

УДК 94(470); 656.71
ББК 63.3(2)6-2; 65.04

Е.Н. ВОЛОСОВ

БАНКРОТСТВО АВИАКОМПАНИЙ В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ: ПРИЧИНЫ И ПОСЛЕДСТВИЯ

Рассмотрены основные алгоритмы и причины банкротства российских авиакомпаний за 2011–2017 гг. Выявлены особенности данного процесса для каждой из авиакомпаний. Определены возможные последствия для воздушно-транспортной инфраструктуры страны.

Ключевые слова: авиакомпания, банкротство, пассажироперевозки, воздушные суда.

E.N. VOLOSOV

BANKRUPTCY OF THE AVIATION COMPANYS IN MODERN RUSSIA: CAUSES AND CONSEQUENCES

The main algorithms and causes of bankruptcy of Russian aircompanys for 2011–2017 years are considered. The peculiarities of this process for each of the aircompanys are revealed. The possible consequences for the air transport infrastructure of the country are determined.

Keywords: aircompany, bankruptcy, passenger transportation, aircraft.

Вся постсоветская история Российской Федерации сопровождалась перманентным процессом появления и банкротства авиакомпаний, созданных на обломках единственной советской авиакомпании «Аэрофлот».

В 1990-е — начале 2000-х гг. банкротство потерпели в основном региональные компании. В их число входили и восточно-сибирские предприятия: «Сибавиатранс», «Красэйр» (г. Красноярск), «Байкал» (г. Иркутск). Причины банкротств разные. Но в целом они сводились к трем:

Высокие эксплуатационные расходы из-за повышенного расхода топлива у отечественных самолетов типа ТУ-154, ТУ-134, ИЛ-96 и их физического старения.

Резкое сокращение пассажиро- и грузопотока из-за низкой платежеспособности граждан и юридических лиц России.

Сомнительные, непрозрачные финансовые операции владельцев компаний из-за слабости государственных транспортных и финансовых контрольных органов.

К середине первого десятилетия ситуация в системе воздушного транспорта стабилизировалась. Экономический подъем способствовал оживлению рынка пассажирских и грузовых перевозок. Банкротства небольших авиакомпаний вроде «Московии», «КД-авиа», одного из первых российских лоукостеров «Авианова» были заметны лишь для средств массовой информации, ищущих громкие новости.

Воздушный транспорт — важный элемент российской экономики, как влияющий не ее состояние, так и зависящие от результатов ее деятельности. В отличие от автомобильного и железнодорожного транспорта, воздушный транспорт, преимущественно ориентированный на людей с большими и средними доходами, является хорошим маркером положения дел в экономике страны. Поэтому два экономических кризиса 2008 и 2014 г. способствовали эскалации негативных процессов на рынке авиаперевозок.

В течение 2011–2017 гг. обанкротились авиационные компании «Континент», «Трансаэро» и «ВИМ-авиа». Остановка деятельности каждой из них стала серьезным ударом для десятков и сотен тысяч пассажиров, испытанием для органов государственной власти и управления отраслью. Впервые за два срока правления, не замеченный в громких заявлениях президент России на всю страну заявил о неполном служебном соответствии вице-премьера правительства А. Дворковича и министра транспорта М. Соколова.

Последние три банкротства с позиций исследователя интересны своей репрезентативностью. Авиакомпания «Континент» по количеству перевезенных пассажиров занимала место в третьем десятке из более, чем пятидесяти авиакомпаний страны. «Трансаэро» в 2014 г. перевезла более 13 млн пассажиров, уступив по объемам перевозок только «Аэрофлоту». «ВИМ-авиа» относилась к компаниям конца первого десятка, занимая важную нишу на рынке дальнемагистральных и чартерных перевозок. Почему одни, похожие по парку воздушных судов, географии полетов, финансовому обременению, компании выжили и продолжали развиваться, а другие прекратили свое существование?

Разберем комплекс причин, приведших вышеназванные компании к печальному завершению их деятельности.

Авиакомпания «Континент», созданная в 2007 г., первоначально специализировалась на чартерных и грузовых перевозках. Однако общий рост пассажироперевозок в конце нулевых годов XXI в. подтолкнул руководство компании начать и регулярные рейсы. Помимо имевшихся в парке трех ИЛ-76, «Континент» берет в аренду девять самолетов ТУ-154М, от которых отказались «Аэрофлот» и «Кубанские авиалинии». В конце 2010 г. авиаперевозчик начинает регулярные рейсы на Москву сначала из Норильска, а затем из аэропортов Иркутска и Красноярска.

