

УДК 339.9:629.7

Специфика сделок слияний и поглощений в отрасли авиаперевозок в России и в мире

Е. А. Коробовская, Е. Н. Никулина

Аннотация

Сделки по слиянию и поглощению компаний рынка авиаперевозок, несмотря на продолжающийся экономический кризис, активно продолжаются. Авиакомпании стремятся реструктурировать свой бизнес: многие перевозчики претерпевают банкротства, другие с помощью объединения активов наращивают долю как на мировом, так и на российском авиарынках. В то же время отечественный рынок проходит подобные структурные изменения со своей спецификой и особенностями, немаловажное влияние на которые оказывает развитие российской авиапромышленности.

Ключевые слова: сделки слияний и поглощений; авиакомпании; монополия, авиапромышленность.

Представители международной ассоциации авиатранспорта (IATA) считают, что консолидация в сфере авиаперевозок необходима. В настоящий момент мировой рынок перенасыщен авиакомпаниями. По всему миру существуют сотни, десятки сотен как низкобюджетных перевозчиков, так и чартерных и государственных. Часто целью, для достижения которой компании приходят к решению о слиянии, является желание снизить топливные и эксплуатационные расходы, а также оптимизировать и разнообразить сеть маршрутов, увеличить пассажиропоток и, как следствие, свою прибыль.

Нужно сказать, что в последнее время наблюдается стойкая тенденция по мирным объединениям авиакомпаний. В качестве примера можно привести авиакомпанию Air France-KLM, которая была образована в 2004 г. слиянием французской Air France и голландской KLM. Обе компании имеют общеизвестный мировой бренд и уже много десятилетий пользуются доверием своих клиентов, можно даже сказать, что эти авиакомпании давно стали частицей истории своих родных стран. В результате слияния Правительство Франции теперь владеет и контролирует 54,4 процента акций новой объединенной авиакомпании. В

результате сделки к моменту окончания 2004 года Air France-KLM стала крупнейшей в мире авиакомпанией по полученной выручке и первой по пассажиропотоку в Европе.

Другой пример - концерн Lufthansa Group, ядром которой является одна из крупнейших авиакомпаний в мире (немецкая Lufthansa). Компания аккуратно и последовательно наращивала на мировом авиарынке свою долю за счет покупки авиакомпаний различных размеров, в большинстве случаев национальных. Сейчас основу концерна составляют швейцарская Swiss Airlines, австрийская Austrian Airlines, британская British Midland (BMI), Germanwings, а также пакеты акций бельгийской Brussels Airlines, JetBlue и SunExpress.

Российские авиакомпании на данный момент не столь активно вовлечены в процесс глобальных слияний и поглощений, однако взаимный интерес к подобным сделкам не раз проявлялся отечественными и мировыми перевозчиками. К примеру, владельцы красноярской KrasAir (еще до банкротства компании в 2009 году) приобрели контрольный пакет венгерской Malev, однако на тот момент компания не успела почерпнуть эффект от данной сделки и продвижение в Европу не состоялось. Стоит отметить, что основной причиной столь вялых сделок по слиянию и созданию альянсов с европейскими перевозчиками эксперты называют закрытость нашего отечественного авиарынка. Разумеется, это не сказывается на развитии маршрутов иностранных авиакомпаний, совершаемых из своих стран в Россию, но именно российский авиарынок слияний и поглощений на данный момент в целом закрыт для иностранных авиакомпаний, в том числе и в связи с акционерным госучастием и контролем над отечественными компаниями. На данный момент сложно представить ситуацию, когда внутренние рейсы совершает иностранный авиаперевозчик. Подобная закрытость наших авиакомпаний влияет на переговорные процессы с западными перевозчиками и на продвижение на иностранные рынки российских авиакомпаний.

