,1	1,8	0,1	0,012	0,8	0,5	4,4	2,0	0,9	0,7	2,2	5,8
A320	2016	27,3	1,3	1,4	0,1	0,005	0,8	0,5	4,1	2,0	0,9	0,7	2,2	5,8
A320	2017	26,5	1,3	1,4	0,1	0,004	0,9	0,6	4,4	4,0	1,2	0,9	2,2	8,3
A319	2015	33,6	1,7	2,2	0,2	0,023	1,5	1,0	6,6	2,7	1,1	0,9	2,2	6,8
A319	2016	31,4	1,6	1,6	0,1	0,006	1,0	0,6	4,9	2,2	1,0	0,7	2,2	6,1
A319	2017	30,1	1,6	1,6	0,1	0,005	1,1	0,8	5,2	4,4	1,3	0,9	2,2	8,9
A321	2016	26,9	1,4	1,4	0,1	0,005	0,7	0,5	4,1	3,5	1,8	1,3	2,2	8,8
A321	2017	25,9	1,3	1,4	0,1	0,004	0,8	0,6	4,1	6,9	2,3	1,6	2,2	13,0

* Зарплата, материалы, запчасти.

A330–200/300 и дальности от 2000 до 6000 км – от 6,7 до 8,5 цента;

- для ВС 767–400, 777–200, 747–400, A330–200/300 и дальности свыше 6000 км – 5,8–7,4 цента.

United Airlines Inc.

United Airlines Inc. является дочерней компанией United Continental Holdings Inc. Операционные доходы и операционные расходы United Airlines Inc. составляют почти 100% доходов и операционных расходов United Airlines Inc.

United Airlines Inc. – одна из крупнейших авиакомпаний в США и в мире. По итогам за 2017 год ее услугами воспользовались 148 млн пассажиров, пассажирооборот – 311,318 млрд пасс-км, суммарные доходы – 37,736 млрд долл.

В 2002 году United Airlines Inc. объявила о банкротстве, поводом к которому стала неспособность компании выплатить почти 1 млрд долл. долга. В 2005 году компания привлекла финансирование – 3 млрд долл. и представила план восстановления после состояния банкротства. С этого же времени проводились переговоры с Continental Airlines о слиянии. В мае 2010 года компания UAL, которой принадлежала авиакомпания United Airlines Inc., официально сообщила о покупке Continental Airlines за 3,17 млрд долл. Сделка состоялась в виде обмена пакетами акций. С 2011 года авиакомпания работает под единым действующим сертификатом от Федерального управления гражданской авиации США.

Вместе с фидерными перевозчиками, работающими под торговой маркой United Express (Republic, Champlain Enterprises, Commut Air, ExpressJet, GoJet, Mesa, SkyWest, Air Wisconsin и Trans States), United Airlines Inc. обслуживает беспрецедентную по размеру сеть – всю территорию США, Азию, Австралию, Европу и Ближний Восток.

United Airlines Inc. выполняет рейсы из аэропортов Нью-арка, Чикаго, Денвера, Хьюстона, Лос-Анджелеса, международного аэропорта Гуама, Сан-Франциско и Вашингтона.

Авиакомпания United Airlines Inc. и ее региональные перевозчики выполняют более 4500 рейсов в день до 338 аэропортов назначения на пяти континентах. Основная компания управляет тарифами, ценами, доходами, начислением миль, программами лояльности и пр.

Авиакомпания United Airlines Inc. является членом Star Alliance, глобальной интегрированной сети авиакомпаний и крупнейшего альянса авиакомпаний в мире. По состоянию на 1 января 2018 года авиакомпании Star Alliance обслуживали 1300 аэропортов в 191 стране с 18 400 ежедневными вылетами.

Кроме United Airlines Inc., в альянс входят: Adria Airways, Aegean Airlines, Air Canada, Air China, Air India, Air New Zealand, All Nippon Airways, Asiana Airlines, Austrian Airlines, Avianca, Avianca Brasil, Brussels Airlines, Copa Airlines, авиакомпании Croatia Airlines, EgyptAir, Ethiopian Airlines, EVA Air, LOT Polish Airlines, Lufthansa, SAS, Shenzhen

Таблица 18
United Airlines Inc. Расход топлива и затраты на его использование

Показатель	Расход авиатоплива, млн галлон	Расход авиатоплива, млн долл.	Средняя цена за галлон, долл.	Средняя цена за 1 т, долл.	Доля итоговых расходов, %
2014	3905	11675	2,99	997	32
2015	3886	7522	1,94	647	23
2016	3904	5813	1,49	497	18
2017	3978	6913	1,74	580	20

Airlines, Singapore Airlines, South African Airways, SWISS, TAP Air Portugal, THAI Airways International и Turkish Airlines.

