

ЛОГИСТИКА

«Сапсан» опередил авиаторов **18** | Перевозки через Финляндию снова в моде **19** | Железнодорожные вагоны: искусственный дефицит? **20** | Интернет-экспресс-доставка **22** | Спортивный груз **24**



Авиации подрезают крылья

выбор

После гибели в авиакатастрофе хоккейного клуба «Локомотив» в сентябре Министерство транспорта России взяло курс на сокращение числа авиакомпаний. Эксперты уверены: сильно стараться, чтобы добиться поставленной цели, чиновникам не придется — дела в отрасли настолько плохи, что выжить удастся немногим. Подтверждением тому служат громкие банкротства перевозчиков «Авианова», «Кавминводьявиа» и «Континент».

В публичном информационном пространстве падение самолета Як-42 с хоккеистами на борту стало отправной точкой радикального реформирования отрасли, которое выражается в уменьшении количества игроков рынка за счет ликвидации одних и укрупнения других. Президент страны Дмитрий Медведев буквально сразу после катастрофы отдал правительству несколько поручений, причем вполне детальных и с конкретными сроками. Их общая направленность — ужесточение условий для входа и работы на рынке. По словам участников рынка, президент также согласился встретиться с представителями профсоюза летного состава, на что ранее времени, несмотря на просьбы со стороны последних, почему-то не находил. Встреча запланирована на ноябрь. Сразу же после указанных наставлений Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) и Ространснадзор приняли за дело. Не прошло и двух недель, чтобы авиационные власти не заявили о намерении «закрыть» какого-либо перевозчика, а то и несколько. Первой жертвой пала «Кавминводьявиа», свидетельство эксплуатанта которой было отозвано в конце сентября. В конце октября наступила очередь сразу четырех компаний. Всего же, по подсчетам Росавиации, лишиться своего места в небе могут около 30 участников рынка.

Гибель «Локомотива» стала скорее неким психологическим рубежом в деле сокращения числа авиакомпаний, событием, после которого процесс стал интересен не только отраслевым экспертам и потому вышел в широкое публичное пространство. В этом легко убедиться, если ознакомиться с результатами деятельности Росавиации: в период с января по октябрь свидетельства эксплуатанта были продлены только пяти перевозчикам, в то время как 20 их лишились. Из этих 20 до сентябрьской трагедии со своими свидетельствами расстался 16. Из них, конечно, некоторые вполне формально — например, ФГУП «ГТК „Россия“» просто сменило форму собственности на ОАО. Но подавляющее большинство, к слову, в том числе и «Континент», остались без прав на вполне серьезных основаниях. Еще несколько потеряли право выполнять



Естественная консолидация в авиации началась давно, и потому общая критика экспертов, недовольных насильственными действиями Росавиации, вряд ли обоснована
ФОТО АЛЕКСАНДРА КОРЯКОВА

полеты вскоре после падения Як-42, и факт этот едва ли напрямую связан с катастрофой. Собственно говоря, естественная консолидация в авиации началась давно, и потому общая критика экспертов, недовольных насильственными действиями Росавиации, вряд ли обоснована. По данным Минтранса, если в 1990-х годах работало 374 авиакомпании, то в 2011-м — только 137. В первом полугодии 2011 года на 15 крупнейших перевозчиков пришлось 82,3% пассажиров и 87,4% пассажирокилометров. В 2010-м, по расчетам ГосНИИ гражданской авиации, оборот рынка составил \$16 млрд, из которых \$11 млрд пришлось на 11 компаний, а \$8 млрд — всего лишь на 5. При этом 41% от общего числа эксплуатантов находилось в кризисном финансово-экономическом состоянии. Неудивительно, что Росавиация щедро отбирает летные права.

В 2011 году правительство решило ускорить реформирование административными методами, дополнительно простимулировать и так уже набравшую ход тенденцию. Весной вице-премьер Сергей Иванов по-

ребовал от Министерства транспорта разработать конкретные меры, которые позволили бы в короткий срок уменьшить количество перевозчиков. А после банкротства в разгар отпускного сезона авиакомпании «Континент» и связанных с этим событием последствий для пассажиров и чиновников Росавиация предложила жесткую инициативу. Согласно ей, с 2012 года перевозчики для допуска на рынок обязаны располагать не менее чем 10 однотипными судами, а с 2013 года — 20. Эксперты уже подсчитали, что при таком раскладе, если бы 2013 год наступил сегодня, на рынке остались бы только четыре авиакомпании.