У данной ситуации есть своя историческая подоплека. После распада СССР единственный монополист на рынке авиаперевозок «Аэрофлот» был раздроблен, и авиапредприятия, многие из которых находились в бывших республиках СССР и ранее входили в огромный единый «Аэрофлот», стали независимыми перевозчиками и получили статус национальных. В новой России активы "Аэрофлота" прошли через серьезную реструктуризацию и со временем стали авиапредприятиями в регионах страны с акционерным госучастием в различных размерах (большой частью это были компании в форме ФГУП, требующие акционирования), и, как правило, находились под влиянием своих региональных властей. Сегодня в России существует более 170 авиакомпаний. По свежим

данным Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) по количеству перевезенных пассажиров в 2010 году лидируют «Аэрофлот», «Трансаэро», «Сибирь», «ЮТэйр», «Оренбургские авиалинии», при этом на данных перевозчиков приходится более половины всего пассажирооборота за год. Далее в списке идут еще 12 более-менее крупных авиакомпаний, на каждую из которых приходится примерно 1-1,5 млн. пассажиров в год. Вместе с авиакомпаниями из первой пятерки через данных перевозчиков проходит порядка 80% всех пассажиров (Табл. 1).

Таблица 1

**ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ 15-ТИ КРУПНЕЙШИХ АВИАКОМПАНИЙ РФ
(ДАННЫЕ РОСАВИАЦИИ)**

№ п.п.	Авиакомпания	Перевезено пассажиров январь-октябрь 2009	Перевезено пассажиров январь-октябрь 2010 г	Изменения %
1	Аэрофлот - российские авиалинии	7 294 279	9 517 945	130,5
2	ТРАНСАЭРО	4 269 366	5 641 973	132,2
3	Сибирь	3 815 770	4 110 043	107,7
4	ЮТэйр	2 886 629	3 782 644	131,0
5	Оренбургские авиалинии	1 375 651	2 079 065	151,1
	Итого по 5 авиакомпаниям	19 641 695	25 131 670	128,0
	Уд. вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	51,2	51,6	
6	ГТК "Россия	2 574 115	2 651 655	103,0
7	Уральские Авиалинии	1 286 241	1 563 554	121,6
8	Владивосток Авиа	926 393	1 097 867	118,5
9	Северный Ветер	736 112	958 928	130,0
10	ВИМ-АВИА	1 132 040	1 174 952	103,8
11	Авиакомпания Москва	891 497	1 230 410	138,0
12	Якутия	569 457	778 350	136,7
13	Глобус	895 831	944 936	105,5
14	ДОНАВИА	1 064 674	1 281 432	120,4
15	Ред Вингс	641 280	783 540	122,2
	Итого по 15 авиакомпаниям	30 359 335	37 597 294	123,8
	Уд. вес 15 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	79,2	77,2	

В последние годы на государственном уровне шли разговоры о создании альтернативного «Аэрофлоту» нового национального авиаперевозчика на базе объединения госактивов под новым брендом. Уже историческим является пример попытки

реформирования отрасли на базе активов авиакомпании «Красэйр» (Красноярские авиалинии), ставшей банкротом в 2009 г. В 2007 году данная компания с госучастием в размере 51% на рынке пассажирских авиаперевозок являлась одной из крупнейших авиаперевозчиков, но затем совладелец авиакомпании смог пролоббировать в госструктурах объединение ряда активов на базе существующего «Красэйр». В новое объединение (в форме альянса «ЭйрЮнион») в 2007 г. помимо «Красэйр», вошли такие компании как «Домодедовские авиалинии», «Самара», «Омскавиа» и «Сибавиатранс». Тем не менее, летом 2008 г., в период разгара мирового кризиса, к альянсу были предъявлены требования от топливных компаний по погашению гигантской задолженности, которая возникла после докризисного роста цен на бензин (а также, по мнению аналитиков, возникшей из-за рискованной финансовой политики) и 6 июля 2009 года компания была признана банкротом.

Однако еще в начале 2008 года к активам данного альянса проявила интерес госкомпания «Ростехнологии». Данная компания управляла госактивами на национальном авиарынке с 2007 г. В планах руководства данной корпорации было создание нового альтернативного национального перевозчика. Руководство страны поддержало данную инициативу, и совсем скоро было озвучено о «Росавиа» — российской авиакомпании, создание которой планировалось на базе авиакомпаний «Красноярские авиалинии», «Самара» и «Атлант-СОюз». ОАО «Авиакомпания» стало новым юридическим лицом новой объединенной компании.