United Airlines Inc. также организовала трансатлантические совместные предприятия с Air Canada, Lufthansa, ANA и Air New Zealand.

Региональные компании. Авиакомпания United Airlines Inc. заключает с вышеперечисленными региональными компаниями соглашения о покупке мощности, особенностью которых является предоставление определенного количества региональных самолетов, вместимостью пассажиров до 76 мест, заключение пилотных контрактов, выполнение рейсов по графикам авиакомпании United Airlines Inc..

United Airlines Inc. оплачивает региональным перевозчикам согласованные (контролируемые) расходы за выполненные рейсы и поощрительные суммы. Контролируемые расходы оплачиваются по конкретным ставкам операционных расходов региональных перевозчиков, например расходы на экипажи, техническое обслуживание и владение самолетами определяются умножением статических значений расходов по типам ВС на соответствующий налет часов. В соответствии с соглашениями о покупке мощности расходы

Таблица 19
United Airlines Inc. Флот магистральных самолетов основной компании

Типы ВС	Итого	Собственность	Аренда	Стандартная конфигурация мест	Средний возраст, год
777-300ER	14	14	—	366	0,7
777-200ER	55	40	15	267–269	17,8
777–200	19	19	—	364	20,5
787–9	21	21	—	252	2,1
787–8	12	12	—	219	4,5
767-400ER	16	14	2	242	16,3
767-300ER	35	22	13	183–214	22,5
757–300	21	9	12	213	15,3
757–200	56	50	6	142–169	21,7
737-900ER	136	136	—	179	5
737–900	12	8	4	179	16,3
737–800	141	77	64	154–166	13,8
737–700	40	20	20	118–126	18,8
A320–200	99	66	33	150	19,3
A319–100	67	50	17	128	16,7
Всего	744	558	186	—	14,3

Таблица 20
United Airlines Inc. Флот региональных перевозчиков

Тип самолета	Всего	Собственность	Аренда	Самолеты региональных операторов	Региональные операторы	Количество самолетов	Стандартная конфигурация мест
Embraer E175	152	54	—	98	SkyWest:	65	76
					Mesa:	59	
					Republic:	28	
Embraer 170	38	—	—	38	Republic:	38	70
					CRJ700	65	
CRJ200	85	—	—	85	GoJet:	25	50
					Mesa:	20	
					SkyWest:	55	
ERJ145 (XR/LR/ER)	168	29	139	—	AirWisconsin:	30	50
					ExpressJet:	110	
					TransStates:	36	
Q200*	7	—	-	7	CommutAir:	7	37
					Embraer ERJ135*	3	
Всего региональных самолетов	518	83	142	293		518	
Всего флот самолетов	1262	641	328	293			

* В январе 2018 года была введена в эксплуатацию объединенная служба воздушных судов типа Q200 и ERJ 135.

на авиатопливо, сборы за взлет-посадки и другие расходы, непосредственно понесенные региональными перевозчиками, авиакомпания United Airlines Inc. компенсирует фиксированными суммами.

Авиатопливо. В табл. 18 приведен расход авиатоплива в течение 2014–2017 годов. По состоянию на 31 декабря 2017 года у авиакомпании United Airlines Inc. не было контрактов на хеджирование топлива.

По состоянию на 31 декабря 2017 года United Airlines Inc., включая ее дочерние компании, насчитывала около 89 800 сотрудников. Примерно 80% сотрудников United Airlines Inc. состояли в различных профсоюзных организациях США.

Объединенный парк компании (магистральные самолеты основной компании и самолеты региональных перевозчиков) по состоянию на 31 декабря 2017 года насчитывал 1262 самолета (табл. 19, 20). В собственности основной авиакомпании находилось 558 самолетов, или 75%.

По состоянию на 31 декабря 2017 года у United Airlines Inc. были твердые обязательства по приобретению самолетов Boeing и Airbus (табл. 21).

Таблица 21
United Airlines Inc. Обязательства по приобретению самолетов на 2018–2027 гг.

Типы ВС	Количество
Airbus A350	45
Boeing 737 MAX	161
Boeing 777-300ER	4
Boeing 787	18
Всего	228

В табл. 22 представлены планируемые United Airlines Inc. капитальные затраты на приобретение воздушных судов, запасных двигателей, модернизацию самолетов и другие, связанные с самолетами капитальные затраты по состоянию на 31 декабря 2017 года.

Таблица 22
United Airlines Inc. Обязательства по приобретению самолетов. млрд долл.

