

ОБЗОРЕНИЕ

В последние годы состояние местных и региональных авиационных перевозок как критическое характеризуют не только эксперты отрасли, но и федеральные власти. Согласно исследованию технологической платформы «Авиационная мобильность и авиационные технологии» в настоящий момент на этот сегмент рынка приходится лишь около 6% от общего объема внутренних авиаперевозок. Местной и региональной авиацией ежегодно пользуются не более трех миллионов человек. После распада СССР новых дотационных программ, способных и дальше удерживать на плаву малую авиацию, разработано не было. Так что падение пассажиропотока в пятнадцатый раз стало вполне логичным итогом постсоветского периода.

Местные перевозки практически прекращены в Центральном, Приволжском и Южном федеральных округах. Серьезные потери понесла и инфраструктура. Количество используемых гражданской авиацией аэродромов уменьшилось с 1302 (в 1992 году) почти на тысячу. Тем не менее в России с ее огромной территорией и неравномерной плотностью заселения значительное количество авиационных перевозок приходится на территории регионов. В европейской части России недоразвитый авиасектор компенсируется железнодорожным и автомобильным сообщением. Но на территории Урала и Приморья такой альтернативы нет.

Еще одна проблема: если все же летать, то на чем? Численность регионального парка сегодня на 25% меньше, чем была в 1991 году. За последние 10 лет в среднем списываются по 33 самолета в год, значительно больше, чем поступает новых. Интерес для региональных перевозчиков представляют новые самолеты «Антонов». Ан-140 рассчитан на 50 пассажиров, а Ан-148 на 75. Но, по словам экспертов авиационной технологической платформы, пока их стоимость высоковата. По сути, она равна иностранному аналогу, но инмарки прельщают российских авиакомпаний отлаженным послепродажным сервисом. Не случайно отечественные перевозчики долго просили власти ускорить введение беспосадочного режима для региональных и ближнемагистральных воздушных судов. Для большинства типов самолетов пошлины были отменены.

Параллельно власти принимают попытки решить еще одну важнейшую проблему. По данным Минтранса

России, в стране действуют 332 аэродрома. Однако только 62% имеют взлетно-посадочные полосы с искусственным покрытием, лишь 65% оснащены системой светосигнального оборудования. Более половины действующих аэродромов нуждаются в капитальном ремонте. Согласно отчету о реализации Федеральной целевой программы в прошлом году реконструкция или строительные работы велись в 24 аэропортах. Однако для того чтобы говорить о восстановлении инфраструктуры, этого явно недостаточно. К тому же, по данным отраслевой статистики, деятельность 80% операторов российских аэропортов нерентабельна. Одна из причин – высокая арендная плата за землю. Улучшить финансовое положение аэропортов призван приказ Минэкономразвития «Об утверждении ставок арендной платы в отношении земельных участков, находящихся в собственности Российской Федерации и предоставленных (занятых) для размещения аэродромов и аэропортов». От снижения финансовой нагрузки на российские аэропорты Минэкономразвития ждет падения стоимости авиаперевозок. Но и это еще не все. Власти пришли к выводу о необходимости федерального субсидирования региональных аэропортов. Для этого были созданы федеральные казенные предприятия, куда переданы имущественные комплексы аэропортов местных воздушных линий. В настоящее время на базе 50 аэропортов работают шесть федеральных казенных предприятий, отнесенных к ведению Росавиации.

Сегодня с уверенностью можно говорить о том, что государство вплотную занялось восстановлением местной и региональной авиации. Например, программа