Учредителями новой компании стали Правительство Москвы и госкорпорация «Ростехнологии», датой рождения нового авиаперевозчика можно было считать учредительное собрание, которое состоялось 21 октября 2008 года. Среди дальнейших планов по развитию стояло присоединение к «Авиалиниям России» авиакомпаний, которые также находились под контролем государства: ГТК «Россия», «Оренбургские авиалинии», «Кавминводавиа», «Владивосток Авиа», «ДальАвиа», «Саратовские авиалинии». В рамках новой компании озвучивалась покупка 60-65 новых самолетов стоимостью до \$40 млн. каждый и увеличение авиапарка до 120 самолетов, что должно было вывести ее на серьезный конкурентоспособный уровень внутреннего рынка авиаперевозок.

Тем не менее, столь оптимистичная инициатива столкнулась с региональными интересами учредителей. Правительство Москвы в качестве базового аэропорта предлагало оставить «Росавиа» в Москве (Внуково), а в планах правительства Санкт-Петербурга, которое также принимало участие в данном проекте через ГТК "Россия", стояло развитие единственного международного аэропорта в своем регионе (Пулково) и, как следствие, предложение оставить ГТК «Россия» в Санкт-Петербурге. В результате обсуждения о

создании нового авиаперевозчика перешло на более высокий уровень. В конце декабря 2009 г от министра транспорта поступило предложение о создании «Росавиа» не в противовес главному национальному перевозчику («Аэрофлот»), а с его участием. И вот совсем недавно, год назад, глава правительства озвучил свое согласие с предложением Минтранса РФ по слиянию авиаактивов «Аэрофлота» и госкорпорации «Ростехнология». Таким образом, на данный момент можно говорить о проводящейся консолидации авиаактивов в нашей стране. Возможно, в дальнейшем Аэрофлот постепенно снова станет монополистом на рынке авиаперевозок, а доля его внутреннего пассажиропотока возрастет до 35% от общей по стране, что может негативно сказаться на тарифах и в целом приведет к повышению цен на билеты для пользователей услугами авиаперевозок.

В целом эксперты сходятся во мнении, что отечественным компаниям просто необходимо выходить на мировой рынок авиаперевозок, потому что население одной только еврозоны превышает население Российской Федерации. При этом покупательская способность европейцев значительно выше, спрос на авиаперевозки больше, и большая их часть приходится на несколько крупных альянсов, о которых говорилось в первой части данной статьи.

В дополнение к этому хотелось бы отметить основные минусы потенциальных внутренних сделок по слиянию в России, а также уже существующих авиагигантов. Основные вопросы вызывают монополю высокие цены на услуги авиаперевозчиков. Разумеется, часть затрат – это и высокие топливные цены, и расходы на услуги аэропортов, на аэронавигационные услуги и т. д. Тем не менее, в нашей стране отсутствует острая конкуренция, которую можно видеть на глобальном рынке, и ценообразование в пользу клиента в таких условиях просто невозможно. С точки зрения потребителей тенденция к объединению авиаперевозчиков на нашем рынке не выглядит столь уж привлекательной, и наверняка не приведет рынок к здоровой конкуренции.

Здесь важно также отметить, что на протяжении уже нескольких последних лет наблюдается стойкая тенденция к повышению цен на самолетное топливо, при этом одновременно снижается предложение топлива на внутреннем рынке. Эксперты связывают данную ситуацию с повышением спроса на авиаперевозки, в то время как темпы производства топлива остаются прежними и сильно зависят от мировой стоимости на нефть. По прогнозам, в 2011 году стоимость услуг авиаперевозчиков может вырасти на 20-40%.

