

## Бреющий полет "Московии"

*Авиакомпания "Московия" сумела избежать банкротства. Это прецедент, говорят участники рынка. Но прежние долги могут обернуться для перевозчика новыми проблемами.*

*Текст Евгения Загрецкая. Фото РИА Новости.*



На профильных форумах редко можно встретить положительные отзывы об авиакомпаниях, тем более чартерных. В большинстве своем оставляют комментарии недовольные сервисом пассажиры, которые по вине перевозчика провели в аэропорту или самолете несколько часов. У **авиакомпания "Московия"** всего четыре пассажирских лайнера, и летает она в основном в государства Средней Азии и Черногорию. И, несмотря на то, что минувшим летом перевозчик находился в первой десятке самых непунктуальных игроков рынка, по версии **Росавиации**, большинство отзывов клиентов по-прежнему положительные.

*"Летаю в Тиват на протяжении 3 лет по 3-4 раза в год, - пишет гость на airlines-inform. - Плюсы "Московии" - это обслуживание, всегда презент для вас и ваших детей (нагрудный кошелек с повязкой для глаз, одноразовыми носками и затычками в уши), питание и беспроблемный возврат билетов с копеечной комиссией. Самолеты, хоть и "Боинги", но состояние (интерьер) у них похуже, чем у S7. И, к сожалению, "Московия" не самая пунктуальная авиакомпания, хотя меня Бог миловал за 3 года - ни одной значимой задержки".*

Конечно, о "Московии" пишут и как о "совершенно ненадежной и безответственной по отношению к своим пассажирам", но мало кто догадывается, что жизнь перевозчика висела на волоске и с 1 августа авиакомпания могла прекратить полеты навсегда.

Проблемы с бизнесом у "Московии" начались примерно год назад. Финансовая лизинговая компания (ФЛК) подала заявление о ее банкротстве, потребовав у перевозчика около 150 млн руб. Задолженность возникла в 2006 г. из-за неоплаты аренды самолета. В августе прошлого года в "Московии" было введено внешнее наблюдение, но она продолжала осуществлять полеты. В 2010 г. компания вдвое увеличила объемы пассажирских перевозок, число перевезенных пассажиров составило более 470 000 человек. Немного улучшилось и ее финансовое положение. Поэтому 19 января 2011 г. на заседании арбитражного суда было принято решение о снятии внешнего наблюдения.

Впрочем, долг продолжал давить, и акционеры приняли неординарное решение. 27 января авиакомпания подала заявление о собственном банкротстве. И благодаря этому суд приостановил решение о взыскании штрафов и пеней с банковских счетов и о передаче имущества должника на ответственное хранение.

*"Это очень правильный ход, позволивший "Московии" защититься от взыскания в пользу ФЛК, ведь суд запретил реализацию имущества авиакомпании, - поясняет **председатель правления ООО "Московское юридическое агентство" Алексей Линецкий.** - Кредиторы тоже остались бы в проигрыше: лизинговой компании достались бы самолеты, которые ей, по сути, не нужны".*

Несмотря на процедуру банкротства, компания продолжала выполнять регулярные и чартерные рейсы, параллельно пытаясь урегулировать проблемы.

Но ситуация в авиакомпании все же ухудшалась. За январь - май 2011-го она перевезла 101 000 пассажиров, что на 33% меньше, чем за аналогичный период 2010-го. С середины прошлого года "Московия" несколько раз попадала в ежемесячные рейтинги компаний, наиболее часто задерживающих рейсы (в ее парке всего 4 пассажирских самолета Boeing и 3 грузовых Ан-12). В июне авиаперевозчик совершил 204 рейса, 77 из которых (38%) было задержано. Из них 48 рейсов - более чем на шесть часов.

Терпение у Росавиации лопнуло, и 15 июля было объявлено о приостановке с 1 августа действия сертификата эксплуатанта. Как объяснил "Ко" начальник отдела сертификации управления летной годности Росавиации Сергей Марышев, это решение связано в первую очередь с ухудшением производственных и финансово-экономических показателей, влияющих на безопасность полетов и права потребителей.

### Выход из пике

В течение недели на счета "Московии" были переведены крупные суммы. Как объяснил Сергей Марышев, это платежи за перевозки, которые "зависли" за границей. Помогли и гарантии партнеров. По его словам, частично эту проблему авиакомпании помогло решить

| <b>Авиакомпания "Московия"</b>   |
|--|
| Год основания: 1995  |
| Финансовые показатели: в 2010 г. выручка компании составила 3 млрд руб., чистая прибыль - 650 000 руб.                           |
| Владельцы: ФГУП "ЛИИ имени Громова" (49%), ЗАО "Русавиаинтер" (51%), основным акционером которого является Алексей Упоров        |
| Авиапарк: три грузовых самолета Ан-12, два Boeing 737-700 и два Boeing 737-800   |
| Направления: крупные города России и стран СНГ, страны Западной и Восточной Европы, Турция, ОАЭ, Индия, Шри-Ланка, Египет, Китай |

управление международных отношений Росавиации. Меньше чем за неделю перевозчику удалось устранить претензии, и надзорный орган отменил свой приказ об отзыве сертификата эксплуатанта.