Год	Обязательства
2018	3,2
2019	2,9
2020	2,1
2021	2,4
2022	1,8
После 2022 года	9,8
Всего	22,2

В 2018 году поставлено 13 самолетов, из них:

- 7 самолетов 737 Max 9 × 49 млн долл. = 343 млн долл.
- 3 самолета 777–300 × 143 млн долл. = 430 млн долл.
- 3 самолета 787–9 × 133,9 млн долл. = 402 млн долл.

Всего на сумму 1,2 млрд долл.

Указана рыночная оценка новых самолетов, поступивших на эксплуатацию, соответствующая указанным типам.

До конца 2018 года будет поставлено три самолета 737 Max 9, один – 777–300 и три – 787–9.

United Airlines Inc. арендует инфраструктурные объекты: оборудование и помещения аэропортов, ангары, терминалы и здания. Основные объекты аренды находятся в аэропортах

Сан-Франциско, Вашингтона, Даллеса, Чикаго, Лос-Анджелеса, Денвера, Ньюарка, Хьюстона, Кливленда и Гуама.

Финансово-экономические показатели деятельности United Airlines Inc. за 2014–2017 годы представлены в табл. 23.

Чистая прибыль UAL в 2017 году составила 2,1 млрд долл.

По сравнению с 2016 годом перевозки пассажиров увеличились на 3,4%; общие доходы увеличились на 3,23%; доходы от пассажирских перевозок на кресло-милю (PRASM) сократились на 0,4%; себестоимость кресло-мили увеличилась

на 2,76%; стоимость авиационного топлива в 2017 г. увеличилась в основном за счет повышения цен на топливо (на 16,8%).

В течение 2017 года UAL поставила новые самолеты: три Boeing 787–9, четыре Boeing 737–800, 12 Boeing 777-300ER, 24 новых Embraer E175 и подержанные два A320 и шесть A319.

Изменения доходов по регионам в 2017 году по сравнению с 2015–2016 годами показаны в табл. 24. Основной вклад в рост доходов внесен перевозками по внутренним линиям США и Канады.

Таблица 23
United Airlines Inc. Отдельные финансовые данные за 2014–2017 годы

Показатели	Значение показателей 2012–2017 годы						Изменение в 2016–2017 гг.	
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2016/2015	2017/2016
Магистральные направления								
Перевозки пассажиров, млн	93,6	91,3	91,5	96,3	101,0	108,0	4,86	6,94
Пассажиро-мили, млрд	179,4	178,6	179	183,6	186,2	193,4	1,38	3,90
Кресло-мили, млрд	216,3	213	214,1	220,0	224,7	234,6	2,14	4,40
Грузовые тонно-мили, млрд	2,5	2,2	2,5	2,614	2,805	3,316	7,31	18,22
Кэфф. занятости кресел	0,829	0,838	0,836	0,835	0,829	0,825	–0,006	–0,004
Доходы от пасс. перевозок, млрд долл.	25,808	25,987	26,785	26,333	25,414	26,552	–3,49*	4,48
Доходы от пасс. перевозок на кресло-милю, цент	11,9	12,2	12,5	11,97	11,31	11,32	–5,51	0,09
Общие доходы на кресло-милю, цент	13,9	14,5	14,8	14,19	13,5	13,51	–4,86	0,07
Общие доходы на пасс-милю (доходность), цент	14,4	14,6	15	14,34	13,65	13,73	–4,81	0,59
Себестоимость кресло-мили, цент	14,1	14,3	14	12,42	12,22	12,59	–1,61	3,03
Средняя цена галлона топлива, тыс. долл.	3,27	3,12	2,98	1,96	1,49	1,72	–23,98	15,44
Расход топлива, млн галлонов	3275	3204	3183	3216	3261	3357	1,40	2,94
Средняя дальность беспосадочного полета, миля	1895	1934	1958	1922	1859	1806	–3,28	–2,85
Средний налет в сутки, ч	10:38	10:28	10:26	10:24	10:06	10:27	–2,88	3,47
Сводные данные								
Перевозки пассажиров, млн	140,4	139,2	138	140	143	148	2,00	3,42
Пассажиро-мили, млрд	205,5	205,2	205,6	209	210	216	0,81	2,83
Кресло-мили, млрд	248,9	245,4	246	250	254	262	1,43	3,47
Кэфф. занятости кресел	82,6	83,6	83,6	0,834	0,829	0,824	–0,005	–0,005
Операционные доходы, всего, млрд долл.	37,152	38,279	38,901	37,864	36,556	37,736	–3,45 а)	3,23
Доходы от пасс. перевозок, млрд долл.	32,583	33,122	33,762	32,765	31,457	32,404	–3,99	3,01
Доходы от грузовых перевозок, млрд долл.	1,018	0,882	0,938	0,937	0,876	1,035	–6,51	18,15
Прочие доходы, млрд долл.	3,551	4,275	4,101	4,142	4,223	4,297	1,96	1,75
Операционные расходы, млрд долл.	37,113	3,703	36,528	32,696	32,215	34,236	–1,47	6,27
Операционный результат, млн долл.	39	1249	2373	5168	4341	3500	–16,00	–19,37
Чистый доход, млн долл.	–723	571	1132	7301	2264	2149	–68,99	–5,08
PRASM (доходы от пасс. перевозок на кресло-милю), цент	13,09	13,5	13,72	13,11	12,4	12,35	–5,42	–0,40
Общие доходы на место-милю, цент	14,9	15,6	15,8	15,15	14,42	14,38	–4,82	–0,28
Общие доходы на пасс-милю (доходность), цент	15,9	16,1	16,4	15,72	14,96	14,98	–4,83	0,13
Себестоимость кресло-мили, цент	14,91	15,09	14,85	13,08	12,7	13,05	–2,91	2,76
Средняя цена галлона топлива, тыс. долл.	3,27	3,13	2,99	1,94	1,49	1,74	–23,20	16,78
Расход топлива, млн галлонов	4016	3947	3909	3886	3904	3978	0,46	1,90
Средняя дальность беспосадочного полета, миля	1429	1445	1480	1487	1473	1460	–0,94	–0,88