Крылья для регионов

Лизинг поможет решить проблему обновления авиапарка для местных перевозок



субсидирования перевозок с Дальнего Востока в центр страны продолжает успешно работать. Также существуют самостоятельные региональные программы поддержки местных авиалиний. Так, 80% убытков рейса между Новосибирском и Горно-Алтайском, выполняемого компанией «Ангара», компенсирует правительство Республики Алтай. А Республика Тыва субсидирует перелет между Красноярском и Кызылом, который осуществляют самолеты авиатакси Dexter. Подобных примеров немало. Однако, по оценкам экспертов, наиболее значительное влияние на региональные перевозки должно оказать постановление правительства № 1212 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение российских авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда, получаемые российскими авиакомпаниями от лизинговых компаний по договорам лизинга для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок». На его реализацию в 2012–2014 годах выделено 1,9 млрд рублей. По словам Председателя Правительства РФ Дмитрия Медведева, на 1 июня 2012 года четыре авиакомпания заключили договоры лизинга по при-

обретению 26 самолетов, получены запросы и от других авиаперевозчиков. Действенным и эффективным продолжает быть механизм лизинга, на базе которого приобретаются большинство судов.

ЛИДЕР ОТРАСЛИ

ГТЛК — финансовая элита России

и самая быстрорастущая компания на рынке лизинга

Государственная транспортная лизинговая компания известна рынку как компания, эффективно реализующая механизм государственного лизинга. Уже в конце 2010 года все внесенные в уставной капитал средства в размере 10 млрд рублей были реализованы в полном объеме. Сейчас финансирование программ государственного лизинга продолжается за счет средств, возвращаемых в качестве лизинговых платежей, а это около 4 млрд рублей ежегодно.

В целом на реализацию программ государственного лизинга за все время их работы, в том числе благодаря реинвестированию, уже направлено 19 млрд рублей. В общем, к концу первого полугодия 2012 года объем лизингового портфеля ГТЛК достиг 83 млрд рублей.

Сегодня одним из приоритетных направлений раз-



тем не менее не многие лизинговые компании готовы работать в рамках новых возможностей для региональных перевозчиков. Практически единственной в сегменте малой и региональной авиации на сегодняшний день является Государственная транспортная лизинговая компания, которая в силу приоритетности работы в ключевых для государства сегментах активно подкочилась к работе. В марте ГТЛК заключила контракт на

приобретение 15 самолетов Cessna 208B Grand Caravan с опционом еще на 15 воздушных судов данного типа. На сегодняшний день это является самой крупной закупкой самолетов для местных авиаперевозок в России. Са-

молеты предназначены для перевозки 9 пассажиров, такое количество кресел – одно из наиболее востребованных. Уникальность этих самолетов состоит в том, что они максимально просты в эксплуатации и приспособлены для работы в сложных условиях, в том числе на грунтовых неподготовленных аэродромах с короткими взлетно-посадочными полосами. Кроме того, в начале июня нынешнего года в рамках государственного субсидирования ГТЛК уже заключила контракт на три самолета L410 UVP E-20, предназначенных для местных и региональных перевозок, с ГП КК «КрасАвиа».

Помимо лизинга воздушных судов Государственная транспортная лизинговая компания уже не первый год держится в лидерах в сегменте аэропортового и аэронавигационного оборудования.

Всестороннее решение вопроса развития столь значимых для страны региональных перевозок в условиях активной государственной поддержки и эффективного использования современных финансовых механизмов неизменно должно привести к отличному результату – построению комфортной и доступной сети воздушных путей на территории необъятной России.

Екатерина ИВАНОВА

и стимулирования развития пассажирских перевозок стоит очень остро. Сегодня ГТЛК является единственной компанией на рынке лизинга, ориентированной на работу в рамках государственных инициатив развития региональных перевозок. Основными факторами, которые способствуют эффективному стимулированию обновления воздушных парков, являются работа в рамках постановления Правительства РФ № 1212 от «30» декабря 2011 года. «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей

за воздушные суда, получаемые российскими авиакомпаниями по договорам лизинга для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок», наличие контрактов с ведущими иностранными производителями малых воздушных судов, соответствующих требованиям российского регулирования воздушных полетов, гибкие финансовые механизмы финансирования сделок.