В последующем в карту полетов были включены: Анапа, Краснодар, Сочи, Симферополь, Владивосток, Петропавловск-Камчатский.

Однако к середине 2011 г. «Континент» неожиданно останавливает перевозки пассажиров из-за отказа топливных компаний поставлять горючее для ее воздушных судов и аэропортов, не получавших оплату за их обслуживание. Всего было продано 37 тыс. билетов [12].

Пассажиры, оказавшиеся в аэропортах в период «дефолта», были оперативно вывезены другими авиакомпаниями, а люди, купившие билеты на последующие периоды, фактически потеряли свои средства.

Причины:

1. Для выкупа первых семи арендованных самолетов собственники компании использовали банковский кредит. Затем появляется возможность докупить еще два Ту-154М, находившихся в хорошем техническом состоянии. Однако оборотных средств не было, в кредитах было отказано и руководству компании пришлось использовать средства, полученные от продажи фьючерсных билетов. Необоснованная увеличенная глубина реализации проездных документов по сути являлась одним из вариантов финансовой пирамиды. В самом залоге нет ничего плохого для компаний, развивающих бизнес и остро нуждающихся в кредитных ресурсах. Главное, чтобы имелся достаточный источник залоговых средств. Но у «Континента» их не было. Реальная стоимость собственности авиакомпании составляла всего лишь 4 млн р. [1].

2. Отсутствие контроля за финансово-экономической и производственной деятельностью компании со стороны Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация). Малоизвестная компания буквально в течение месяцев получает от координирующего органа допуск к внутренним магистральным рейсам, а через короткое время и международным (Ташкент, Баку, Бишкек).

3. Возможное мошенничество со стороны собственников компании. Генеральный директор «Континента» В. Красильников был обвинен следственными органами в мошенничестве и преднамеренном банкротстве. По мнению правоохранителей собственники компании, задолжавшей аэропортам за обслуживание самолетов 32 млн р., вырученные средства не только использовали на приобретение шести Ту-154М, но и оформили эту сделку не на «Континент», а на ООО «Авиа Мир Лизинг», учредителем которого являлись тот же Красильников и его супруга.

Авиационная компания «Трансаэро».

По данным на 31 декабря 2014 г., авиапарк «Трансаэро» состоял из 104 авиалайнеров — 47 Boeing-737, 20 Boeing-747, 18 — Boeing-767, 14 Boeing-777, двух Ту-214 и двух грузовых Ту-204С. При этом в собственности компании находились только девять самолетов (пять Boeing-737, три Boeing-767 и один Boeing-777), остальные ею арендовались. Еще в 2014 г.

авиакомпания перевезла более 13 млн пассажиров, уверенно занимая второе место по этому показателю, уступая только «Аэрофлоту» [11].

Однако за этой внешней успешностью скрывались очень серьезные проблемы. В 2007 г. «Трансаэро» разработала программу по обновлению и развитию парка широкофюзеляжных дальне-магистральных самолетов. В ее рамках в течение 2008–2013 г. были взяты в лизинг почти два десятка самолетов Боинги 737, 747 и 777. С 2012 г. убытки и задолженность компании по отношению к разным контрагентам начала расти как снежный ком. В 2012 г. чистый долг компании составил 74,5 млрд р., 2013 г. — 90,5 млрд р., 2014 г. — 160 млрд р. [5].

Надежды собственников компании на скорое оживление рынка внутренних и внешних авиаперевозок после известных событий 2014 г. не оправдались, и банкротство стало фактически неизбежным. Общая задолженность «Трансаэро» к середине 2015 г. составила астрономическую сумму в 250 млрд р.

Летом 2015 г. «Трансаэро» вновь обратилась за помощью к правительству, но впервые получила отказ. По сведениям инсайдеров руководители компании пытались шантажировать Министерство транспорта РФ заявлениями, что от прекращения полетов пострадают сотни тысяч российских и иностранных граждан. Однако чиновники на шантаж не поддались, так как у них в запасе был «джокер» в лице «Аэрофлота», география полетов которого с лихвой перекрывала транспортную сеть «Трансаэро».

Ответственный за финансовую санацию авиакомпании Г. Греф, отмечал, что из 260 млрд р. на лизинг самолетов пришлось 150 млрд р. В пул кредиторов «Трансаэро» входили ВТБ, Сбербанк, Газпромбанк, Московский кредитный банк, Альфа-Банк. Общий объем задолженности перед ними составлял около 85 млрд р.