* Увеличение (снижение) по годам указано в пунктах.

Таблица 24
United Airlines Inc. Изменения доходов по регионам пассажирских авиаперевозок в 2017 году

Регион	2015	2016	2017	2016 к 2015	2017 к 2016
Внутренние (США и Канада)	21931	22202	23131	271	929
Тихий океан	5498	4959	4898	-539	-61
Атлантика	7068	6157	6285	-911	128
Латинская Америка	3367	3238	3422	-129	184
Всего	37864	36556	37736	-1308	1180

Операционные расходы. В табл. 25 представлены операционные расходы компании за 2014–2017 годы. По сравнению с 2016 годом в 2017 году заработная плата и связанные с ней расходы увеличились на 770 млн долл., или 7,5%, в основном из-за более высоких ставок оплаты и расходов на льготы, обусловленных заключенными в 2016 году коллективными договорами. Расходы на авиационное топливо увеличились на 1,1 млрд долл., или на 18,9%, в основном за счет роста цен на топливо и увеличения провозных емкостей на 3,5%. Аэропортовые расходы увеличились на 75 млн долл., или 3,5%, в 2017 году по сравнению с периодом прошлого года из-за более высоких ставок аренды и посадки. Затраты на приобретение региональных мощностей увеличились на 35 млн долл., или 1,6%, из-за увеличения годовых ставок оплаты расходов и рентабельности.

При этом региональный потенциал снизился на 3,8%. Амортизация увеличилась на 172 млн долл., или 8,7%, в основном за счет увеличения парка новых самолетов, модернизации самолетов и увеличения информационной инфраструктуры. Затраты на материалы для обслуживания воздушных судов и ремонт сторонними организациями уве-

личились на 107 млн долл., или на 6,1%, за счет увеличения числа ремонтов планеров и двигателей и дополнительного ремонта беспроводного оборудования (для развлечений). Аренда самолетов уменьшилась на 59 млн долл., или 8,7%, за счет приобретения самолетов в собственность и снижения арендных ставок. Прочие операционные расходы увеличились на 236 млн долл., или на 4,4%, из-за увеличения расходов на бортовое питание, маркетинг и технологии, связанные с обслуживанием клиентов, а также из-за увеличения объемов пассажирских и грузовых перевозок.

По итогам 2017 года операционные расходы увеличились на 2,02 млрд долл., доходы увеличились на 1,18 млрд долл., а операционный результат уменьшился с 4341 млн долл. в 2016 году до 3500 млн долл. в 2017 году, или на 19,4%.

В табл. 26 приведены результаты расчетов себестоимости кресло-километра по типам самолетов United AirLines Inc. в 2015–2017 годах. Доля прямых затрат в себестоимости составила в среднем 45%.

В 2017 году на финансовые результаты United AirLines Inc. в основном повлияло повышение объемов перевозок и доходов. Доходы от пассажирских перевозок увеличились на 1,180 млрд долл., или 4,1%, при этом доходность кресло-мили снизилась на 0,4%, из-за снижения доходности региональных перевозок. (По расчету, средний тариф на региональных линиях уменьшился со 150 долл. до 138 долл. за один полет.)

