

УДК 338.47

В. О. Ермилов

НИУ МАИ «Московский авиационный институт
(национальный исследовательский университет)», Москва, e-mail: ermiloffvlad@mail.ru

Е. Н. Ермолаева

НИУ МАИ «Московский авиационный институт
(национальный исследовательский университет)», Москва, e-mail: 2107166@mail.ru

РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ В УСЛОВИЯХ ЗАПАДНЫХ АВИАСАНКЦИЙ. ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ СИТУАЦИИ

Ключевые слова: авиация, авиаперевозки, авиакомпании, воздушный транспорт, авиасообщение, авиационные власти, кризис авиационной отрасли, закрытие воздушного пространства, запреты на полеты, экономические ограничения, современные вызовы отрасли, новая стратегия, отечественные самолеты.

В статье рассматривается авиационная отрасль Российской Федерации, оказавшаяся под сильнейшим воздействием Западных авиасанкций. Закрытие воздушного пространства между Россией и Европой, отзыв самолетов, находящихся в лизинге, запрет на поставку запчастей – все эти экономические проблемы негативно сказались на операционной деятельности отечественных авиакомпаний и сократили объем пассажирских авиаперевозок на внутренних и зарубежных рынках. На основе статистических данных авторы провели анализ проблем, возникших перед хозяйствующими субъектами, и произвели сравнительный анализ мер государственной поддержки различных стран в период кризиса. Особое внимание уделяется парку российских самолетов, субсидированию перевозок и регистрации самолетов в зарубежных реестрах. Авторами сформулированы предложения по ключевым направлениям антикризисной политики государства. Первостепенно предлагается сфокусироваться на импортозамещении зарубежных самолетов и использовании различных экономических механизмов для поддержки и стимулирования российских авиакомпаний. Отдельное внимание уделяется современным бизнес-моделям в авиационном сегменте, доказавших свою эффективность в период кризиса. В качестве перспективной формы ведения бизнеса предлагается развитие низкобюджетных перевозок. В завершении статьи приводятся краткие выводы и ожидаемый эффект от внедрения предложений.

V. O. Ermilov

Moscow Aviation Institute (National Research University), Moscow,
e-mail: ermiloffvlad@mail.ru

E. N. Ermolaeva

Moscow Aviation Institute (National Research University), Moscow,
e-mail: 2107166@mail.ru

RUSSIAN AIRLINES IN THE CONDITIONS OF WESTERN AVIATION SANCTIONS. ECONOMIC ANALYSIS OF THE SITUATION

Keywords: aviation, air transportation, airlines, air transport, air communication, aviation authorities, aviation industry crisis, airspace closure, flight bans, economic restrictions, modern industry challenges, new strategy, domestic aircraft.

The article discusses the aviation industry of the Russian Federation, which was under the strongest influence of Western air sanctions. The closure of the airspace between Russia and Europe, the recall of leased aircraft and the ban on the supply of repair parts – all these economic problems have negatively affected the operating activities of domestic airlines and reduced the volume of passenger air travel in domestic and foreign markets. On the basis of statistical data, the authors analyzed the problems faced by business entities and made a comparative analysis of state support measures in various countries during the crisis. Particular attention is paid to the fleet of Russian aircraft, subsidizing transportation and registration of aircraft in foreign registries. The authors formulated proposals on key areas of the state's anti-crisis policy. It is proposed to focus primarily on import substitution of foreign aircraft and the use of various economic mechanisms to support and stimulate Russian airlines. Special attention is paid to modern business models in the aviation segment, which have proven their effectiveness during the crisis. As a promising form of doing business, the development of low-cost transportation is proposed. At the end of the article, brief conclusions and the expected effect from the implementation of the proposals are given.

Введение

На сегодняшний день авиационная отрасль РФ, а вместе с ней большая часть отечественных авиаперевозчиков столкнулись с целым комплексом экономических проблем, связанных с решением авиационных властей стран Европы закрыть авиасообщение и ввести ряд ограничений для воздушных судов российских эксплуатантов (далее ВС). Такое решение является полностью политизированным и его затруднительно спрогнозировать в краткосрочной перспективе, тем самым на рынке авиауслуг возникло состояние неопределённости по аналогии с кризисом пандемии 2019 г.

Цель исследования: проанализировать влияние авиасанкций на деятельность российских авиакомпаний и разработать предложения по формированию антикризисной политики.