Замысел властей понятен. Рост числа авиакатастроф в последние годы связан с неудовлетворительным менеджментом именно маргинальных перевозчиков. Разумеется, и самолеты больших компаний иногда падают, но такие компании по уровню безопасности лидируют как по абсолютным показателям — меньшему количеству трагедий и происшествий, а уж по относительным, если пересчитать на объем трафика, и по давности. Любопытно, что лидеры вовсе не рады открывающимся для них перспективам. Каза-льбы бы, освобождение рынка сулит дополнительных пассажиров, но в реальности оно обещает только лишние проблемы. Кто-то должен садиться на грун-

товые полосы в провинции и с них взлетать, рассуждает топ-менеджер одной из компаний, входящих в пятерку самых больших.

Как показывает практика, ведущие игроки успешно освоили три сегмента авиационных перевозок, приносящих прибыль: чартеры, полеты за границу, а также линии Москва—регионы. Внутренние транспортные, не связанные со столицей, убыточны. В целом перевозки по России, включая Москву, в прошлом году показали отрицательную рентабельность — примерно -10%, а уж без него и вовсе грустные результаты. Теперь же благодаря отраслевому кризису и усилиям Росавиации все эти социальные обязательства на себя придется взять неплохо устроившимся тяжеловесам. По словам участников рынка, в ближайшее время на стол президенту, который, как будущий вероятный глава правительства, заинтересован в стабилизации положения дел в отрасли, лягут аналитические выкладки относительно того, что же делать с авиацией. Если хотя бы часть из них будет принята, то влияние на индустрию будет оказано более серьезное, чем нынешний крестовый поход Росавиации против маргиналов. Так, предлагается создать единый орган управления отраслью, как это было в Советском Союзе, что-то наподобие Министерства гражданской

авиации. В этом же русле лежит идея сформировать подчиняющуюся только президенту страны службу для расследования происшествий и катастроф.

Помимо организационных новшеств есть и финансовые, которые могут сильно изменить экономику авиакомпаний. Например, предлагается разработать и ввести единые формы отчетности об экономическом состоянии авиапредприятий и регулярно это состояние мониторить — как это принято, скажем, в банковском секторе. Кроме того, есть идея установить государственное регулирование цен на топливо и вообще усилить регулирование топливно-заправочных комплексов, поскольку развитие конкуренции в этом секторе все равно позитивных результатов не даст. Наконец, необходимо, по замыслу разработчиков сделать так, чтобы заработная плата пилотов не зависела от налета: это исключает необходимость для летного состава предпринимать всяческие ухищрения вроде обмана медкомиссий и пр. с целью заработать как можно больше.

Не исключено, что указанные предложения действительно будут одобрены. От государства их реализация денег не требует, а что-то делать уже давно пора: 2011 год стал рекордным по числу авиакатастроф за последнее десятилетие.

Иван Смирнов

Договор о зоне

Тенденция

Межгоссовет ЕврАзЭС одобрил вхождение Киргизии в Таможенный союз, напомнил об условиях предоставления финансовой помощи Белоруссии, а также взял курс на дальнейшее распространение Единого экономического пространства не только на территорию стран ЕврАзЭС, но и Украины, которая после охлаждения взаимоотношений с ЕС развернула в сторону партнерства со странами ЕврАзЭС.

В середине октября в Санкт-Петербурге состоялось заседание межправительственного совета ЕврАзЭС. Тон встречи был задан еще накануне, когда главы правительств СНГ согласовали и подписали Договор о зоне свободной торговли в рамках СНГ, который обсуждался более десяти лет.