Себестоимость кресло-мили увеличилась на 2,76%. Себестоимость кресло-километра магистральных самолетов, эксплуатируемых United AirLines Inc, варьирует:

- для A319, A320, A321, 737–800 и 757–200 на дальности до 2000 км – от 10 до 17 центов;
- для 757–200/300, 767–400 и 747–400 на дальностях 2100–6000 км – от 7,7 до 9 центов;
- для 777–200, 747–400 и 787–900 на дальности свыше 6000 км – от 6,4 до 9 центов.

Таблица 25
United Airlines Inc. Анализ операционных расходов за 2014–2017 годы

Показатель	2014	2015	2016	2017	Увеличение (уменьшение)			
					абсолютное, млн долл.		относительное, %	
					2016/2015	2017/2016	2016/2015	2017/2016
Заработная плата и связанные с ней расходы	8935	9713	10275	11045	562	770	5,8	7,5
Расходы на авиатопливо	11675	7522	5813	6913	-1709	1100	-22,7	18,9
Сборы за посадку, аренда и прочие расходы в аэропортах	2274	2203	2165	2240	-38	75	-1,7	3,5
Оплата емкостей региональных перевозчиков	2344	2290	2197	2232	-93	35	-4,1	1,6
Износ и амортизация	1679	1819	1977	2149	158	172	8,7	8,7
Ремонт и материалы для ТОиР самолетов	1779	1651	1749	1856	98	107	5,9	6,1
Расходы на дистрибуцию (сеть продаж)	1373	1342	1303	1349	-39	46	-2,9	3,5
Аренда самолетов	883	754	680	621	-74	-59	-9,8	-8,7
Специальные расходы	443	326	638	176	312	-462	95,7	-72,4
Прочие операционные расходы	5143	5078	5421	5667	343	246	6,8	4,5
Всего	36528	32698	32218	34238	-480	2020	-1,5	6,3

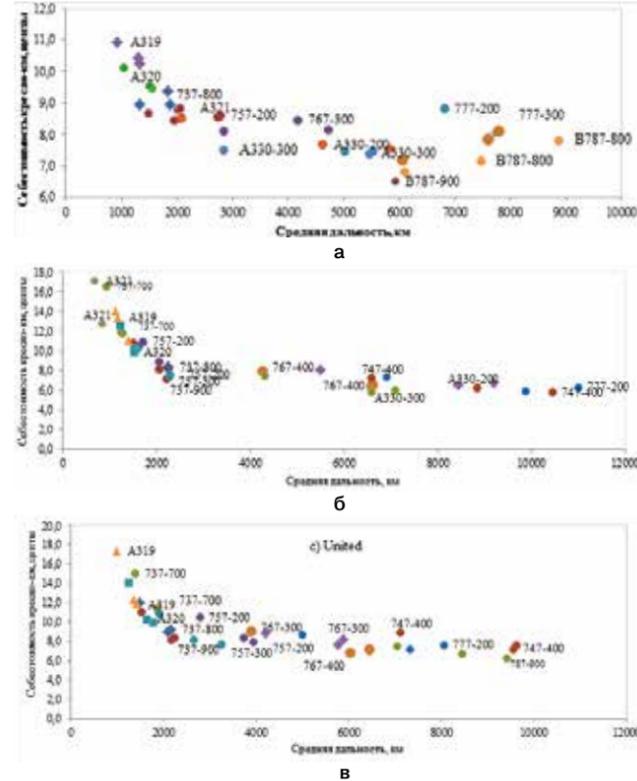
Таблица 26
Расчетная себестоимость кресло-километра по типам самолетов United AirLines, Inc. за 2015–2017 годы