Однако столь серьезные долги не выглядели критичными, поскольку банки были готовы структурировать кредиторскую задолженность. Проблема заключалась в отсутствии оборотных средств для проведения лизинговых платежей и, самое главное, в задолженности перед аэропортами и поставщиками топлива, оцениваемой в 25 млрд р. Последние, также нуждавшиеся в оборотных средствах, отказывались от обслуживания воздушных судов «Трансаэро».

Правительство, руководство банков-кредиторов и «Аэрофлота» начинают искать пути разрешения кризиса. У правительственных чиновников появилась идея аффилировать разорившуюся компанию с «Аэрофлотом» путем передачи ему 75 % + одна акция. Однако это план сорвался из-за того, что собственники компании не смогли консолидировать указанное количество акций для их последующей продажи «Аэрофлоту». После этого крах компании «Трансаэро» стал неминуемым [2].

Какова дальнейшая судьба авиационного парка компании? Из 104 судов «Аэрофлот» вместе с дочерней компанией «Россия» согла-

сился принять в лизинговое использование 25 самолетов [4]. Четыре самолета авиакомпании «Трансаэро» были переданы крупнейшему лоукостеру в мире американской авиакомпании Southwest Airlines. Еще один — военно-воздушным силам Мексики [8].

Судьба большинства самолетов остается неизвестной и, скорее всего, будет печальной. Пример: недавнее сообщение об утилизации воздушного судна, принадлежащего «Трансаэро» в аэропорту «Домодедово». По мнению кредиторов, самолет было выгоднее уничтожить, чем сдавать в лизинг или продавать [3].

Данный факт показывает еще один очень интересный аспект проблемы: что выиграли конкуренты от краха «Трансаэро»? Как и любая авиакомпания, в основном эксплуатирующая воздушные суда, взятые в лизинг, «Трансаэро» имела очень мало ликвидного движимого, да и недвижимого имущества. Поэтому «поживиться» за счет парка самолетов конкурентам не удалось. Оставалась география полетов. Анализ данных о численности перевезенных пассажиров семью крупнейшими перевозчиками страны за 2016 г. показывает ее значительный рост в сравнении с 2015 г. (табл.) [11].

**Численность перевезенных пассажиров авиакомпаниями РФ,
тыс. чел.**

Авиакомпания	Год		
	2014	2015	2016
Аэрофлот	23 610	26 114	28 977
Трансаэро	13 198	11 218	–
S7	7 398	8 208	9 509
Россия	5 191	4 751	8 099
Уральские авиалинии	5 160	5 445	6 467
ЮТэйр	8 564	5 540	6 467
Победа	–	3 089	4 285
Глобус	2 127	2 422	3 637

Из таблицы легко увидеть, что дельта между показателями 2015 и 2016 г. примерно и составляет число пассажиров, перевозимых ранее авиакомпанией «Трансаэро».

Причины краха:

- закупка слишком большого количества самолетов в условиях превышения предложения над спросом;
- падение курса рубля и незапланированное увеличение платежей за лизинг и техническое обслуживание воздушных судов;
- демпинговые цены в целях увеличения доли компании на рынке авиаперевозок;
- неоправдавшаяся надежда на поддержку государства;
- конспирологическая версия: заговор конкурентов, в первую очередь, «Аэрофлота»;

– падение платежеспособности пассажиров вследствие экономического кризиса.

ВИМ-авиа

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» появилась в октябре 2002 г. Первоначальный парк воздушных судов состоял из 4 самолетов ИЛ-62М и 4 самолетов АН-12. С 2006 г. единственными собственниками компании становятся супруги Рашид (1 %) и Светлана (99 %) Мурсекаевы.

С 2004 г. компания начинает реализовывать весьма амбициозную программу по вхождению на быстро развивающийся рынок чартерных перевозок и перспективные маршруты внутри страны. У немецкой компании «Condor GmbH» (дочерняя компания «Люфтганзы») были закуплены 12 самолетов Boeing 757–200 (202–224 кресла). Благодаря этим приобретениям компания начала осуществлять полеты в Египет, Тунис, Турцию, Италию и Испанию, создав конкуренцию другим отечественным перевозчикам. С 2005 по 2017 г. количество российских и зарубежных городов, куда воздушные суда компании осуществляли свои рейсы, увеличилось с двух (Братск, Чита) до тридцати, а парк самолетов с двенадцати до двадцати. Неоднократно в течение описываемого периода «ВИМ-авиа» испытывала финансовые трудности в виде нехватки оборотных средств, отказа в кредитах, но каким-то образом выходила из сложной ситуации.