Открывая заседание, премьер России Владимир Путин выступил с программным заявлением о необходимости переходить на следующий этап интеграции в рамках ЕврАзЭС, предполагающий заключение Евразийского экономического союза с последующим превращением его в «мощное объединение, одного из лидеров промышленного и технологического развития современного мира». Предполагается, что союз будет заключен участниками ЕврАзЭС на принципах Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана (свободное перемещение товаров и единые принципы регулирования), а также норм Единого экономического пространства трех государств (свободное перемещение труда и капитала), которое заработает с 1 января 2012 года. «Именно на этой основе в дальнейшем должен быть подготовлен договор о Евразийском экономическом союзе — всеобъемлющий комплексный документ, охватывающий все направления нашего сотрудничества», — пояснил российский премьер, особо выделив «сферы, где накоплен большой совместный опыт, например таможенно-тарифное регулирование, и те, где мы только планируем разрабатывать совместную работу, например миграционную и визовую политику». В ходе переговоров главы правительств должны согласовать Декларацию о формировании Евразийского экономического союза, принять ее планируют в декабре.

Сформулировав стратегические цели, Межгоссовет ЕврАзЭС приступил к решению тактических задач. Первым значимым итогом заседания стало положительное решение вопроса о вступлении Киргизии в члены ТС. Киргизия дважды обращалась с подобной просьбой, второй раз — в начале 2011 года. Одним из препятствий для Киргизии на этом пути является ее членство в ВТО: переход на таможенные тарифы, а также техрегламенты Таможенного союза по-

ребует от Киргизии корректировки обязательств, взятых ею при вхождении в ВТО. На встрече принято решение о создании рабочей группы и формировании плана мероприятий по вступлению Киргизии в ТС. Как пояснил российский премьер, обсуждается также возможность предоставления Киргизии финансовой помощи из антикризисного фонда ЕврАзЭС.

Тему антикризисных вливаний контролирует Россия. Фонд ЕврАзЭС продолжил вопрос о предоставлении Белоруссии второго транша кредита. Напомним, что Белоруссия, с начала 2011 года испытывая дефицит валюты и будучи вынуждена на треть девальвировать свой рубль, обратилась к России с просьбой выделить \$3 млрд в качестве финансовой помощи из антикризисного фонда ЕврАзЭС. Первый транш в \$800 млн был направлен в июне, однако после резких заявлений президента Белоруссии Александра Лукашенко в адрес России решение вопроса о втором транше в \$445 млн натолкнулось на жесткую позицию бывшего министра финансов РФ Алексея Кузнецова, который в июле заявил, что Белоруссия борется с кризисом неэффективно. На встрече 29 октября премьер Владимир Путин дал понять, что Белоруссия может рассчитывать на второй транш только при соблюдении оговоренных условий. «Хотел бы обратить внимание, что условия кредита, которые были согласованы с белорусской стороной, нужно выполнять», — подчеркнул Владимир Путин, отметив, что это необходимо для эффективного использования ресурсов.

Наконец, самое пристальное внимание наблюдателей было уделено позиции Украины. Формально, не будучи членом ЕврАзЭС, Украина не может претендовать на вступление в ТС. Несмотря на настойчивые приглашения, звучащие с российской стороны, Украина до сих пор делала ставку на сближение с Евросоюзом. Подписать договор о свободной торговле с ЕС Украина готовилась до конца текущего года, но обвинительный приговор Юлии Тимошенко был крайне негативно воспринят в Европе, что поставило соглашение под угрозу срыва. В этой ситуации естественным движением Украины стал шаг в сторону Таможенного союза. Пока представители Украины стараются не связывать себя какими-либо обязательствами, рассчитывая, видимо, на потенциальное изменение отношений с Евросоюзом. Однако, как сообщил пресс-секретарь российского премьера Дмитрий Песков, в ходе межправительственного заседания ЕврАзЭС может состояться отдельная встреча премьеров России и Украины. Формальной темой переговоров могут стать цены и порядок расчетов за российский газ.

Иван Смирнов

Полетаем


ЛИЗИНГ

Рынок авиаперевозок по итогам 2010 года в России по объемам приблизился к своему историческому максимуму, достигнутому в 1991–1992 годах. По данным делового авиационного портала АТО, в 2010 году в сегменте гражданской авиации в целом по стране было перевезено 56 950 тыс. человек, это на 26,3% больше, чем в кризисном 2009 году. Пассажирооборот достиг 147 млрд пассажирокилометров, что на 30,8% выше показателя предыдущего года.