Государственную транспортную лизинговую компанию в 2011 году авторитетное рейтинговое агентство «Эксперт РА» назвало самой быстрорастущей на рынке. Министерство транспорта не

раз отмечало эффективность реализации лизинговых программ для транспортной отрасли и отдельно отметило коллектив компании почетным дипломом за вклад в решение государственных задач по развитию транспортной отрасли регионов. В этом году достижений тоже хватает. ГТЛК стала лауреатом премий «Финансовая элита России» и «Основа Роста».

Сегодня ГТЛК сотрудничает с ведущими российскими банками, ведет деятельность во всех регионах России и поставляет в лизинг различные виды техники и оборудования для предприятий всех сфер транспортной отрасли и других отраслей экономики.



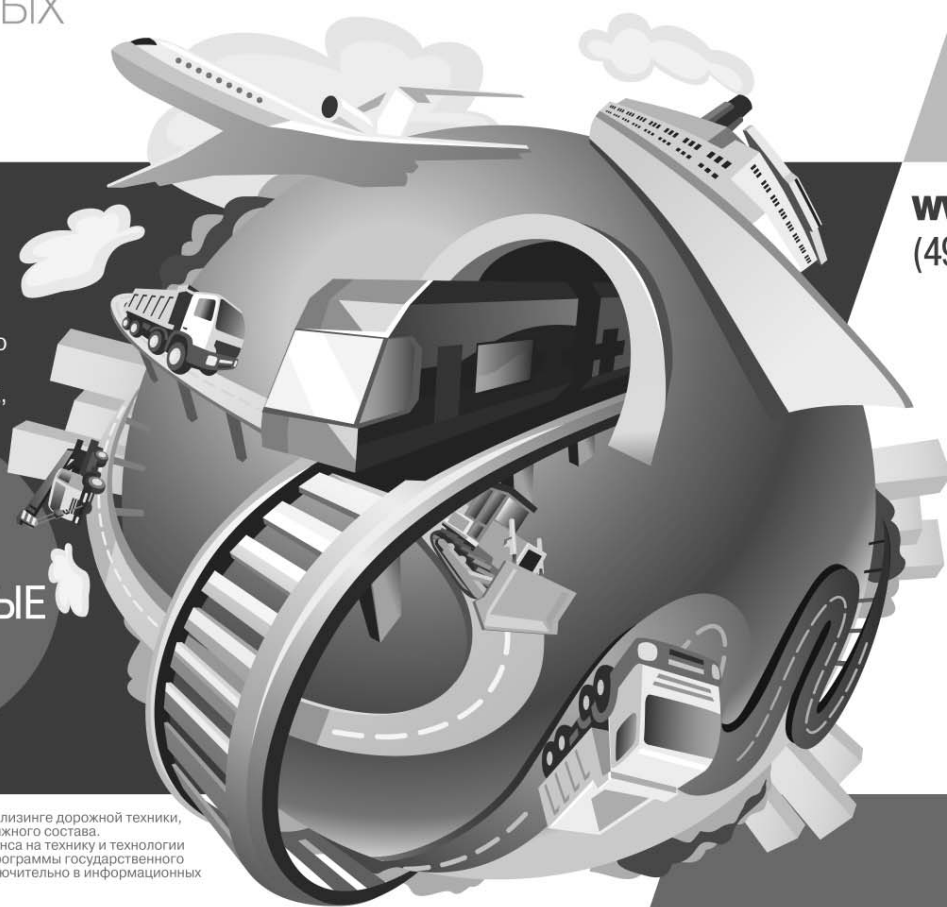
ВЫБИРАЙТЕ ЛИДЕРА

ЛУЧШАЯ ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ
ОТЕЧЕСТВЕННЫХ И ИНОСТРАННЫХ
ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ
НА УНИКАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ

ЛИЗИНГ ВСЕХ ВИДОВ ТЕХНИКИ И ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

// Лизинг дорожной техники и оборудования, грузового и пассажирского транспорта, лизинг авиационной техники, включая аэронавигационное и аэропортовое оборудование, железнодорожного подвижного состава, водного транспорта и портового оборудования //

ЛУЧШИЕ
СТАВКИ
КОМФОРТНЫЕ
УСЛОВИЯ



www.gtlk.ru
(495) 2210012