

Використання міжнародного лізингу українськими авіаційними компаніями в умовах війни

Проаналізовано стан використання міжнародного лізингу українськими авіакомпаніями в умовах закритого повітряного простору. Визначено особливості лізингових операцій як однієї із можливостей підтримання операційної діяльності вітчизняних авіакомпаній в умовах війни.

До війни українська авіаційна галузь стрімко розвивалася. За останні десять років сюди зайшли найбільші європейські лоукостери, у 2021 році Україна та ЄС підписали угоду про відкрите небо. Україну вважали одним з найперспективніших ринків, що могло сприяти надходженню іноземних інвестицій у вітчизняну авіаційну галузь.

Після російського вторгнення роботу так чи інакше змогли продовжити тільки дві компанії - МАУ та SkyUp. Ці найбільші українські авіакомпанії не можуть через війну працювати вдома, тому здають свої літаки в мокрий лізинг європейським авіаперевізникам. Це дозволяє зберегти персонал та платити податки в бюджет України.

SkyUp встигла вивезти весь свій флот за кордон до повномасштабного вторгнення росії в Україну, крім одного літака (4 квітня 2023 року авіакомпанії вже вдалося вивезти і цей борт за межі України – до румунського летовища Яси). Це дало змогу літати у Європі і не скорочувати свій штат із 1200 співробітників. У перевізника навіть з'явився новий борт Boeing 737-800, разом із яким вона має наразі 12 доступних бортів [3].

SkyUp має в своєму авіапарку як власні літаки, так і ті, які знаходяться на лізингу. Наприклад, компанія лізингує Boeing 737-800 від банку Аваль, який відповідає вимогам авіакомпанії щодо пасажирської потужності та маршрутів. За даними SkyUp, лізинг є одним з найважливіших джерел фінансування для компанії, оскільки дозволяє залучати кошти для придбання літаків та іншого обладнання, зберігаючи ліквідність компанії та зменшуючи витрати на стартове інвестування.

Вже 22 березня 2022 року авіакомпанія SkyUp опублікувала відкритий лист до іноземних авіакомпаній, запропонувавши 15 своїх літаків Boeing-737 у «мокрый лізинг». Єдина умова – майбутній партнер не повинен літати до РФ та Білорусі [3].

За 2022 рік SkyUp мала успішний досвід співпраці по довгостроковим контрактам з 9 компаніями, з 5 з котрих продовжує працювати і надалі. На умовах мокрого лізингу авіакомпанія надавала 11 середньомагістральних літаків Boeing-737, середній вік яких складав 14 років. По вєтлізингових контрактах SkyUp співпрацювала з 9 авіакомпаніями. Зокрема, з Wizz Air, TailWind, Smart Wings, Freebird Airlines. У планах – розширювати географію польотів на Африку та Південну Америку. Згідно до даних внутрішньої

статистики авіакомпанії SkyUp, починаючи з лютого 2022 року і по вересень 2022 року в межах співпраці по ветлізу було виконано 4219 рейсів [3].

SkyUp також підтвердив, що наразі активно працює над створенням окремої компанії з європейським сертифікатом експлуатанта, окремим штатом та літаками спеціально для європейського ринку. Цей процес триватиме кілька місяців, проте після успішного завершення його SkyUp зможе самостійно здійснювати рейси та продавати квитки як повноцінний перевізник. Для отримання європейської ліцензії достатньо мати один зареєстрований в ЄС літак, а також декілька європейців у штаті, але кадровий кістяк становитимуть українці. Після реєстрації європейської SkyUp, материнська компанія передасть їй свої літаки на умовах «мокрого лізингу». Операційну діяльність забезпечуватиме український офіс. Завдяки цьому матимемо податки та робочі місця в Україні. При цьому буде змога користуватися всіма благами європейського сертифіката експлуатанта.

У фокусі авіакомпанії - розширення діяльності в Молдові, запуск регіональних представництв і продаж турпакетів у країнах Балтії (Таллінні, Вільнюсі та Ризі), Казахстані. До отримання європейської ліцензії компанією SkyUp, доставляти туристів JoinUp Baltic планується власними літаками, переданими в «мокрій лізинг» авіакомпанії-партнеру [3].

МАУ була найбільшим перевізником України. Але з понад 20 бортів зараз можуть літати 4: три Boeing 737 та один Embraer 190. Частину відкликали лізингодавці напередодні війни, інші залишаються в українських аеропортах [2].