На рынке авиаперевозок лидируют пять крупнейших авиакомпаний: «Аэрофлот», «Трансаэро», S7 Airlines, «ЮТэйр», «Россия». На долю этих перевозчиков приходится 52% пассажиров, они обеспечили за год прирост на 6 млн человек, в том числе 4 млн — на международных воздушных

линиях и 2 млн — на внутренних. По словам владельца ООО «ВИМ-Авиа» Рашида Мурсекаева, в 2011 году российские авиакомпании будут придерживаться гибридной модели развития бизнеса и активно развивать свою деятельность во всех секторах авиаперевозок: туристические чартерные рейсы, регулярные сетевые перевозки, сектор low-cost перевозок.

Рынок авиаперевозок нуждается в масштабном обновлении парка воздушных судов. Но в ближайшие пять лет российский авиарынок не сможет гарантировать обеспечение всех потребностей авиакомпаний в новых самолетах. Сейчас идет активная работа по привлечению российских авиакомпаниями западных поставщиков (Boeing, Airbus, Embraer, ATR) и в то же время авиакомпании ведут разработку новых моделей самолетов от российских конструкторских бюро. (Заключение на стр. 18)



АЭРОФЛОТ
Российские авиалинии

ЛУЧШАЯ АВИАКОМПАНИЯ ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ

ВХОДИТ В ТОП-3 САМЫХ ДИНАМИЧНО РАЗВИВАЮЩИХСЯ АВИАКОМПАНИЙ МИРА

по мнению 19 млн пассажиров из 100 стран

www.aeroflot.ru 8 (495) 233-5555, 8 (800) 444-5555

ЛОГИСТИКА

По пути

конкуренты

Перспективы проведения в России масштабных спортивных состязаний в течение ближайшего десятилетия дают ОАО РЖД карт-бланш для успешного завоевания пассажирской аудитории. Уже сегодня поездами «Сапсан» по итогам эксплуатации на маршруте Петербург—Москва перевезено практически сопоставимое с авиаторами число пассажиров. Нетрудно предположить, что развитие наземной инфраструктуры приведет к усилению конкурентной борьбы между этими видами транспорта.

Напомним, что сегодня «Сапсан» выполняет шесть рейсов в день в каждую сторону. По данным ОАО «Воздушные ворота северной столицы» (управляет аэропортом Пулково), в 2010 году количество пассажиров на линии Санкт-Петербург—Москва составило 2,2 млн человек. За этот же период пассажирский поезд «Сапсан» перевез 1,7 млн пассажиров. То есть даже не принимая в расчет ночные поезда, так как после старта «Сапсана» все дневные составы на линии между двумя столицами были отменены, объем пассажиропотока между этими категориями транспорта был близок сопоставим. При этом падение пассажиропотока у ночных поездов РЖД на линии Санкт-Петербург—Москва за 2010 год составило 30%, что означает, что первоначально значительная часть пассажиров нового дневного поезда была сформирована за счет перераспределения долей от ночных перевозок.

В жесткой конкурентной борьбе за клиента с железной дорогой авиационные компании пошли на беспрецедентные акции — внедрили новые программы лояльности. В частности, «Аэрофлот» предложил авиапассажирам, а ряд авиакомпаний спустили цены на рейс между столицами до 1600 руб. Однако эти меры ситуацию не спасли, и по итогам девяти месяцев 2011 года «Сапсан» еще больше усилил позиции. По данным дирекции скоростных сообщений ОАО РЖД, было перевезено 1,6 млн человек, в то время как авиацией воспользовалось более 1,3 млн пассажиров. То есть РЖД и скоростной поезд уже сумели забрать 300 тыс. дополнительных клиентов у авиаторов себе в плюс.

Аналитики считают, что на динамику падения авиаперевозок однозначно повлияло появление электропоезда «Сапсан». «Принимая решение, каким образом транспорта попасть в пункт назначения, мы в первую очередь сравниваем затраты на поездку по схеме «время-деньги» и далеко не всегда будем готовы потратить лишние часы, сэкономив деньги», — говорит аналитик «Инвесткафе» Кирилл Маркин.

