

# Шанс на возрождение



**А. В. Зайцев,**  
директор по работе  
с авиационной  
и аэродромной техникой  
ГТЛК

Благодаря усилиям федеральных и региональных властей в России начинает возрождаться инфраструктура региональной и местной авиации. Постановление Правительства РФ № 1212 вступило в силу менее года назад и уже зарекомендовало себя как эффективный инструмент государственной поддержки авиации, однако его недостаточно. Одним из путей дальнейшего развития отрасли может стать создание консолидированного заказчика воздушных судов, скорее всего – лизинговой компании, которая за счет собственных и заемных средств будет закупать парк региональных и местных самолетов.

Всего лишь два года назад про состояние отечественной региональной и местной авиации можно было сказать одно: рынок находится в полном упадке. Согласно исследованиям, на этот сегмент приходилось лишь около шести процентов от общего объема внутренних перевозок. Местной и региональной авиацией ежегодно пользовались не более трех миллионов россиян – по сравнению с советским периодом пассажиропоток упал в 15 раз. Местные перевозки были практически прекращены в Центральном, Приволжском и Южном федеральном округах. Серьезные потери понесла и инфраструктура. В 1992 г. насчитывалось 1302 аэродрома, используемых гражданской авиацией, в настоящее время их немногим более 300. Многие ли верили в то, что этот тренд удастся изменить, – сейчас сказать сложно. Однако в России – с ее огромной территорией и неравномерной плотностью заселения – значение региональных авиаперевозок сложно переоценить. В европейской части России недоразвитый авиасектор компенсируется железнодорожным и автомобильным сообщением. Но на территории Урала и Приморья такой альтернативы просто нет, поэтому для экономического развития страны возрождение регионального и местного авиасообщения было необходимо.

Сегодня пессимистично настроенных специалистов отрасли стало гораздо меньше. И, пожалуй, важнейшую роль в этой перемене настроений сыграло Постановление Правительства РФ № 1212.

Документ вступил в силу начале 2012 г. и довольно быстро завоевал звание одного из наиболее эффективных государственных инструментов поддержки региональной авиации. В первый же год работы «Правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение российским 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» мерой господдержки воспользовались шесть авиакомпаний: «РусЛайн», «Томск Авиа», «Таймыр», «АК Барс Аэро», «Авиа Менеджмент Групп» и «Якутия». По программе уже приобретено 26 самолетов, а по итогам текущего года эта цифра должна заметно вырасти. Если в 2012 г. на реализацию Постановления № 1212 было выделено 1,5 млрд рублей, то в текущем году – 2,1 млрд рублей. По оценкам Минтранса, это позволит субсидировать лизинг до 40 воздушных судов.

ГТЛК как государственная компания одной из первых подключилась к работе в рамках Постановления № 1212. В общей сложности в 2012 г. компания заключила лизинговые договоры на поставку девяти воздушных судов для местных и одного – для региональных перевозок. В начале июня ГТЛК подписала контракт на три самолета L410 UVP E-20 с ГП КК «КрасАвиа». В августе заключен договор с авиакомпанией «ПАНХ» на три самолета Cessna 208B GrandCaravan. К активной работе по развитию малых перевозок подключились региональные власти.



В 2012 г. подписано соглашение с администрацией Томской области, направленное на взаимное сотрудничество в целях стимулирования социально-экономического развития региона с акцентом на местные и региональные авиационные перевозки, обновление аэропортовой инфраструктуры и содействие развитию регионального рынка лизинга авиационной техники и оборудования. Одним из первых проектов ГТЛК в рамках соглашения стало заключение контракта с ОАО «Томск Авиа» на поставку трех самолетов Cessna 208B GrandCaravan. Компания первой из клиентов ГТЛК получила государственную субсидию, которая составила более 90 млн рублей. Также в рамках Соглашения о сотрудничестве с Томской областью ГТЛК в ноябре подписала с «Томск Авиа» договор на поставку самолета CRJ-200 для выполнения региональных перевозок. В 2013 г. спрос на воздушные суда вместимостью до 20 пассажиров значительно вырос. На данный момент ГТЛК передала лизингополучателям 13 региональных самолетов, договоры заключены еще на девять судов. Таким образом, к концу года количества поставленных клиентам самолетов вместимостью до 20 пасс. превысит 22 единицы.

Самым символическим контрактом текущего года в сегменте региональной авиации стал договор ГТЛК и авиакомпании «Татарстан» на поставку 15 воздушных судов Cessna Grand Caravan в рамках Постановления Правительства № 1212 и местной программы поддержки авиации. В апреле в Приволжском федеральном округе стартовала программа субсидирования региональных пассажирских авиаперевозок. Ожидается, что благодаря этой поддержке пассажиропоток между регионами ПФО по итогам 2013 г. возрастет с 30 тыс. до 150–170 тыс. чел.