1. Анализ ситуации в рассматриваемой области и постановка проблемы

В рамках статьи сфокусируемся исключительно на пассажирских авиаперевозках, выделим сопутствующие и основные проблемы в этом секторе экономики:

1.1 Закрытие воздушного пространства между Россией и Европой влечет за собой тотальное сокращение доходов перевозчиков, а вместе с ними потери авиационных рынков. По данным Росавиации такие ограничения на полеты затрагивают 37 европейских стран [4]. Как известно, зарубежные рынки являются более прибыльными, а при запуске авиарейса в другую страну необходимо согласование и подписание коммерческих и межправительственных соглашений, что особенно подчеркивает трудоёмкость таких процедур и значительное влияние временных ресурсов.

1.2 Одной из ключевых проблем является прекращение действующих договоров и отзыв ВС, находящихся в лизинге у зарубежных лизингодателей. Практически у всех отечественных авиакомпаний имеются самолеты производителей «Airbus» и «Boeing» различных модификаций. Из 980 гражданских самолётов РФ 777 (79%) находится в зарубежном лизинге [5], тем самым примерно 80% воздушного парка РФ является непригодным для эксплуатации, так как при выполнении рейса в другие страны может возникнуть ситуация с принудительным изъятием имущества в зарубежном аэропор-

ту, в таких условиях уже оказались 78 самолетов российских эксплуатантов.



Рис. 1. Парк пассажирских ВС РФ

1.3 Не менее важными проблемами являются: запрет на поставку авиазапчастей и прекращение техобслуживания самолетов, а вместе с этим приостановление сертификации. Любой самолет требует периодической замены комплектующих, таких как горюче-смазочные материалы, шины, тормоза и, самое главное, прохождение технического обслуживания для безопасной эксплуатации и поддержания надлежащего уровня авиационной безопасности полетов. Дефицит авиазапчастей неизбежно приведет к сокращению флота любой авиакомпании и простоя ВС для технической перекомпоновки деталей.

1.4 Закрытие зарубежных представительств привело к тотальному сокращению штатного персонала авиакомпаний, были прекращены договоры на наземное обслуживание, коммерческие соглашения с аэропортами и поставщиками услуг.

Сложившуюся экономическую ситуацию можно охарактеризовать как беспрецедентную, так как авиационный бизнес – это в первую очередь многогранный бизнес, его специфика особо чувствительна к колебаниям во внешней среде. Характер таких изменений неизбежно отражается на себестоимости перевозки и оказывает влияние на спрос в авиаперелетах. Отечественные авиакомпании оказались под сильнейшим давлением авиасанкций. Все это вызвало высокий рост экономических затрат, потерю весомой части прибыли, негативно сказалось на операционной деятельности и как следствие – отразилось на конкурентоспособности российских авиакомпаний на международном рынке. Безусловно, каждую из выявленных проблем

необходимо детально рассмотреть и поступательно найти пути решения поставленных задач, при этом опять же в силу специфики авиационной сферы в ней задействовано большое количество хозяйствующих субъектов: авиакомпании – 115, аэропорты – 240, авиационные заводы – 21 [4]. Таким образом, по мнению авторов в текущих условиях неопределенности основная проблема заключается в отсутствии сформированной антикризисной политики в авиационном сегменте как со стороны авиакомпаний, так и со стороны государства.

2. Анализ предпринятых антикризисных мер в авиационной отрасли

Россия как авиационная держава имеет многолетний опыт в борьбе с авиационными кризисами. К числу самых сложных из них можно отнести следующие: прекращение Советского Союза как государства 1991 г., топливный кризис 2007 г., пандемия H1N1 2009 г. и SARS 2020 г. [7]. Так как авиоперевозки являются стратегически важной сферой во многих государствах, необходимо отметить, что от уровня вовлеченности государства в период кризиса зависят темпы восстановления авиационной отрасли. Такие меры могут выражаться в финансовой поддержке авиакомпаний, снижении налоговых ставок и аэропортовых сборов, пониженной процентной ставки по кредитам и т.д. В текущих условиях авиасанкций со стороны Правительства РФ было предложено:

2.1. Выделить субсидии из госбюджета на поддержку отечественных авиакомпаний на сумму 100 млрд. руб. [4]. Основная цель такой поддержки – это частичная компенсация операционных затрат перевозчиков на перелеты по маршрутам внутри страны. Ожидаемый эффект от такой меры может быть выражен в повышении спроса на внутренние рейсы и, как следствие, увеличение пассажиропотока. Также потенциально такая мера может снизить риск банкротства среди перевозчиков.