В свою очередь, представители авиасектора до сих пор не признают, что постепенное снижение объемов перевозок связано с запуском флагмана высокоскоростного движения на сети РЖД поезда «Сапсан». «Несмотря на тенденцию к замедлению темпов роста количества пассажиров на этом направлении, нет оснований предполагать, что есть существенное перераспределение пассажиропотока в пользу железнодорожного транспорта», — считают в ОАО «Воздушные ворота северной столицы».



По итогам девяти месяцев 2011 года «Сапсан» усилил свои позиции. По данным дирекции скоростных сообщений ОАО РЖД, было перевезено 1,6 млн человек, в то время как авиацией воспользовалось 1,3 млн пассажиров

Успех скоростного поезда подхватил второй скоростной проект ОАО РЖД — международный состав «Аллегро» на маршруте Петербург—Хельсинки. По итогам девяти месяцев текущего года «Аллегро» перевез около 220 тыс. пассажиров на линии Санкт-Петербург (Россия)—Хельсинки (Финляндия). В то же время, по оценкам ОАО «Воздушные ворота северной столицы», за аналогичный период авиацией на этом маршруте воспользовалось около 100 тыс. человек, то есть вдвое меньше, если сравнивать с железной дорогой. Отметим, что финские и российские желез-

нодорожные власти уже обратили внимание на этот факт и с лета удвоили количество рейсов (теперь их стало четыре в день). Впрочем, эксперты ФБК полагают, что в этом случае говорить о заметной конкуренции не приходится, так как между этими городами пассажиропоток — что на авиарейсах, что на сети РЖД — несравним с пассажиропотоком между двумя столицами. Однако «Аллегро» все же перетянет на себя часть клиентов авиакомпаний.

Динамика постепенного усиления позиций РЖД на указанных маршрутах продолжится и в будущем. Учитывая успех существующих маршрутов, РЖД уже объявила о возможности увеличения инвестиционной программы в 2011 году в связи с покупкой дополнительных восьми поездов «Сапсан». Мы договорились с Siemens, что цена будет заморожена на уровне 2005 года и

составит £276 млн за восемь поездов», — объявил еще в феврале старший вице-президент, главный инженер ОАО РЖД Валентин Гапанович.

Полигон, где могут быть использованы эти поезда, весьма широк. В частности, в планах компании РЖД строительство скоростного движения в направлениях на Самару и Курск. Кроме того, в РЖД приступили и к рассмотрению вопроса ускоренного пассажирского сообщения с Украиной на маршрутах Москва—Киев, Москва—Крым и Москва—Адлер. Также приближающаяся в 2014 году Олимпиада в Сочи предполагает модернизацию инфраструктуры между центром и югом страны и сокращение времени в пути до 14 часов. В качестве подвижного состава для этого направления одним из вариантов может быть использование поезда «Сапсан» со спальными вагонами.

Зимой стало известно, что в 2018 году Россия будет принимать у себя чемпионат мира по футболу, который пройдет на стадионах 13 городов. Президент ОАО РЖД Владимир Якунин уже отреагировал на это, объявив, что «в преддверии будут пересмотрены существующие проекты и обеспечено высокоскоростное движение для городов, где будут проходить матчи». Напомним, что к 2018 году в России необходимо построить 7,7 тыс. км автомобильных и 2 тыс. км железных дорог, кроме того, предполагается строительство новых и реконструкция существующих взлетно-посадочных полос и терминалов, а также речных и морских портов. Это означает, что ОАО РЖД должно будет построить выделенную высокоскоростную магистраль между двумя столицами и ее аналог на направлении Москва—Владимир—Нижегород—Казань—Екатеринбург (с ответвлением в Самару). В «Скоростных магистралях» подчеркивают, что обе линии, строительство которых планируется закончить в 2017 году, станут основой обеспечения перевозок в рамках чемпионата мира.