Тем не менее, первый год работы программы показал, что в документе есть и слабые места. В 2012 г. на субсидии в рамках Постановления № 1212 было выделено 1,5 млрд руб., однако освоено лишь 934 млн руб. Если бы на государственное субсидирование мог претендовать больший круг авиакомпаний, показатели были бы выше. Для подготовки поправок была создана рабочая группа министерства транспорта Российской Федерации и министерства промышленности и торговли РФ, также свои предложения готовили компании, работающие в рамках Постановления № 1212.

В августе 2013 г. Правительство утвердило изменения в правилах предоставления субсидий. Первая поправка касается расширения действия программы на турбореактивные самолеты вместимостью от 75 до 103 пассажиров, т. е. на AN-148 и SSJ 100. С вступлением России во Всемирную торговую организацию страна добровольно отказалась от некоторых мер поддержки отечественной промышленности, в том числе авиапрома. До последнего времени не действовал ни один инструмент, дающий отечественным самолетам преимущество перед воздушными судами зарубежного производства: в рамках Постановления № 1212 можно было работать только с воздушными судами емкостью до 72 мест, т. е., увы, с самолетами иностранного производства. Теперь авиакомпании получили возможность получить субсидию на приобретение отечественных воздушных судов, также имеющих хорошие перспективы для эксплуатации на межрегиональных маршрутах. На эти цели правительство планирует потратить до 30 % от средств, выделяемых на программу. Данное решение властей более всего комментировали экспертные сообщества, оставив в тени еще одно важное изменение, внесенное в Постановление № 1212.

Ранее на субсидию не могли претендовать унитарные предприятия. Однако, как и частные авиакомпании, в поддержке так же нуждаются ГУПы. Теперь они уравниены в правах и могут брать в лизинг воздушные суда с субсидированием первого лизингового платежа. Однако работа над усовершенствованиями правил предоставления субсидий еще не закончена: в документе осталось несколько моментов, которые в дальнейшем могут затруднить сотрудничество лизинговых и авиационных компаний в рамках программы.

Во-первых, срок ввода в эксплуатацию самолета с даты договора по-прежнему ограничен шестью месяцами. При приобретении нового воздушного судна выполнить это требование практически невозможно, поэтому работать в рамках Постановления № 1212 решается крайне ограниченное количество лизингодателей. Срок изготовления нового самолета – от шести месяцев. Затем судно нужно доставить в Россию, пройти регистрацию и другие обязательные процедуры. ГТЛК берет на себя дополнительные риски, чтобы у региональных авиаперевозчиков была возможность получить новый самолет. Компания сначала контрактует воздушное судно и только за четыре месяца

до его поставки оформляет отношения с лизингополучателем. Работать по такой схеме практически никто не готов. Во-вторых, большинство авиакомпаний не имеют возможности предоставить гарантии банка на пять лет в силу собственного нестабильного финансового состояния. Было бы правильно дать перевозчикам возможность предоставления гарантии на 1 год с ее последующим продлением.

Несмотря на то что Постановление № 1212 хорошо себя показало и в дальнейшем, скорее всего, будет только совершенствоваться, региональная и местная авиация все еще остается проблемным сегментом авиарынка. На реализацию программы субсидирования в бюджете заложены деньги на 2014–2015 гг., однако мало шансов, что этого будет достаточно, чтобы региональные авиаперевозчики смогли полностью встать на рыночные рельсы. Одним из путей дальнейшего развития отрасли может стать создание консолидированного заказчика воздушных судов. В этой роли должна выступить лизинговая компания, которая за счет собственных и заемных средств будет закупать парк региональных и местных самолетов. Эта мера приведет к унификации парка воздушных судов, позволит лизингодателю создать единый центр технического обслуживания самолетов на территории России, что должно привести к снижению стоимости ТОиР и даст возможность авиакомпаниям более эффективно эксплуатировать свои воздушные суда. Также создание консолидированного заказчика может подстегнуть развитие операционного лизинга в этом сегменте рынка.

Сегодня мы уже ушли далеко вперед по сравнению с тем, что можно было наблюдать в сегменте региональной и местной авиации всего пару лет назад. Благодаря усилиям федеральных и региональных властей вновь начинает развиваться инфраструктура. Так, в конце лета власти Приморья заявили о строительстве 30 новых и возрождении 10 уже существующих аэропортов. На базе ОАО «Сахалинские авиатрассы» и ОАО «ВладАвиа» создается дальневосточная авиакомпания, которая помимо международных рейсов и перевозок по Дальнему Востоку будет осуществлять пассажирские перевозки по территории Приморья. Ожидается, что все эти меры приведут к увеличению потока пассажиров на местных авиалиниях в 10 раз – с 8 до 83 тыс. чел. в год. Разрабатывают и внедряют свои программы и другие регионы России. ■