Безусловно, финансовая поддержка отечественных авиакомпаний в такой период является жизненно необходимой, при этом, по мнению авторов, её объем является недостаточным в текущих условиях. Для сравнения рассмотрим объем субсидий, направленных другими государствами на поддержку авиакомпаний в период кризиса COVID-19 рис 2.

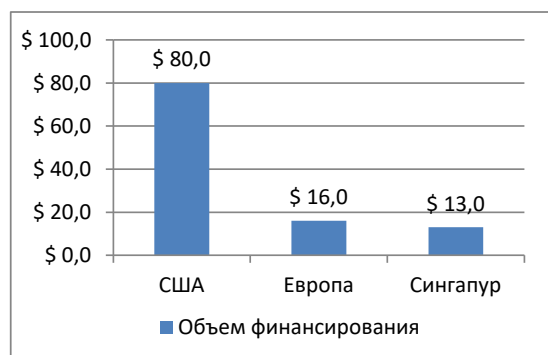


Рис. 2 Субсидирование зарубежных авиакомпаний

Самое значительное субсидирование было выделено в США и совокупно составило \$80 млрд долл. Финансовую помощь получили такие перевозчики как Delta, Southwest Airlines, Alaska Airlines и др. Европейским союзом были предприняты различные меры господдержки, однако самые значительные из них были направлены на поддержку группы компаний Lufthansa и Air France – KLM (\$16 млрд долл.). Также крупную поддержку оказал Сингапур авиакомпании Singapore Airlines (\$13 млрд долл.) [5]. При этом суммарный объем субсидирования авиакомпаний и аэропортов РФ в период пандемии составил 23,4 млрд руб. на всю отрасль. Тем самым выделенной суммы (100 млрд руб.) в текущих беспрецедентных условиях определено будет недостаточно.

С одной стороны, чрезмерная поддержка авиакомпаний оказывает влияние на уровень конкурентоспособности рынка, при этом авиасанкционное давление ставит под вопрос выживаемость отрасли и требует значительных финансовых затрат и гибких решений со стороны государства. Авиационные власти США и Европы на фоне закрытия воздушного пространства с Россией уже заявили о значительных мерах поддержки и компенсаций затрат своих авиакомпаний.

2.2 Одной из важных мер в текущих условиях стала возможность для российских авиакомпаний перерегистрировать права на самолеты, находящиеся в зарубежном лизинге. Такое решение со стороны правительства РФ позволило сохранить объем парка ВС перевозчиков и решить правовую проблему, связанную с сертификатами летной годности. Для анализа количества зарегистрированных самолетов в авиационных офшорных зонах обратимся к статистическим данным, приведенным до введения авиасанкций на рис. 3 [5].

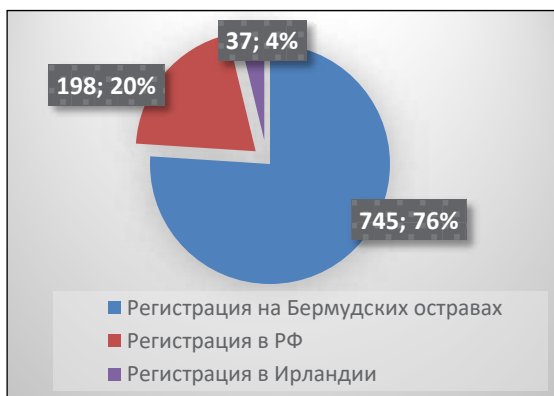


Рис. 3. Регистрация российских самолетов в офшорах

Из этих данных следует, что большая часть российских самолетов – 782 (80%) – были зарегистрированы на Бермудских островах и в Ирландии. И только лишь 198 (20%) самолетов находились в российском реестре. Разница между объемами продиктована не только низкими тарифными ставками и налогами, но и понятной системой поддержания летной годности, которую нашей стране предстоит адаптировать с международным законодательством в ближайшем будущем.

При этом в текущих условиях существует ряд задач, вытекающих из проблематики: обеспечение надлежащего уровня авиационной безопасности, производство запчастей, необходимость сертификации не только изделия, но и заводов. Следует отметить, что для компании Boeing производством авиазапчастей занимаются тысячи зарубежных

предприятий и до введения авиасанкций только 10% зарубежных двигателей обслуживалось в России, причем полный капитальный ремонт произвести было технически невозможно из-за отсутствия производственных мощностей.