Таким образом, большинство городов, включенных в программу спортивных состязаний, будут соединены скоростными стальными магистралями. А учитывая опыт «Сапсана», коммерческие вложения при их строительстве могут стать вполне обоснованными. Между тем в настоящее время транспортная связь большинства городов, претендующих на проведение ЧМ-2018, характеризуется низким уровнем развития. При этом все 13 городов предполагают объединить в единую сеть скоростного движения. «И хотя в рамках проведения чемпионата можно ожидать загрузки этих линий, так и железнодорожного транспорта, после его окончания значительный объем пассажиров может пересесть с самолетов на поезда», — комментирует ситуацию специалисты отдела проектного финансирования компании «Франт Торнтон». По их мнению, такому перетеканию пассажиров могут способствовать временные факторы, а именно то, что использование ж/д транспорта зачастую является более выгодным по времени (ввиду отсутствия необходимости заранее регистрироваться на свой рейс и расположения ж/д станций в непосредственной близости от центра города). Кроме того, на железных дорогах, в отличие от авиарейсов, без ограничений можно пользоваться услугами Wi-Fi и мобильной сетью, что является несомненным преимуществом для деловых людей.

Действительно, соглашаются в УК «Финан Менеджмент», РЖД будут бороться за пассажиров, но надо иметь в виду, что количество гостей ожидается такое, что всем надо будет приложить усилия для обеспечения своевременного и качественного уровня перевозок на фоне выполнения всего объема обычных летних перевозок пассажиров в масштабах страны. «Всем игрокам этого рынка будет чем заняться, но ясно, что определенная конкуренция сохранится и каждый из видов транспорта постарается предложить пассажирам высокие скорости и соответствующий уровень комфорта», — уверен господин Баранов. В то же время, если востребованность таких направлений, как Москва—Санкт-Петербург или Москва—Нижегород, обоснована, то коммерческий характер использования скоростных магистралей некоторых других направлений на данный момент вызывает сомнения. И их стоит рассматривать исключительно как социальные проекты, способствующие региональному развитию.

Полетаем

ЛИЗИНГ

(Окончание. Начало на стр. 17)

Несмотря на резкий рост количества пассажиров в 2010 году, финансовое положение ряда авиакомпаний остается неустойчивым, а конкуренция на многих направлениях становится все более острой. Поэтому требуется привлечение стороннего финансирования, которое все чаще осуществляется с помощью лизинга.

В последние годы сегмент лизинга авиационной техники стал одним из крупнейших на российском рынке лизинга. По итогам 2010 года авиационный лизинг занял второе место по объему заключенных сделок после лизинга железнодорожного транспорта среди крупнейших сегментов рынка лизинга (предметом 15% новых лизинговых сделок были самолеты и авиатехника). В денежном выражении сумма новых лизинговых сделок в сегменте авиации в 2010 году составила 110,9 млрд руб.

Быстрый рост спроса на лизинг в сегменте авиации обусловлен вынужденной инвестиционной паузой в 2009 году. Однако ключевые операторы на этом рынке смилились. До кризиса основными лизингодателями в сегменте авиации были частные лизинговые компании, в основном созданные при банках: «Авангард Лизинг», «РБ Лизинг», «Уралсиб» и др. Но в условиях снижения доходов авиаперевозчиков им потребовались более длинные сроки лизинга и более низкие ставки. Такие условия смогли предложить лишь государственные лизингодатели. В результате после кризиса ключевыми операторами в сегменте авиационного лизинга стали «ВТБ-Лизинг», «ВЭБ-Лизинг», «Сбербанк Лизинг».

В 2010 году программы авиационного лизинга начали действовать и в Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК). Лизинг в ГТЛК сейчас сконцентрирован в основном на аэропортовом и аэронавигационном оборудовании, а также малых пассажирских судах. По итогам 2010 года ГТЛК стала одной из ведущих компаний в сегменте лизинга аэропортовой техники.

Перспективы дальнейшего роста лизинга авиации не в последнюю очередь связаны с началом серийного производства российского самолета Sukhoi SuperJet 100, а также планами Минпромторга РФ по выпуску 430 самолетов до 2015 года.

Длительность процесса производства самолетов в России и отсутствие возможности производить необходимое количество самолетов вынуждает лизинговые компании заключать партнерские соглашения с зарубежными поставщиками техники. Так, например, в мае стало известно, что Сбербанк России, дочерней структурой которого является лизинговая компания «Сбербанк Лизинг», и авиастроительная компания Boeing подписали соглашение, по которому будут развиваться взаимовыгодные возможности для авиационного финансирования и лизинга на рынке России и СНГ. Ведь, по оценке компании Boeing, в ближайшие 20 лет России и СНГ потребуется около 960 единиц авиатехники общей стоимостью \$90 млрд.