Особое внимание необходимо обратить также на состояние и возраст отечественного авиапарка. Объективно его состояние если и не является плачевным, то, как минимум, он нуждается в постоянном ремонте и обслуживании, что сказывается на качестве

авиаперевозок в целом. Данная ситуация приводит к тому, что, при отсутствии закупок новых авиалайнеров, возрастают нагрузки на существующий транспорт в высокий сезон. К чему это может привести, очень наглядно показывает трагедия с «Дагестанскими авиалиниями», случившаяся в столичном «Домодедово» в декабре 2010 года. Данная авиакомпания – единственный перевозчик в аэропорту Махачкалы, т. е. является монополистом в сфере авиаперевозок в данном регионе. При этом большинство лайнеров данной компании имеют большие сроки эксплуатации. Важно отметить, что стоимость авиабилета у этого перевозчика по маршруту Санкт-Петербург – Махачкала в 1,5 раз превышает среднюю стоимость аналогичного по дальности перелета в Европу. Все это является наглядным примером того, как ценообразование на российском рынке авиаперевозок зачастую зависит не от уровня безопасности пассажиров, или дальности полета, а всего лишь от «уровня монополизма» конкретной авиакомпании.

Нужно отметить, что именно проблема обновления отечественного авиапарка является одной из важнейших проблем развития отрасли авиаперевозок по России в целом, и, как следствие, значительно влияет на сделки слияний и поглощений в данной отрасли. Рассмотрим данную взаимосвязь подробнее ниже. На данный момент львиная часть внутренних авиаперевозок осуществляется на отечественных лайнерах, таких как ТУ-154, ТУ-134, где-то даже ЯК-42, вслед за ними идут самолеты иностранных производителей с весьма внушительным сроком эксплуатации. По последним данным, уже сейчас порядка 60% авиапарка отечественных авиакомпаний стоят в очереди на постепенный вывод из эксплуатации, что, несомненно, скажется в виде возрастания спроса на ближнемагистральные лайнеры. В то же время, несмотря на предпринимаемые действия по стимулированию российской авиапромышленности, отечественные производители все еще не способны удовлетворить растущий спрос на ближне- и среднемагистральные самолеты, что заставляет авиаперевозчиков приобретать лайнеры западного производства. Важно отметить, что чаще всего именно такой вариант авиаперевозчики рассматривают как наиболее предпочтительный как с точки зрения стоимости подобных закупок, так и с точки зрения широкого спектра предложений иностранного вторичного рынка. Именно такая модернизация авиапарка ведет к тому, что на российском небе появляется все больше самолетов иностранного производства со сроком эксплуатации свыше 6-ти лет.

Сложилась непростая ситуация, в которой российские авиаперевозчики не готовы приобретать российские самолеты под различными предлогами, среди которых есть справедливые доводы о том, что даже успешные проекты последних лет (включая такой проект как Sukhoi Superjet 100 - российский ближнемагистральный пассажирский самолёт,

разработанный компанией «Гражданские самолеты Сухого» совместно с рядом зарубежных компаний) пока не могут конкурировать с уже проверенными годами лайнерами иностранного производства. На данный момент отечественная промышленность не готова предложить авиаперевозчикам технику российского производства в достаточном количестве, в конкретные сроки и с серьезной гарантией качества. Лишь один экземпляр упоминаемого выше SuperJet 100 к настоящему времени (16 февраля 2011 года) передан непосредственным заказчикам (на данный момент ими является авиакомпания Армавиа и государственная авиакомпания «Россия»), ожидается также поставка в «UTair». Безусловно, в активе данного проекта имеются уже подтвержденные заказы и на экспортную продажу (к примеру, до конца 2012 года ожидается поставка 15-ти лайнеров Sukhoi Superjet 100 мексиканской авиакомпании Interjet). Тем не менее, несмотря на очевидную конкурентоспособность данного проекта, он пока не способен заполнить нишу в сегменте ближнемагистральных авиаперевозок, ведь в условиях увеличивающегося спроса на подобные лайнеры и готовность многих отечественных перевозчиков приобрести данные самолеты для обновления своего авиапарка, производитель машин пока не может удовлетворить данный спрос. Разумеется, учитывая упадок 90-тых годов, заполнить пробелы производства российской авиапромышленности невозможно за столь короткий срок, и есть надежда, что в самом ближайшем времени отечественные производители смогут удовлетворить спрос заказчиков на необходимое количество современных машин высокого класса. Последней оптимистической новостью стало то, что в конце января 2011 года Авиарегистр МАК принял решение о выдаче Сертификата самолету Sukhoi Superjet 100 (комплекс сертификационных работ проводился с 2004 года), что позволяет в самое ближайшее время начать коммерческую эксплуатацию лайнера. Уже известно, что пилоты «Аэрофлота» начали проходить обучение на базе учебного центра SuperJet International в Москве, а в кругах экспертов отрасли ходят слухи, что на новый лайнер уже существует очередь на несколько лет вперед.