Вслед за этим авиакомпания забрала заявление о собственном банкротстве. "Это связано с приходом нового руководства", - предполагает начальник аналитического отдела агентства "Авиапорт" Олег Пантелеев. Незадолго до

этого "Московия" объявила о назначении бывшего заместителя генерального директора по финансам Константина Филонова исполняющим обязанности генерального директора. Он занял место Михаила Алексеева, который сохранил кресло в составе совета директоров. *"На российском рынке это прецедент, - отмечает главный редактор Avia.ru, Роман Гусаров. - Обычно при банкротстве происходит полное прекращение деятельности компании. Но в этом случае, похоже, состоялись серьезные переговоры с кредиторами, и они пошли на некие уступки".*

*"Подобная форма банкротства еще не означает остановки бизнеса. Это вопрос тактики, - рассуждает заместитель управляющего директора ОАО "НПО "Сатурн" Юрий Басюк. - Даже после катастрофы самолета Ан-*

12 и указания президента о приостановке эксплуатации этих воздушных судов "Московия" быстро прошла аудит самолетов и продолжает выполнять полеты". Полмесяца назад НПО "Сатурн" не испугалось неопределенной ситуации вокруг "Московии" и на Международном авиасалоне в Жуковском заключило с ней контракт на перевозку авиационных двигателей. Таким образом, "Московия" стала генеральным перевозчиком двигателестроительного гиганта. "Это единственная компания, предложившая удобные для нас условия, - поясняет Юрий Басюк. - При этом ни о каком демпинге с ее стороны речи нет". С Михаилом Алексеевым топ-менеджер "Сатурна" знаком уже более 20 лет и отзывается о нем как о профессионале в авиационной отрасли и надежном партнере, который ни разу его не подводил.

Говорить о надежности "Московии" пока преждевременно. В 2008 г. перевозчик собирался приобрести в финансовый лизинг 15 самолетов у "Ильюшин Финанс Ко", а в начале этого года - взять в лизинг шесть пассажирских лайнеров Boeing 737-400 и переделать их затем в грузовые. А на Международном авиакосмическом салоне в Жуковском было подписано соглашение с "Гражданскими самолетами Сухого" (ГСС) о покупке трех самолетов SSJ-100. Но это только планы. С какой лизинговой компанией будет работать "Московия", не ясно. В ФЛК, по понятным причинам, она уже не обратится, с "Ильюшин Финанс Ко" отношения у нее также неоднозначные - контракт трехлетней давности до сих пор не исполнен. "Заказ на SSJ не является твердым контрактом. Это лишь соглашение о намерениях, которое не несет за собой финансовых обязательств", - пояснили "Ко" в ГСС. Последним приобретением "Московии" были два самолета Boeing 737-800, выкупленные у Scandinavian Airlines в 2009 г.

*Более того, Росавиация будет теперь тщательно контролировать "Московию". Сейчас в транспортном ведомстве решается вопрос об отзыве лицензии у компании "Авианова". В 2010 г. она перевезла 1,3 млн пассажиров и получила убытки в размере 710 млн руб. Перевозчик якобы задолжал приблизительно 1,5 млрд руб. за топливо, аэронавигацию, аэропортовое обслуживание, кейтеринг плюс лизинговые платежи за самолеты и оплата других услуг. Об убытках "Московии" ни в Росавиации, ни в самой компании не говорят. Известно только, что она должна ФЛК около 40 млн руб., а ее задолженность перед Пенсионным фондом оценивается в 52 млн руб. Кроме того, в авиационных кругах рассказывают, что сотрудникам задерживают зарплату. Все это не сочетается с заявленными планами по расширению бизнеса.*

| <b>Самые непунктуальные авиакомпании России за июнь 2011</b> |                                       |        |
|--|---------------------------------------|--------|
| 01.08.11   | Московия (всех<br>выполненных рейсов) | 38,00% |
| 02.08.11   | Sky Express                           | 29,00% |
| 03.08.11   | "Авианова"                            | 22,00% |
| 04.08.11   | "Когалымавиа"                         | 22,00% |
| 05.08.11   | "ВИМ-Авиа"                            | 21,00% |
| по данным Росавиации   |                                       |        |

Деловой еженедельник «Компания», выпуск №31 (668)

от 30.08.2011