Вместе с тем в области лизинга авиационной техники существует ряд проблем. Нормативная база хоть и совершенствуется, но чрезвычайно медленно, что препятствует развитию гибкого и относительно более дешевого для авиакомпании операционного лизинга воздушных судов. Операционный лизинг обходится перевозчикам дешевле, чем финансовый лизинг: с точки зрения размера ежемесячного платежа. При финансовом лизинге размер платежа больше, так как максимальный срок лизинга обычно составляет семь лет. При операционном лизинге размер платежа исчисляется на основе всего срока службы самолета, который составляет 20–30 лет. Конечно, финансовый лизинг более выгоден для перевозчиков, поскольку по окончании сделки перевозчик получает самолет в собственность, тогда как при операционном лизинге самолет возвращается арендодателю.

Операционный лизинг в настоящее время привлекателен российским законодательством к обычной аренде, в связи с чем перевозчики не имеют возможности использовать налоговые преимущества, которые доступны при финансовом лизинге. Однако возможности использования финансового лизинга также ограничены, поскольку сроки финансового лизинга зачастую оказываются слишком короткими для перевозчиков.

Другая проблема развития операционного лизинга связана с почти полным отсутствием вторичного рынка авиации в нашей стране. Количество новых самолетов российского производства невелико, история сделок по ним небольшая, что не позволяет накопить достаточную статистику для достоверного прогноза остаточной стоимости машины, без которого операционный лизинг теряет смысл. Тем более что изменение стоимости воздушного судна в течение его жизненного цикла происходит неравномерно (в соответствии с системой поддержания летной годности, которая может быть неодинаковой для разных машин). Умение управлять остаточной стоимостью — это ключ к созданию действительно востребованного на российском рынке предложения оперативного лизинга самолетов. Именно прогнозируемая стоимость на протяжении периода аренды и лизинга и при выходе из сделки является ключевым параметром для инвестора, принимающего решение о владении авиатехникой напрямую или косвенно, участвуя в капитале лизинговой компании.

Чтобы эффективно управлять остаточной стоимостью, нужно прежде всего понять, насколько велики затраты, связанные с владением воздушным судном и обеспечением его готовности к эксплуатации. Самолет быстро теряет стоимость как во время выполнения полетов, так и во время хранения. Часть стоимости теряется непосредственно с увеличением возраста воздушного судна, часть стоимости — косвенно, через затраты, которые необходимо производить вне зависимости от того, эксплуатируется воздушное судно или нет.

Существует ряд известных механизмов, с помощью которых производители пытаются вли-

ять на процесс управления остаточной стоимостью воздушного судна. Именно производители, поскольку прогнозируемая остаточная стоимость воздушного судна является одной из ключевых характеристик самолета как товара.

Первый и главный механизм — это большой объем выпускаемых самолетов. Когда сделки с самолетами определенного типа носят массовый характер, многое регулирует сам рынок авиатехники. Информация о средних рыночных ценах позволяет оценивать стоимость воздушного судна в любой момент его жизни и прогнозировать его остаточную стоимость на несколько лет вперед. Второе — это развитие сервисной поддержки, упрощение процедур обслуживания, создание ремонтных баз, резервов запасных частей и агрегатов. То есть продуманная сервисная политика. Третье — это различные финансовые механизмы, такие как гарантии обратного выкупа, гарантии экспортных агентств и т. п.

Еще одной проблемой в области оперативного лизинга является поддержание летной годности самолетов на протяжении всего срока эксплуатации. Сегодня поддержание летной годности российской авиатехники почти невозможно отложить на аутсорсинг, а сервисная поддержка самими производителями сведена практически к нулю. В этих условиях для российских лизинговых компаний, заинтересованных в развитии оперативной и финансовой аренды, неизбежным является создание системы сервисного обслуживания собственными силами. Ведь именно владельцы авиатехники заинтересованы в ее качественном ремонте и обслуживании, так как они вложили в нее свои средства.