1 травня 2022 року було оголошено, що латвійська авіакомпанія airBaltic орендувала літак від української авіакомпанії МАУ. Цей договір передбачає тимчасову оренду Boeing 737-900ER разом з українським персоналом. Літак, який є найбільшим середньомігстральним літаком у флоті МАУ та може перевезти до 200 пасажирів, буде використовуватись airBaltic на маршрутах з підвищеним попитом, оскільки він вміщує на 50 пасажирів більше, ніж власні літаки латвійської авіакомпанії. Літак, який належить МАУ, буде використовуватися для сполучення європейських напрямків airBaltic, включаючи рейси до Берліна, Мадрида, Брюсселя, Осло, Копенгагена та інших міст. Чотири екіпажі МАУ беруть участь в операційній роботі літака на маршрутах партнерів. Літак буде зберігати корпоративні кольори та ліврею МАУ, а екіпажі будуть працювати в оригінальній уніформі своєї компанії. Згідно з умовами контракту на кожному рейсі літака МАУ на маршрутах airBaltic буде присутній сервіс-представник латвійського перевізника. Технічне обслуговування Boeing 737-900 відбуватиметься за допомогою іноземних підрядників, що входять до складу флоту airBaltic [4].

Термін дії даної лізингової угоди між МАУ та airBaltic не розголошується. Слід зауважити, що airBaltic стала чи не єдиною авіакомпанією, що анонсувала повний вихід із ринку авіаперевезень рф.

Інші великі українські авіакомпанії, які перевозили пасажирів до лютого 2022 року, тепер польотів не виконують. Простоюють літаки Azur Air Ukraine, Windrose, Bees Airline.

Від початку війни авіакомпанія Bees Airline втратила всі свої літаки, які були повернуті за кордон на вимогу лізингодавців. У компанії було всього чотири літаки Boeing 737-800, які були власністю американських компаній San Clemente Leasing LLC та Bank of Utah. Ці літаки були повернуті за кордон до початку повномасштабної війни, тому компанія залишилася без жодного літака. У серпні 2022 року Державна авіаційна служба України анулювала Сертифікат експлуатанта Bees Airline, але в компанії заявили, що будуть намагатися повернути свою ліцензію [4].

Не зважаючи на війну в Україні авіакомпанія Supernova Airlines з групи «Нова пошта» планує збільшити флот в два рази з 2 до 4 літаків. Наразі Supernova Airlines вже має два вантажних літаки, які взяла на умовах лізингу. Флот авіакомпанії включає два Ан-26 1978 та 1982 року випуску, їх власником та лізингодавцем є компанія EXPEDITION AVIATION (FZC) з ОАЕ [1].

Перші польоти заплановані вже весною 2023 року між аеропортами Європи. Подальше розширення флоту Supernova Airlines буде залежати від попиту і об'єму вантажів, які авіакомпанія буде перевозити на регулярній основі. Керівництво авіакомпанії поки не розкриває тип додаткових літаків.

До початку вторгнення Росії в Україну, компанія Supernova Airlines мала угоди про лізинг літаків Boeing 757, які вона планувала використовувати для перевезення вантажів з Америки, Азії та Європи в Україну. Проте, власник літаків вийшов з угоди через ризики, пов'язані з війною. Зараз компанія Supernova Airlines шукає оптимальний аеропорт для базування літаків, щоб забезпечити двосторонній рух вантажів між Україною та іншими країнами [1]. Після перемоги плануються розширення діяльності авіакомпанії в українських аеропортах Бориспіль та Львів. Щоб забезпечити доставку вантажів українським клієнтам, літаки будуть приземлятися в аеропорті поблизу кордону з Україною, звідки вантажі будуть доставлятися на місце.

Висновки

Перед початком російської агресії страхові компанії почали відмовлятися від страхування ризиків для літаків українських авіакомпаній, що призвело до масового відкликання літаків компаній, які їх не володіли, а брали в лізинг. Це призвело до втрат частини флоту SkyUp, MAU та Azur Air Україна, а також до того, що молода українська авіакомпанія Bees Airline повністю втратила свій флот.

Для тих компаній, які змогли евакуювати свої літаки, головним джерелом доходу стали чартерні перевезення для туроператорів, гуманітарні рейси та ветлізинг, коли компанія здає в оренду літак разом з екіпажем і технічним обслуговуванням.

Міжнародний лізинг в авіації України є важливим елементом розвитку цієї галузі в країні. Це стосується як пасажирської, так і вантажної авіації. Слід відзначити, що перевезення вантажів і передача частини флоту в «мокрый лізинг» – тактичні рішення, що дають змогу пережити активну фазу війни, але не вирішують проблему виживання в довгостроковій перспективі.

Список літератури

1. Авіакомпанія Нової пошти в два рази збільшить флот літаків. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: https://www.avianews.com/ukraine/2023/01/25/nova_poshta_additional_planes_for_supernovaairlines/
2. В режимі очікування. Що відбулося з українськими авіакомпаніями за понад рік війни. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://www.rbc.ua/rus/travel/rezhimi-ochikuvannya-shcho-vidbulosya-ukrayinskimi-1680001581.html>
3. Мокрий лізинг. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://skyup.aero/uk/wet-lease>
4. Як українські авіакомпанії заробляють і занепадають під час війни. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://www.bbc.com/ukrainian/features-63403865>