В качестве итога необходимо отметить, что именно своевременное обновление авиапарков перевозчиков и их переход к эксплуатации новой современной техники окажет прямое влияние на рыночные позиции авиакомпаний и сможет обострить конкуренцию на локальных рынках авиаперевозок. В свою очередь это подтолкнет менеджмент данных компаний, который в рамках вырабатываемых бизнес-планов по удержанию рыночных позиций будут рассматривать варианты оптимизации расходов на модернизацию парка путем слияния или поглощения своих конкурентов и/или дружественных авиаперевозчиков.

Таким образом, специфика сделок по слияниям и поглощениям авиаактивов в России сильно отличается от аналогичных прагматичных сделок на Западе – в нашей стране подавляющее большинство авиакомпаний создаются с государственным участием на любом уровне. Разумеется, с точки зрения управления такие объединения позволят привлечь дополнительные инвестиции, снизить издержки и обеспечить акционеров компании прибылью. Но что касается потребителей услуги, в целом эти процессы могут и не привести к реальному повышению качества обслуживания пассажиров или формированию здоровой конкуренции с точки зрения справедливого ценообразования на услуги. С другой стороны, быстро растущий в последнее время рынок авиаперевозок оказывает значительное влияние на развитие авиационной промышленности, так как порождает спрос на современную надежную технику и комплектующие. Данные процессы тесно связаны с развитием конкуренции на локальных рынках и, как итог, в обозримом будущем могут заставить авиаперевозчиков не только фундаментально пересмотреть ценообразование, но и задуматься о качестве предоставляемых услуг в целом.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

- 1) Сирина Е. Объем авиаперевозок в России растет, проблемы отрасли не уменьшаются. // Российский союз туриндустрии. – 2010. [Электронный ресурс]. URL: http://www.rostourunion.ru/pages/rus/ob_rst/novosti/noyabr_2010/ob_em_aviaperevozok_v_rossii_rastet_problemy_otrasli_ne_umen_shayutsya/index.html (дата обращения 01.12.2010)
- 2) Редакция Агентства экономической информации «ПРАЙМ - ТАСС». Гражданская авиация России в ожидании нового выража.– 08.10.2010. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.prime-tass.ru/news/articles/-201/{89EBD7F3-2345-4F03-B1DE-4583A8901767}.uif> (дата обращения 01.12.2010).
- 3) Зверева П. Объединения и поглощения авиакомпаний. // «Афиша».-2008. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.afisha.ru/article/3473/> (дата обращения 01.12.2010).
- 4) Екимовский А., Джоджуа Т. Авиакомпании берут под чужое крыло. // Газета «Коммерсантъ».-2008. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kommersant.ru/doc.aspx?DocsID=851761> (дата обращения 01.12.2010).
- 5) Основные показатели работы гражданской авиации России за январь-октябрь 2010 г. (статистические данные). // Федеральное агентство воздушного транспорта

«Росавиация» .-2010. [Электронный ресурс]. URL:

http://www.favt.ru/favt_new/?q=novosti/novosti/novost/719 (дата обращения 02.12.2010).

- б) Информационный портал компании «Гражданские самолеты Сухого», новостной раздел. – 2011. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.sukhoi.superjet100.com/> (дата обращения 11.03.2011).

Сведения об авторах:

Коробовская Елена Александровна, аспирант Московского авиационного института (государственного технического университета).

тел.: (926) 572-53-93; e-mail: Helena-lena@mail.ru

Никулина Елена Николаевна, доцент Московского авиационного института (государственного технического университета), к.э.н.

МАИ, Волоколамское ш., 4, Москва, А-80, ГСП-3, 125993; тел.: (499) 158-00-01; e-mail: k508@mai.ru