

В будущее смотрят с оптимизмом

ГТЛК – в фарватере процесса обновления парка воздушных судов отечественных авиакомпаний

ЛИЗИНГ

Минувший год стал беспрецедентным для молодого российского рынка авиационного лизинга. В прошлом году доля авиализинга в объеме нового бизнеса отечественных лизинговых компаний выросла с 3 до 16%. Однако у экспертов отрасли нет единого мнения по поводу того, сможет ли он быть локомотивом рынка и в 2014 году. По прогнозам «Эксперта РА», на этот раз сегмент покажет гораздо меньший рост, так как сработает эффект высокой базы. В то же время инициативы государства направлены на стимулирование обновления парка отечественных авиакомпаний. Как оценивают ситуацию российские лизингодатели, работающие в авиационном сегменте, рассказывает **первый заместитель генерального директора Государственной транспортной лизинговой компании Антон Борисевич**.

– Антон Владимирович, ГТЛК в первую очередь известна как крупнейший отечественный лизингодатель в сегменте региональной авиации. Интересно ли вам это направление работы в перспективе?

– Да, ГТЛК обязательно продолжит инвестировать в обновление парков региональных авиакомпаний России. Более того, несмотря на успехи двух последних лет, могу сказать, что мы только в начале пути. Не нужно забывать о том, что до смены тренда парк региональных воздушных судов в стране сократился на треть. Еще более негативные тенденции имели место в малой авиации. Учитывая высокие темпы списания устаревших типов воздушных судов, а также развитие авиасообщения, потребности авиакомпаний в малых и региональных самолетах разной вместимости до 2020 года ФГУП ГосНИИ ГА оценивает примерно в 1000 единиц техники. Пока в парке ГТЛК 40 таких самолетов, по 28 из которых контракты были подписаны в прошлом году. Это уже довольно большой флот. Региональные и малые воздушные суда, поставленные ГТЛК, эксплуатируются более чем на 160 внутренних маршрутах. Учитывая проекты, которые находятся сегодня в работе, полагаю, что в 2014 году количество поставок техники региональным авиакомпаниям продолжит расти.



Первый заместитель генерального директора ГТЛК Антон Борисевич

– Насколько существенную роль в развитии сегмента сыграла государственная поддержка отрасли?

– Региональные и местные авиаперевозки – сложный бизнес. В настоящее время без государственной поддержки развивать его практически невозможно. В 2013 году реализовывались 5 проектов по субсидированию перевозок в различных регионах страны. Все они дали в разной степени, но положительные результаты. Однако если говорить об обновлении флота, то основную роль в запуске этого процесса сыграло постановление Правительства РФ № 1212, предусматривающее субсидирование затрат на уплату лизинговых платежей за региональные воздушные суда. Клиенты ГТЛК уже получили субсидии по 29 самолетам. Это самый большой показатель в отрасли. В прошлом году на реализацию данной программы правительство выделило 2,1 млрд рублей. В текущем году эта сумма составит 2,4 млрд рублей. На эффективности работы постановления положительно сказались изме-

нения, внесенные в прошлом году, в том числе по инициативе нашей компании. В первую очередь я имею в виду распространение действия документа на унитарные предприятия, которые изначально были лишены поддержки.

– На ваш взгляд, постановление Правительства РФ № 1212 будет еще дорабатываться, и нужно ли это делать?

– Я думаю, что для эффективной работы любой программы ее необходимо периодически приводить в соответствие с современными потребностями отрасли. В документе есть несколько моментов, которые мы хотели бы доработать. В первую очередь мы видим необходимость изменения модели субсидирования: она должна охватывать не только финансовый, но и операционный лизинг. Для этого нужно субсидировать не авиакомпании, а финансовые институты. Использование операционного лизинга позволило бы снизить расходы авиакомпаний и расширить доступ к новым воздушным судам. В сегменте магистральной авиации около 70% воздушных судов, взятых в лизинг, находятся в операционной аренде.

– В 2013 году ГТЛК впервые вышла на рынок магистральных самолетов. С чем связано это решение?

– Сегодня около 70% авиационной доли рынка лизинга занимают иностранные лизингодатели. В связи с серьезными требованиями к надежности компаний, высоким порогом для входа и рядом иных нюансов из российских лизингодателей в магистральном сегменте могут работать единицы. Нашей целью было поддержать развитие рынка в России.

– Как вы оцениваете итоги первого года работы в сегменте магистральных воздушных судов?