Первый по-настоящему тревожный звонок прозвенел в 2016 г., когда Федеральное агентство воздушного транспорта пригрозило «ВИМ-авиа» внесением ограничений в сертификат эксплуатанта в связи с массовыми задержками. В 2017 г. компания вновь столкнулась с проблемами, когда после задержек в конце мая несколько десятков рейсов было отменено. Подобное, только в еще большем масштабе повторилось в сентябре этого же г., когда были задержаны 173 рейса и пострадали более 30 тыс. пассажиров [10].

Общая задолженность «ВИМ-авиа» (кредиты, лизинговые платежи, аэропортовское обслуживание) составила 10 млрд р. В начале сентября 2017 г. компания обратилась в правительство РФ за финансовой поддержкой, но в лице министра транспорта М. Соколова получила отказ.

Масштабы проблемы были значительно меньше, чем у ранее обанкротившейся «Трансаэро». Тем не менее, реакция власти оказалась гораздо более жесткой. На совещании с членами правительства 27 сентября 2017 г. президент России подверг критике министра транспорта М. Соколова и куратора воздушного транспорта вице-преьера А. Дворковича, объявив им о неполном служебном соответствии.

Двумя днями ранее Следственный комитет завел дело в отношении неназванных должностных лиц «ВИМ-Авиа» по ч. 4 ст. 159 УК РФ (мошенничество, совершенное организованной группой либо в особо круп-

ном размере), которых заподозрили в получении миллионов рублей за счет реализации билетов, заведомо зная, что денег на исполнение обязательств по перевозке не хватит. Чуть позже стало известно, что этими «должностными лицами» были владелец компании Р. Мурсекаев, генеральный директор А. Кочнев и главный бухгалтер Е. Пантелеева. Так как Р. Мурсекаев со своей супругой в это время уже покинули Россию, «стрелочниками» стали двое последних.

Благодаря жесткому указанию президента, Министерство транспорта быстро разрешила кризисную ситуацию, связанную с перевозками пассажиров на регулярных и чартерных рейсах. По поручению Д. Медведева из резервного фонда Правительства России было выделено 98 млн р. для оплаты авиационных горюче-смазочных материалов и оказанных услуг по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов «ВИМ-авиа» [7]. К 16 октября 2017 г. все пассажиры «ВИМ-авиа» были перевезены самолетами других авиакомпаний.

Причины банкротства.

Внешне причины банкротства «ВИМ-авиа» похожи на аналогичные процессы в «Континенте» и «Трансаэро». Однако по внутреннему содержанию все же имелись отличия.

1. «ВИМ-авиа» вполне благополучно развивалась, эксплуатируя ближне- и среднемагистральные лайнеры. Однако после краха «Трансаэро» у Р. Мурсекаева появляется мысль стремительным броском войти на рынок чартерных перевозок на дальних маршрутах, заменив компанию-банкрота. В 2016 — начале 2017 г. было закуплено 12 самолетов Boeing 777-200 и Boeing 777-300, заключен долгосрочный договор на перевозку чартерных пассажиров с крупнейшей туристической компанией страны «Библио-Глобус» [6]. Однако справиться с резко возросшими объемами пассажироперевозок компания не смогла. Не хватало самолетов, начались задержки рейсов. Можно было бы сократить маршрутную сеть, отдав часть рейсов конкурентам, однако на это собственники не пошли. Уставший от необязательности партнера, «Библио-Глобус» постепенно переключает своих клиентов на авиакомпанию «Россия».

Стремясь спасти положение, компания предельно снизив цены на билеты, пытается найти клиентов среди средних и мелких туроператоров, которым эта ситуация тоже была на руку. Низкая стоимость авиабилетов обуславливала понижение цены на путевки, а значит, увеличивала и спрос на них. Однако получаемые средства не покрывали операционных расходов и, тем более, лизинговых платежей. Результатом стало экономическое фиаско авиакомпании.

2. Как и собственники «Трансаэро», Р. Мурсекаев до последнего надеялся на поддержку государства. Аргументом могло быть большое количество пассажиров на социально значимых маршрутах на востоке страны (Магадан, Петропавловск-Камчатский, Комсомольск-на-Амуре,

Хабаровск, Владивосток). К тому же, до 2017 г. Министерство транспорта и Федеральное агентство воздушного транспорта лишь мягко журили компанию за нарушение расписания, не предпринимая жестких мер.