Таким образом, российские авиапредприятия не обладают соответствующими компетенциями для производства зарубежных систем, комплектующих и деталей, а также сборных единиц для техобслуживания и ремонта иностранных ВС.

3. Предложения по формированию антикризисной политики.

Для решения сложившихся экономических проблем антикризисная политика государства в первую очередь должна быть основана на импортозамещении и поддержке российских авиакомпаний рис 4.

3.1 Процесс импортозамещения в авиационной промышленности, безусловно, является трудоемким и не быстрым в силу специфики отрасли и текущего положения дел с авиасанкциями, при этом задать такой вектор необходимо в кратчайшие сроки, поскольку ситуация становится остро злободневной. Для этого в первую очередь предлагается следующее:

1. Заменить импортные комплектующие для отечественных самолетов SSJ-100 и MC-21 с последующим увеличением серийного производства.
2. Модернизировать отечественные самолеты Ил-96, Ту-204 и Ту-214.

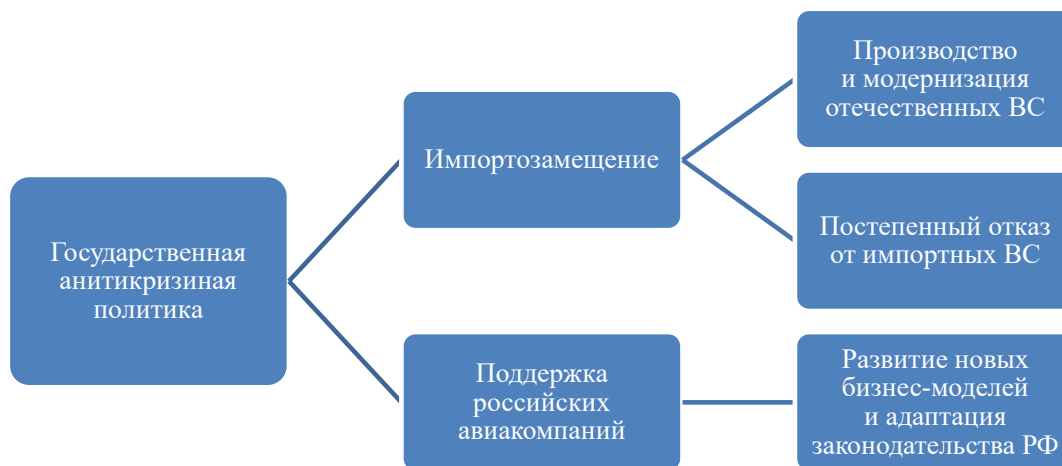


Рис. 4. Основные направления антикризисной политики

3. Оказать финансовую поддержку научно-производственным объединениям, опытно – конструкторским бюро и отраслевым авиастроительным вузам для разработки современных пассажирских лайнеров, ориентированных на внутренний и зарубежный рынок.

4. Произвести модернизацию аэропортов России и реконструировать взлетно-посадочные полосы.

3.2 Для поддержки отечественных авиакомпаний государство может использовать различные экономические механизмы. Выделим более эффективные из них:

1. Снижение налоговой нагрузки посредством предоставления налоговых льгот (снижение налоговой ставки, освобождение от уплаты транспортного налога либо перенос на более поздний срок). *Пример: в 2019 г. обнуление ставки НДС на авиaperелеты между регионами было отличным шагом государственной поддержки российских эксплуатантов.*

2. Точечная поддержка для перевозчиков, направленная на конкретный тип затрат. В данную группу можно включить: оплату арендованных стоянок для ВС, заработную плату для персонала, выплаты по лизинговым платежам. *Пример: 2020 г. правительство Сингапура выделило 750 млн сингапурских долларов для выплаты заработной платы работникам авиакомпаний.*

3. Снижение различных аэропортовых сборов и такс. К самым востребованным из них можно отнести: взлет и посадку, предоставление аэронавигационного обслуживания, обеспечение авиационной безопасности, пользование аэровокзальным комплексом. *Пример: в 2020 г. авиационные власти Италии ввели мораторий и приостановили выплаты по аэропортовым сборам на 1 год.*

4. Предоставление субсидий и дотаций на конкретные жизненно важные маршруты. *Пример: в России субсидировали дальневосточные направления, и данная программа действует уже не один год и пользуется колоссальным спросом.*

5. Предоставление государственных кредитов на операционные издержки. *Пример: в 2020 г. министерство финансов Египта выделило 3 млрд египетских фунтов для поддержки национальных авиакомпаний.*

6. Покупка авиабилетов для государственных служащих. *Пример: правитель-*

ство Гонконга выкупило у перевозчиков 500 тыс. билетов на сумму \$260 млн долл. для государственных служащих. [5]

3.3 Для дальнейшего функционирования отечественных перевозчиков необходимо создать эффективные бизнес-модели, ориентированные на новые внутренние и зарубежные рынки.