– Я считаю, что мы успешно вышли на рынок. Для работы в сегменте ГТЛК создала дочернюю компанию GTLK Europe, которая в 2013 году поставила российским авиакомпаниям 12 магистральных самолетов: Airbus A321, Boeing 737-400 и Boeing 737-800. Благодаря началу работы в капиталоемкой части сегмента, а также успехам в развитии лизинга региональных самолетов авиационная доля в объеме нового бизнеса ГТЛК выросла с 4 до 28%.

– Все названные вами воздушные суда – иностранного производства. Планирует ли ГТЛК работать с отечественными самолетами?

– Да, мы нацелены на работу с воздушными судами отечественного производства. Мы видим большие перспективы SSJ 100 и других новых российских самолетов. Но ГТЛК – финансовый институт, мы не можем диктовать клиентам, какое воздушное судно им нужно приобрести. И единственное, что может подстегнуть спрос, – это более выгодные условия сделок, чем в случае с судами иностранного производства. В этой связи мы приветствуем продление действия постановления Правительства РФ № 1073, предусматривающего субсидирование кредитов на покупку отечественных самолетов, на 2013–2015 годы. Также я считаю правильным решением расширение действия постановления правительства № 1212 на SSJ 100 и Ан-148. Однако названные программы поддержки касаются только финансового лизинга. Следующим важным шагом должно стать утверждение механизма гарантии остаточной стоимости данных воздушных судов. Эта мера сейчас активно обсуждается в правительстве. В рабочую группу по разработке мер государственной поддержки производства и продаж отечественных самолетов, которую курирует вице-премьер Дмитрий Rogozin, помимо прочих входят и специалисты Государственной транспортной лизинговой компании. Самолеты совершенно новые, и сколько они будут стоить, к примеру, через 12 лет, не знает никто, что существенно тормозит развитие операционного лизинга российских самолетов. Мы принимаем активное участие в решении этого вопроса. Сейчас в работе находятся несколько вариантов гарантии остаточной стоимости судов. Если в итоге будет выбран действительно эффективный механизм, он сможет существенно улучшить рыночную ситуацию и открыть доступ большому числу российских авиакомпаний к новым отечественным судам. Я надеюсь, что к середине года мы уже увидим конкретное решение.

– После трагедии с самолетом авиакомпании «Татарстан» стала активно обсуждаться возможность запрета на покупку старых воздушных судов российскими авиакомпаниями. Как вы относитесь к подобной инициативе?

– Уже давно доказано, что возраст воздушного судна не является важнейшим показателем его летной годности. Значение имеет интенсивность эксплуатации: количество часов налета, циклов и уровень технического обслуживания, которое с возрастом судна становится дороже. Если все выполняется в соответствии с требованиями производителей и авиационных властей, никаких проблем с воздушными судами не возникает. В мире много примеров, когда 25–30-летние самолеты успешно эксплуатируются. Эта мера была бы оправдана, если бы вместо старых зарубежных самолетов спрос удовлетворяли новые отечественные. Однако пока их производится недостаточно.

– Каков возраст самолетов в парке ГТЛК?

– В сегменте региональной авиации мы работаем в первую очередь с новыми самолетами. Что касается магистральных воздушных судов, то мы работали как с новыми, так и с уже эксплуатировавшимися самолетами. Самые возрастные суда в нашем парке – Boeing 737-400, выпущенные в 2000 году. Эти машины были переданы в финансовый лизинг. При поставках в операционный лизинг мы стараемся не переходить 10-летний рубеж, так как сроки сделок довольно длительные.

– Подводя итог нашему разговору, хотелось бы узнать ваше мнение по поводу того, как будет развиваться авиационный сегмент лизинга в 2014 году. Сработает ли эффект высокой базы, как предрекают некоторые эксперты отрасли?

– Конечно, рынок авиационного лизинга будет зависеть от экономики страны в целом, поэтому давать прогнозы очень сложно. В прошлом году авиация показала колоссальные темпы роста, повторить их будет крайне тяжело. Но я надеюсь, что в физических объемах рынок сохранится, и авиационный сегмент будет активно развиваться. Так что ГТЛК смотрит на перспективы 2014 года довольно оптимистично.



Над спецвыпуском работали:
Юрий Бурылин – главный редактор
Вячеслав Лобов – специальный корреспондент

Екатерина Игнатьева – верстка
Редакция газеты «Транспорт России» –
rustransport@mail.ru, goldasn@mail.ru

Служба рекламы, маркетинга
и выставочной деятельности ЗАО «Издательство «Дороги»
Тел.: (495) 748-36-84
E-mail: transreklama@list.ru