3. Возможное нарушение российского законодательства, связанное с выводом части выручки и получаемых кредитов на счета в зарубежных банках и приобретение движимых и недвижимых активов за границей. В этом, например, уверен председатель Национального антикоррупционного комитета Кирилл Кабанов. По его мнению, владельцы «ВИМ-авиа» и не планировали спасти авиакомпанию. Они набрали кредитов в четырех банках (Сбербанк, «Абсолют банк», «ВТБ» и «Зенит») под гарантии имущества (воздушных судов) и большую их часть вывели за границу [9].

Таким образом, можно констатировать, что банкротство всех перечисленных выше авиакомпаний стало следствием сложных экономических процессов, происходивших в стране в исследуемый период.

Собственники авиакомпаний оказались заложниками менталитета 1990-х гг. и не смогли понять сути кардинально изменившегося тренда, направленного на установление четких и ясных правил поведения на воздушном транспорте.

В ближайшие годы под воздействием объективных и субъективных факторов будет продолжаться санация авиакомпаний и реализовываться курс на их укрупнение. Вероятнее всего выживут те компании, которые будут максимально тесно сотрудничать с государственными органами в центре и субъектах федерации, вести аккуратную инвестиционную политику и соблюдать принципы транспарентности в финансовых операциях.

Список использованной литературы и источников

1. Арбитраж Москвы признал банкротом авиакомпанию «Континент» [Электронный ресурс] // Российское агентство правовой и судебной информации. — 2012. — 19 июня. — Режим доступа : http://rapsinews.ru/judicial_news/20120619/263491635.html.
2. «Аэрофлот» отказался от оферты по приобретению авиакомпании «Трансаэро» [Электронный ресурс] // Aviation explorer. — 2015. — 1 окт. — Режим доступа : <https://www.aex.ru/news/2015/10/1/142025>.
3. В Домодедово утилизировали самолет «Трансаэро» [Электронный ресурс] // Aviation explorer. — 2017. — 20 дек. — Режим доступа : <https://www.aex.ru/news/2017/12/20>.
4. Где самолеты Трансаэро [Электронный ресурс] // ИА «Samoleting». — 2017. — 25 июня. — Режим доступа : <http://samoleting.ru/raznoe/gde-samolety-transaero.html>.
5. Иванова Е. Авиаперевозчик-банкрот. «Трансаэро»: причины финансовых проблем авиакомпании [Электронный ресурс] / Е. Иванова // ИА «fb.ru». — 2016. — 10 февр. — Режим доступа : <http://fb.ru/article/>.
6. Почему ВИМ-авиа» пошли по пути «Трансаэро»? [Электронный ресурс] // ИА «CountryScanner». — 2017. — 15 окт. — Режим доступа : <https://countryscanner.ru/news/>.

7. Правительство выделило из своего резервного фонда 98 млн рублей для «ВИМ-Авиа» // Коммерсант. — 2017. — 28 сент.

8. Самолеты «Трансаэро» передали крупнейшему лоукостеру мира и ВВС Мексики [Электронный ресурс] // Forbes. — 2016. — 29 янв. — Режим доступа : <http://www.forbes.ru/news>.

9. Семья владельца «Вим-авиа» прячет активы и деньги [Электронный ресурс] // ИП «Компромат». — 2017. — 2 окт. — Режим доступа : <https://kompromat1.org/articles/>

10. Солодков А. Что случилось с «ВИМ-Авиа»: главное [Электронный ресурс] / А. Солодков // ИА «РБК». — 2017. — 28 сент. — Режим доступа : <https://www.rbc.ru/business/28/09/2017>.

11. Статистика пассажиропотока авиакомпаний [Электронный ресурс] // Компания «Авиа Адв». — 2018. — 15 февр. — Режим доступа : <http://www.avia-adv.ru/placement/htm>.

12. Трифонов В. Авиаперевозчик не ушел с допроса. Задержан гендиректор «Континента» / В. Трифонов, Ю. Белов // Коммерсант. — 2011. — 8 марта.

Информация об авторе

Волосов Евгений Николаевич — доктор исторических наук, профессор кафедры гуманитарных и социально-политических дисциплин, Иркутский филиал Московского государственного технического университета гражданской авиации, 664047, г. Иркутск, ул. Коммунаров, 3, e-mail: volosov@rambler.ru.

Author

Evgeny N. Volosov — Doctor of History, Professor of the Department of Humanitarian and Socio-Political Disciplines, Irkutsk branch of The Moscow State Technical University of Civil Aviation, 3, Kommunarov St., Irkutsk, 664003, e-mail: volosov@rambler.ru.