

Авиализинг: перезформирование рынка

В. П. ДОБРОВОЛЬСКИЙ, директор по развитию бизнеса Государственной транспортной лизинговой компании



Несмотря на острую потребность страны в региональной авиации, активного роста в этом сегменте рынка пока не наблюдается. Приходится констатировать, что многие аэропорты не обладают современной наземной инфраструктурой, парк воздушных судов требует увеличения и обновления, а российский авиапром не в состоянии обеспечить растущие потребности рынка перевозок. Однако, по мнению аналитиков, отечественные аэропорты и авиакомпании обладают потенциалом и механизмами, необходимыми для развития. Одним из таких инструментов является лизинг воздушных судов, субсидируемый государством.

Конкуренция между авиакомпаниями на традиционных маршрутах, связывающих крупные региональные центры с центральными узловыми аэропортами, достаточно высока. Для того чтобы увеличить собственную долю рынка и повысить эффективность использования парка воздушных судов, авиаперевозчики вынуждены расширять свою маршрутную сеть за счет региональных и местных перевозок.

Неконкурентоспособная инфраструктура

Привлекательность аэропорта для авиаперевозчика определяется комплексом факторов. Основной из них — способность аэропорта качественно принимать и обслуживать современные воздушные суда и обеспечивать комплексную безопасность.

Если аэропорт не обладает парком спецтехники, предназначенной для всесезонного содержания взлетно-посадочной полосы, для технического и технологического обслуживания воздушного судна, пассажиров и багажа невозможно, он не в состоянии предложить авиакомпаниям конкурентные условия, касающиеся сроков и стоимости обслуживания воздушного судна, пассажиров и грузов. Как следствие этого, привлекательность аэропорта как нового партнера для авиакомпании резко снижается.

Анализ финансового состояния аэропортов с пассажиропотоком менее 350 тыс. в год (такowymi являются большинство региональных аэропортов) показывает, что эти аэропорты преимущественно убыточны по основному виду деятельности. Именно у них отмечается наибольший износ основных средств — до 85 %.

В соответствии с требованием к аэропортовой деятельности — обеспечивать безопасность и регулярность полетов — аэропорты жестко регламентированы в части количественного и качественного состава основных средств, а также персонала авиационного предприятия.

Аэропорты, не отвечающие в полной мере современным требованиям к составу наземной инфраструктуры, не имеют технических и технологических возможностей для приема и обслуживания современных воздушных судов, а также обслуживания пассажиров. Они не могут привлекать авиакомпании для наращивания числа самолетовылетов и пассажиропотока и, как следствие, повышения доходов от основной деятельности.

Численность недостаточна, износ высок

Помимо слабо развитой аэропортовой сети сдерживающим фактором развития региональной авиации является нехватка воздушных судов, так как, с одной стороны, производители, в первую очередь российские, не могут удовлетворить потребности перевозчиков, а с другой — высокая стоимость воздушных судов не позволяет оперативно и в полном объеме поддерживать необходимую численность парков. Кроме того, существующий парк воздушных судов характеризуется достаточно большим износом, что ограничивает перевозчиков в их деятельности.

Основу парка российских авиакомпаний, выполняющих полеты на местных линиях, составляют устаревшие советские лайнеры Ан-24, Ан-26 и Як-40 (общее их количество — около

170 единиц). Средний возраст этих самолетов давно превысил 30 лет, а степень износа вплотную приближается к 95 %. Через 3 года не более 50 из них смогут подняться в воздух, а к 2015–2017 гг. ни один из эксплуатирующихся сейчас самолетов этих моделей не сможет выполнить полет.

Кроме того, следует отметить, что рынок местных авиаперевозок, несмотря на его высокую социальную значимость и государственную поддержку, стагнирует в связи с низким уровнем платежеспособного спроса.

Доля иностранных самолетов растет

Общая потребность российских авиакомпаний в небольших региональных лайнерах только до 2015 г. оценивается экспертами в 200 единиц. Учитывая списание устаревших типов воздушных судов в связи с отработкой ресурсов и потерей ими конкурентоспособности, потребность в поставках пассажирских самолетов российским авиакомпаниям можно определить как 1000–1300 единиц в период до 2020 г.

Несмотря на перспективы развития региональной авиации, которые возникают в связи с началом серийного производства российского самолета Sukhoi SuperJet 100, а также планами Минпромторга РФ выпустить до 2015 г. 430 самолетов, в ближайшие 5 лет российский авиапром не сможет гарантировать полного обеспечения потребностей авиакомпаний в новых самолетах.

В настоящее время в России ни один завод не способен серийно выпускать небольшие региональные авиалайнеры. В парке авиакомпаний постоянно увеличивается доля иностранных самолетов.