Тип ВС	Год	Расход топлива, г/кресло-км	Оплата труда летного персонала	Авиатопливо	Аренда ВС	Прочие летные	ТОиР*	Износ и амортизация летного оборудования	Прямые летные расходы	Аэропорт. расходы	Обслуж. пассажиров	Продажи и бронир.	Прочие произв. и адм. расходы	Всего косв. расходы
737–700	2015	29,2	1,3	1,9	0,6	0,1	1,3	0,3	5,5	2,2	0,9	0,4	2,4	6,0
737–700	2016	29,4	1,4	1,4	0,6	0,1	1,2	0,3	5,1	2,3	0,9	0,5	2,4	6,0
737–700	2017	29,6	1,6	1,7	0,9	0,0	1,5	0,4	6,0	3,9	1,8	0,9	2,5	9,1
737–800	2015	24,0	0,9	1,5	0,4	0,1	0,8	0,3	4,0	1,7	0,8	0,4	2,4	5,3
737–800	2016	23,7	1,0	1,2	0,4	0,1	0,9	0,3	3,7	1,7	0,8	0,4	2,4	5,3
737–800	2017	23,4	1,1	1,3	0,5	0,0	0,9	0,3	4,1	3,0	1,6	0,9	2,5	7,9
757–200	2015	27,8	0,8	1,8	0,1	0,1	0,9	0,4	4,0	1,3	0,4	0,2	2,4	4,4
757–200	2016	28,5	0,9	1,4	0,1	0,0	0,9	0,4	3,7	1,3	0,4	0,2	2,4	4,3
757–200	2017	28,7	1,0	1,6	0,1	0,0	1,3	0,4	4,4	2,2	0,9	0,5	2,5	6,1
757–300	2015	24,9	0,6	1,6	0,2	0,1	0,5	0,3	3,3	1,3	0,5	0,3	2,4	4,4
757–300	2016	25,7	0,7	1,2	0,0	0,1	0,9	0,4	3,3	1,6	0,6	0,3	2,4	4,9
757–300	2017	26,2	0,8	1,4	0,0	0,1	1,0	0,4	3,7	2,7	1,3	0,7	2,5	7,2
767–400	2015	27,6	0,7	1,7	0,1	0,0	0,5	0,3	3,3	0,9	0,2	0,1	2,4	3,7
767–400	2016	27,6	0,8	1,3	0,1	0,0	0,5	0,3	3,0	1,0	0,2	0,1	2,4	3,8
767–400	2017	27,3	0,9	1,5	0,1	0,0	1,0	0,4	3,9	1,8	0,5	0,3	2,5	5,0
767–300	2015	31,7	0,9	2,0	0,2	0,1	0,8	0,4	4,3	1,1	0,2	0,1	2,4	3,9
767–300	2016	31,4	1,0	1,5	0,1	0,0	0,8	0,4	3,8	1,1	0,3	0,1	2,4	3,9
767–300	2017	30,7	1,1	1,7	0,1	0,0	0,5	0,4	3,8	1,9	0,5	0,3	2,5	5,0
777–200	2015	30,0	0,7	1,9	0,1	0,1	0,8	0,4	4,0	0,9	0,2	0,1	2,4	3,7
777–200	2016	29,9	0,8	1,4	0,1	0,0	0,7	0,4	3,5	1,0	0,2	0,1	2,4	3,7
777–200	2017	29,5	0,8	1,6	0,1	0,0	0,8	0,5	3,9	1,7	0,5	0,2	2,5	4,9
737–900	2015	22,4	0,8	1,4	0,0	0,1	0,6	0,3	3,3	1,6	0,7	0,4	2,4	5,2
737–900	2016	22,5	0,9	1,1	0,0	0,1	0,6	0,3	3,0	1,6	0,8	0,4	2,4	5,2
737–900	2017	22,5	1,0	1,2	0,0	0,0	0,6	0,3	3,2	2,9	1,7	0,9	2,5	7,9
747–400	2015	33,3	0,6	2,1	0,1	0,1	0,7	0,6	4,2	0,8	0,2	0,1	2,4	3,5
747–400	2016	33,4	0,7	1,6	0,1	0,0	0,6	0,8	3,8	0,8	0,2	0,1	2,4	3,4
747–400	2017	33,7	0,7	1,8	0,1	0,0	0,8	1,1	4,6	1,4	0,3	0,2	2,5	4,3
787–800	2015	26,4	1,0	1,7	0,0	0,1	0,5	0,4	3,6	1,0	0,2	0,1	2,4	3,8
787–800	2016	26,7	1,1	1,3	0,0	0,0	0,4	0,4	3,2	1,1	0,2	0,1	2,4	3,8
787–800	2017	26,6	1,2	1,5	0,0	0,0	0,5	0,5	3,7	1,8	0,4	0,2	2,5	5,0
787–900	2015	24,9	0,9	1,5	0,0	0,1	0,3	0,5	3,3	0,8	0,2	0,1	2,4	3,6
787–900	2016	24,9	1,0	1,2	0,0	0,0	0,3	0,4	2,9	0,8	0,2	0,1	2,4	3,4
787–900	2017	24,9	1,1	1,4	0,0	0,0	0,5	0,4	3,4	1,2	0,3	0,2	2,5	4,2
A320	2015	25,6	1,0	1,6	0,3	0,1	0,8	0,3	4,1	2,1	0,9	0,5	2,4	5,9
A320	2016	25,9	1,2	1,2	0,3	0,1	1,0	0,3	4,1	2,3	1,0	0,5	2,4	6,2
A320	2017	25,9	1,3	1,4	0,3	0,1	1,4	0,3	4,8	3,8	2,0	1,1	2,5	9,4
A319	2015	29,3	1,2	1,8	0,1	0,1	1,0	0,5	4,8	2,9	1,1	0,6	2,4	7,1
A319	2016	29,3	1,4	1,4	0,1	0,1	1,3	0,6	4,9	3,2	1,3	0,7	2,4	7,5
A319	2017	29,3	1,6	1,6	0,1	0,1	1,7	0,6	5,7	5,4	2,5	1,3	2,5	11,6

*Зарплата, материалы, запчасти.