На первом месте должны быть учтены следующие параметры:

1. Обеспечение мобильности граждан, в том числе в труднодоступных регионах Дальнего Востока и Сибири.

2. Формирование доступных тарифов на авиабилеты, которые напрямую зависят от платежеспособности населения.

3. Обеспечения высокого уровня рентабельности авиакомпаний.

По мнению автора, оптимальным и в то же время не единственным вариантом на сегодняшний день являются низкобюджетные перевозки (low-cost). Такая бизнес-модель доказала свою эффективность в период пандемии не только в других странах, но и в нашей стране: авиакомпания «Победа» вышла на самые высокие показатели операционной деятельности. Сегодня существует большое количество научных статей и публикаций, посвященных сильным сторонам и эффективности низкобюджетных перевозок, при этом практически не поднимается проблема адаптации воздушного законодательства под новые экономические условия. Для обеспечения рентабельности low-cost основным условием является тотальное сокращение затрат, тем самым необходимо создать и адаптировать законодательную базу для реализации такого принципа.

Приведем примеры:

1. В Европейских странах для транспортировки пассажиров на бесконтактные стоянки ВС обеспечивается наземное сопровождение по специально выделенным накопителям, тем самым low-cost перевозчики сократили огромную статью затрат на предоставление двух единиц транспорта на каждый рейс.

2. В США для трансферных пассажиров в пункте пересадки отменили повторный досмотр, тем самым сократили минимальное стыковочное время и во многом упредили опоздание пассажиров на следующие рейсы, а значит сократили затраты перевозчиков по вытекающим обязательствам.

Выводы

В связи с кризисом авиасанкций государству и авиакомпаниям необходимо оперативно принять комплекс мер, направленных на поддержание финансовой и функциональной работоспособности авиационной отрасли. Для обеспечения стабилизации в этом секторе и сохранении главенствующей роли в стимулировании национальной экономики и обеспечения занятости граждан необходимо реализовать предложенные виды государственной поддержки перевозчикам. Благодаря сокращению финансовой и налоговой нагрузки удастся уменьшить риск банкротства со стороны компаний.

Основа антикризисной политики – импортозамещение. Модернизация и серийное производство отечественных самолетов позволит сохранить российскую авиационную отрасль и защитит наше государство от санкционных кризисов в будущем. Финансирование отраслевых вузов и научно-

производственных объединений позволит создать конкурентные и современные лайнеры для нашей страны.

Создание современных бизнес-моделей и адаптация воздушного законодательства даст возможность авиакомпаниям эффективно осуществлять перевозку пассажиров и выполнять социальнозначимые функции. В качестве перспективной модели можно использовать low-cost компании, доказавшие свою эффективность в период кризиса.

В завершение необходимо отметить, что возникший кризис авиасанкций по отношению к нашей стране выявил основную проблему, объединяющую все авиационные государства – был нарушен принцип нейтралитета авиационной сферы по отношению к геополитической ситуации в мире. Согласно ВК РФ, воздушные перевозки направлены на обеспечение потребностей граждан и экономики страны, благодаря качественной антикризисной политике возможно достижение поставленных целей.

Библиографический список

1. Афанасьев В.Г. Организация работы представительств авиакомпании. СПб.: Теория и практика. 2004. 511 с.
2. Павлов С.С. Открывая мир для полетов. М.: Любимая книга, 2010. 240 с.
3. Воздушный Кодекс РФ от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 08.06.2020).
4. Официальный сайт Федеральное Агентство Воздушного Транспорта. [Электронный ресурс]. URL: <https://favt.gov.ru/> (дата обращения: 15.05.2022).
5. Официальный сайт Международная Ассоциация Воздушного Транспорта. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.iata.org/> (дата обращения: 15.05.2022).
6. Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 N 303 (ред. от 30.03.2018) «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы»». [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_162188/ (дата обращения: 15.05.2022)
7. Как российские авиакомпании переживают крупнейший кризис отрасли [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/ekonomika/8182355> (дата обращения: 15.05.2022).