Сегодня, чтобы квалифицированно управлять остаточной стоимостью воздушных судов, российские лизинговые компании вынуждены развивать побочные сервисные бизнесы. Лизинговая компания оказывается между двух огней — с одной стороны, производственные риски невыпуска в срок воздушного судна, с другой стороны, риски остановки эксплуатации самолета по техническим причинам.

Здесь уместно привести следующий пример. Компания «Ильшопин Финанс» (ИФК) пошла по пути получения контроля производственной составляющей, и сегодня она уже выступает как одно целое со своим основным поставщиком самолетов ВАСО. Поскольку область бизнеса ИФК — лизинг новых самолетов, то такой шаг вполне оправдан. Теперь же, когда началась активная эксплуатация воздушных судов, ИФК вынуждена была создать сервисную компанию «ИФК Техник», специализирующуюся на техническом обслуживании самолетов, переданных в финансовый лизинг клиентам материнской лизинговой компании. Сегодня ИФК активно развивает компетенцию послепродажного обслуживания: приобретение запасных частей для авиатехники, обучение персонала, увеличение гарантии технических характеристик и летной годности авиатехники, диагностика ремонта компонентов самолетов, создание тренажеров Ан-148, создание системы логистики запасных частей (так, например, доставка некоторых запасных частей занимает всего четыре часа).

Субсидирование лизинга авиации

С 2002 года действует государственная программа поддержки финансового лизинга авиации, подразумевающая субсидирование процентных ставок (постановления правительства № 466 от 26 июня 2002 года и № 90 от 16 февраля 2008 года). Однако эта программа оказалась не очень эффективной. Субсидии по постановлению № 90 предусматривали около 1,6 млрд руб. в 2008 году, 5 млрд руб. в 2009 году и 8,4 млрд руб. в 2010 году. После корректировки эти суммы были снижены соответственно до 0,6 млрд, 1,8 млрд и 2,8 млрд. Но в действительности в 2008 году было использовано только 2% от первоначально запланированной суммы, а в 2009 — 5%. Итоги 2010 года пока не подведены, но едва ли они будут заметно отличаться от предыдущего года. Постановление № 466 выполнялось чуть более эффективно, но в нем суммы были предусмотрены существенно меньше. На 2008 год объем субсидий был запланирован в размере примерно 0,5 млрд руб. и скорректирован до 0,3 млрд, в последующие два года корректировки не проводились, а предусматривалось около 0,6 млрд руб. в 2009 году и 0,8 млрд — в 2010-м. Использовать удалось 67% от намеченной суммы в 2008 году и 59% — в 2009 году. В числе причин низкой эффективности постановлений специалисты называют то, что администрирование субсидий требует значительных затрат времени, а получение субсидий не гарантировано участникам сделок на протяжении всего срока лизинга, поскольку суммы, выделяемые на субсидирование, каждый год пересматриваются.

Однако главная проблема, связанная с субсидированием, состоит в том, что оно распространяется лишь на лизинг воздушных судов отечественного производства. А эти суда не пользуются большим спросом на российском рынке, поэтому и субсидии на лизинг остаются невостребованными. Но даже востребованные российские самолеты производятся крайне медленно, что снижает темпы их поставок. Так, довольно востребованный российский-украинский самолет Ан-148 производится лишь в количестве нескольких штук в год (хотя заказов на него уже больше 170), а Sukhoi SuperJet лишь в этом году впервые передан в эксплуатацию — с задержкой более чем на два года.

В России практически ни одна авиакомпания не в состоянии сразу оплатить новое воздушное судно, производители авиатехники не имеют достаточных оборотных средств, а инвесторы находят более выгодные для себя рынки, чем авиационная отрасль. Поэтому российские лизинговые компании в сегодняшних условиях должны выступать как необходимый финансовый интегратор авиационной отрасли, позволяющий скоординировать интересы всех участников авиационного рынка: производителей, авиакомпаний, финансовых институтов.

Владимир Добровольский,
директор по развитию бизнеса ГТЛК



Экспресс-доставка, логистика.

220 стран мира и 4000 населенных пунктов России.
DPD - объединяя людей и бизнес.

(495) 775 45 85, 8 800 555 45 85, www.dpd.ru

ЗАО "Арматилло Бизнес Посылка". Услуги лицензированы.



20 ЛЕТ В РОССИИ

Андрей Михайлов