На рис. 4 приведены расчетные себестоимости кресло-километра в зависимости от дальности пассажирских перевозок по типам магистральных самолетов по трем авиакомпаниям – American Airlines Inc., Delta AirLines Inc. и United AirLines Inc.

Рис. 4. Изменения себестоимости перевозок по дальности перевозок по авиакомпаниям:
а – American Airlines Inc.; б – Delta AirLines Inc.; в – United AirLines Inc.



В табл. 27 приведены результаты сравнения себестоимости перевозок по типам самолетов по авиакомпаниям American Airlines Inc., Delta AirLines Inc. и United AirLines Inc. за 2015–2017 годы. Отдельно сравниваются себестоимость кресло-километра по прямым летным расходам и косвенным расходам.

Меньшая себестоимость наблюдается у авиакомпании Delta AirLines Inc.

ВЫВОДЫ

На операционный результат в основном повлияло снижение стоимости авиатоплива в 2014 году. Снижение себестоимости перевозок в 2015–2016 годах сдерживалось ростом расходов на заработную плату, затрат, связанных с приобретением новых ВС, и расходов, связанных с реорганизациями.

С 2017 года себестоимость перевозок увеличивается из-за роста расходов на подорожавшее авиатопливо и содержание парка воздушных судов. Также выросли ставки оплаты провозных емкостей региональных операторов, аэропортовые и арендные платежи, прочие производственные расходы.

Снижение себестоимости позволило американским компаниям не увеличивать тарифы на пассажирские перевозки в 2015–2016 годах. В 2017 году увеличилась доходность пассажирских перевозок внутренних рейсов в пределах США и Канады, а также международных в Европу и Латинскую Америку.

По сравнению с 2015 годом в 2016 году себестоимость кресло-километра уменьшилась: у American Airlines Inc. – на 7,7%; у Delta AirLines Inc. – на 16,6%; у United AirLines Inc. – на 14,4%. Доходная ставка на кресло-километр также снизилась, но снижение было в 1,5–2,0 раза меньше. В результате

Таблица 27

Себестоимость кресло-километра по авиакомпаниям American Airlines Inc. (AAL), Delta AirLines Inc. (DAL) и United Air Lines Inc. (UAL) в среднем за 2015–2017 годы

Тип ВС	Прямые летные расходы			Косвенные расходы			Всего			Средняя дальность, км		
	UAL	AAL	DAL	UAL	AAL	DAL	UAL	AAL	DAL	UAL	AAL	DAL
737–700	5,3	—	5,1	6,0	—	6,7	11,3	—	11,9	1873	—	1259
737–800	3,9	3,8	3,7	5,3	5,3	4,6	9,2	9,1	8,3	2122	1156	2240
737–900	3,1	—	3,0	5,2	—	4,8	8,3	—	7,7	2184	—	2126
747–400	4,0	—	3,0	3,5	—	3,1	7,5	—	6,1	9577	—	9629
757–200	3,9	3,9	3,6	4,4	4,7	5,0	8,2	8,6	8,6	3819	1712	2144
757–300	3,3	—	2,9	4,7	—	4,7	8,0	—	7,6	2949	—	2272
767–300	4,1	4,1	3,3	3,9	4,2	3,5	8,0	8,3	6,8	5826	2758	5341
767–400	3,2	—	3,1	3,7	—	3,3	6,9	—	6,4	6256	—	6604
777–200	3,7	4,6	3,1	3,7	3,9	3,1	7,4	8,4	6,2	7675	4515	10 430
777–300	—	4,2	—	—	3,8	—	—	8,0	—	—	4793	—
787–800	3,4	3,8	—	3,8	3,7	—	7,2	7,5	—	7057	5071	—
787–900	3,1	—	—	3,5	—	—	6,6	—	—	8919	—	—
A319	4,8	3,9	5,7	7,3	6,4	6,5	12,1	10,3	12,2	1384	818	1289
A320	4,1	3,6	4,2	6,1	5,9	5,8	10,2	9,5	10,0	1701	946	1510
A321	—	3,6	4,1	—	5,2	8,8	—	8,8	12,9	—	1258	818
A330–200	—	3,6	3,5	—	4,0	3,1	—	7,6	6,6	—	3239	8815
A330–300	—	3,5	2,8	—	3,9	3,3	—	7,5	6,0	—	3411	6822
Grand total	3,8	3,9	3,6	4,7	4,7	4,6	8,5	8,5	8,2	4718	2698	4510

превышения доходов над расходами с 2014 по 2016 год операционная прибыль возрастала по сравнению с предшествующим периодом.