В составе действующего пассажирского парка — 986 пассажирских и 152 грузовых самолета, при этом иностранные самолеты составляют 46 % всего пассажирского парка. Среди поставляемых в российский парк самолетов доля иностранных пассажирских самолетов приблизилась к 90 %.

В 2010 г. из 91 поставленного самолета 78 — иностранные авиалайнеры. В этом же году на самолеты зарубежного производства приходится 83 % пасса-

жирооборота воздушного транспорта России и 74 % грузооборота.

Рост и снижение

Практически ни одна региональная российская авиакомпания не в состоянии сразу оплатить новое воздушное судно. Несмотря на резкий рост количества пассажиров в 2010 г. 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 г. авиационный лизинг занял второе место по объему заключенных сделок после лизинга железнодорожного транспорта среди крупнейших сегментов лизингового рынка (предметом 15 % новых лизинговых сделок были самолеты и авиатехника).

Интенсивный рост спроса на лизинг в сегменте авиации обусловлен вынужденной инвестиционной паузой в 2009 г. Но, по сравнению с докризисным периодом, можно наблюдать смену ключевых операторов на этом рынке. До кризиса ключевыми лизингодателями в сегменте авиации были частные лизинговые компании, в основном созданные при банках: Авангард Лизинг, РБ Лизинг, УРАЛСИБ и др. Однако 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 авиализинга стали ВТБ-Лизинг, ВЭБ-лизинг, Сбербанк Лизинг.

Однако по итогам 9 месяцев 2011 г. сегмент лизинга авиатехники занял только третье место, опустившись за год на одну позицию, при этом доля сегмента за год сократилась в 2 раза. Снижение объемов было обусловлено как общей дестабилизацией мировых финансовых рынков, так и довольно сложной ситуацией, сложившейся в самой авиационной отрасли из-за совокупности ряда факторов, в числе которых — крупные авиакатастрофы, отзыв лицензий у ряда авиакомпаний, низкий рост доходов авиаперевозчиков, наличие у ряда компаний задолженностей перед лизингодателями, пробелы в нормативной базе, касающейся авиали-



зинга, моральное и физическое устаревание отечественных самолетов.

Государственный стимул

Существенным толчком для развития региональной авиации и рынка лизинга в этом направлении может стать последнее Постановление Правительства РФ о субсидировании лизинга воздушных судов. Целью документа является создание механизма субсидирования лизинга самолетов, получаемых российскими авиакомпаниями по договорам лизинга независимо от страны их производства. В соответствии с этим механизмом субсидия предоставляется одновременно, размер субсидии определяется в зависимости от пассажироместности воздушного судна и количества лет, прошедших с года выпуска воздушного судна. В целях обновления парка российских авиакомпаний за счет современных воздушных судов субсидия предоставляется только в отношении воздушных судов, со дня выпуска которых прошло не более 10 лет.

Изначально практика субсидирования распространялась только на лизинговые сделки с техникой отечественного производства. В итоге оказалось, что, например, в прошлом году в рамках действия соответствующей программы было использовано только около трети выделенных на эти цели бюджетных средств. Главная причина — отсутствие спроса на отечественные суда. Ее истоки очевидны. Например, самолеты Ан-140, которые теоретически могли бы заменить устаревшие Ан-24, слишком дороги: цена Ан-140 составляет более

20 млн долл. Но при покупке в лизинг при наиболее выгодной рыночной ставке он обойдется авиакомпании уже почти в 30 млн долл. Для сравнения, стоимость его французского конкурента — ATR-42 составляет около 15 млн долл., а с учетом лизинговых платежей — немногим более 23 млн долл. В результате было собрано и продано четыре Ан-140, тогда как самолетов типа ATR-42/ATR-72 ввезено в Россию почти в 10 раз больше.

Данное решение может не только способствовать укреплению позиций крупных перевозчиков, но и появлению новых игроков, а также активизации существующих как на рынке лизинга, так и на рынке авиаперевозок.

Стимулирование развития региональных перевозок подтолкнет к активному укреплению аэропортовой сети, что даст толчок к увеличению оборотных средств и росту сегмента лизинга аэропортового оборудования.

Авиализинг будет развиваться, уверены эксперты. Степень износа воздушного парка у российских компаний высока, а нормы и правила перевозок ужесточаются. Необходимость сокращения вредных выбросов и ужесточение требований, касающихся шума, также заставляют перевозчиков приобретать новые современные самолеты. Дополнительные действия со стороны государства должны способствовать не только формированию положительной динамики лизинга в авиационном сегменте, но и развитию российской авиации, в первую очередь региональной.