В 2017 году повышение себестоимости перевозок не компенсировалось ростом доходности, что привело к снижению рентабельности по сравнению с 2016 годом.

Как показало сравнение статистики 2017 и 2016 годов, у авиакомпании American Airlines Inc. себестоимость кресло-км увеличилась на 7%, общая доходность кресло-км увеличилась на 4%, рентабельность снизилась с 13,0 до 9,6%; у авиакомпании Delta AirLines Inc. себестоимость кресло-км увеличилась на 6%, общая доходность кресло-км увеличилась на 2,6%, рентабельность снизилась с 17,5 до 14,8%; у United AirLines Inc. себестоимость кресло-километра увеличилась на 2,76%, общая доходность кресло-км уменьшилась на 0,28%, рентабельность снизилась с 11,9 до 9,3%.

ЛИТЕРАТУРА

- 100- to 150-Seat Large Civil Aircraft from Canada (2018) // U.S. International Trade Commission. Publication 4759. URL: <https://uschinatrader.com/files/2018/02/ITC-Public-Opinion-Aircraft.pdf>.
- Ackert S. (2012), Basics of Aircraft Market Analysis, Aircraft Monitor // URL: <https://www.iata.org/whatwedo/workgroups/Documents/Paperless%20Supply%20Chain/Basics-AC-MR.pdf>.
- American Airlines Group Inc. / United States Securities and Exchange Commission, Washington, D.C. 20549, Form 10-K: Annual report pursuant to section 13 or 15(d) of the securities exchange act of 1934/ For the Fiscal Year Ended December 31, 2017. (2018) // S. Securities and Exchange Commission. URL: <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/4515/000000620118000009/a10k123117.htm>
- Bureau of Transportation Statistics ([s.a.]). URL: <https://www.transtats.bts.gov>.
- Data Library: Aviation ([s.a.]) // Bureau of Transportation Statistics. URL: https://www.transtats.bts.gov/databases.asp?Mode_ID=1&Mode_Desc=Aviation&Subject_ID2=0.
- Delta Air Lines, Inc. / United States Securities and Exchange Commission, Washington, D.C. 20549. Form 10-K: Annual report pursuant to section 13 or 15(d) of the securities exchange act of 1934, For the fiscal year ended December 31, 2017. (2018) // U.S. Securities and Exchange Commission. URL: <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/27904/000002790418000006/dal1231201710k.htm>.
- Dunn G. (2017) Analysis: Disruptions interrupt profitable 2017 for airlines // Flightglobal. URL: <https://www.flightglobal.com/news/articles/analysis-disruptions-interrupt-profitable-2017-for-443686/>.
- Flight Fleets Analyzer. The world's most comprehensive fleets database 2018 // Flightglobal. URL: <https://dashboard.flightglobal.com/app/fleet/#/analyser/aircraft>.
- <https://www.sec.gov/ix?doc=/Archives/edgar/data/27904/000002790418000006/dal1231201710k.htm>.
- Qiu Y. (2005) Can the 787 & A350 transform the economics of long-haul services? // Aircraft Commerce, Aircraft Analysis & Fleet Planning. N 39. P. 23–30. URL: http://www.aircraft-commerce.com/sample_articles/sample_articles/fleet_planning_sample.pdf.

11. Russell E. (2018) Analysis: Capacity between China and the USA is beginning to rationalise after years of accelerated growth // Flightglobal. URL: <https://www.flightglobal.com/news/articles/analysis-airlines-rationalise-us-china-capacity-451406/>.
12. Russell E. (2018) News airlines business strategy analysis: Let's hear it for Delta, 10-years after northwest // Flightglobal. URL: <https://www.flightglobal.com/news/articles/analysis-lets-hear-it-for-delta-10-years-after-no-453041/>.
13. Russell E. (2018) United growth plan shows no sign of letting up in 2019 // Flightglobal. URL: <https://www.flightglobal.com/news/articles/united-growth-plan-shows-no-sign-of-letting-up-in-20-452695/>.
14. Statistical Air Transport Reporting Forms ([s.a.]) // ICAO. URL: <https://www.icao.int/sustainability/pages/eap-sta-excel.aspx>.
15. United / United States Securities and Exchange Commission, Washington, D.C. 20549. Form 10-K: Annual report pursuant to section 13 or 15(d) of the securities exchange act of 1934. For the Fiscal Year Ended December 31, 2017. (2018) // U.S. Securities and Exchange Commission. URL: <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/100517/000119312518054235/d471340d10k.htm>.