

Андрей Зайцев:

«АВИАЛИЗИНГ В РОССИИ.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ РАБОТАЕТ. ЧТО ДАЛЬШЕ?»

Год назад Россия вступила во Всемирную торговую организацию, тем самым добровольно отказавшись от ряда мер поддержки отечественной промышленности. Не остался в стороне и российский авиапром. До последнего времени в стране не действовал ни один инструмент, дающий отечественным самолетам преимущество перед воздушными судами зарубежного производства. Однако в начале августа были утверждены изменения в Правила предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок (Постановление Правительства РФ №1212), которые без нарушения требования ВТО должны сделать Ан-148 и SSJ100 более привлекательными для российских авиакомпаний. По итогам более чем полутора лет действия Постановления №1212 одним из наиболее активных лизингодателей, работающих в рамках документа, стала Государственная транспортная лизинговая компания, поэтому итоги работы Правил предоставления субсидий и их будущее мы решили обсудить с директором по работе с авиационной и аэродромной техникой ГТЛК Андреем Зайцевым.



Андрей Валерьевич, в первую очередь хотелось бы узнать, как Вы оцениваете работу Постановления Правительства №1212 до утверждения новой редакции документа? Можно ли назвать итоги этой работы позитивными?

Я думаю, что на этот вопрос можно ответить только однозначно «да». По сути, как показало время, вступление в силу Постановления №1212, наряду с другими мерами поддержки, дало мощный толчок возрождению местного и регионального авиасообщения в стране. Региональные авиакомпании не имеют достаточных финансовых средств, чтобы безболезненно обновлять свой флот. Оплата первого лизингового платежа за счет государственных средств сделала модернизацию парков авиаперевозчиков более реальной. Цифры говорят сами за себя: в прошлом году в рамках программы было приобретено 26 самолетов, мерой поддержки воспользовались шесть авиакомпаний. Для российских реалий это весьма внушительная цифра. Если в 2012 г. на реализацию Постановления «1212 было выделено 1,5 млрд руб., то в текущем году – 2,1 млрд руб. По оценкам Минтранса, это позволит субсидировать лизинг до 40 воздушных судов.

В своей работе вы видите подтверждение столь позитивных прогнозов Министерства транспорта?

В этом году спрос на самолеты для местных и региональных авиаперевозок значительно вырос. Если в 2012 г. ГТЛК поставила в общей сложности девять воздушных судов для местных перевозок, то в этом мы уже передали лизингополучателям 13 региональных самолетов и еще на девять заключены договоры. Таким образом, до конца года мы поставим минимум 22 воздушных судна вместимостью до 20 кресел. Не на все эти самолеты авиакомпании получают субсидии, т.к. Постановление №1212 предъявляет к лизингополучателю ряд требований, которым авиакомпании должны соответствовать, что не всегда получается. Но, тем не менее, дина-

мика на лицо. Также не могу не отметить, что свои меры поддержки авиаперевозок успешно внедряют и региональные власти. Например, в апреле в Приволжском федеральном округе стартовала программа субсидирования региональных пассажирских авиаперевозок. Генеральным перевозчиком по ней выступает авиакомпания «Татарстан», которая в этом году приобрела у ГТЛК в лизинг 15 воздушных судов Cessna Grand Caravan. Ожидается, что благодаря данной мере поддержки пассажиропоток между регионами ПФО по итогам 2013 г. возрастет с 30 тыс. до 150–170 тыс. человек, а это очень серьезные цифры.

Вы сказали, что не все региональные авиакомпании могут претендовать на получение субсидии в рамках Постановления №1212, новая редакция документа изменила ситуацию?

Частично да. Еще в прошлом году стало понятно, что, несмотря на все плюсы Постановления №1212, у него есть ряд слабых мест. Так, на субсидию не могли претендовать унитарные предприятия. Однако ГУПы так же, как и частные авиакомпании, нуждаются в поддержке. Теперь они уравниваются в правах и могут брать в лизинг воздушные суда с субсидированием первого лизингового платежа.

Что еще вы бы считаете целесообразным изменить в Постановлении №1212 в перспективе?

ГТЛК отправляла свои предложения изменений Правил предоставления субсидий в Минтранс и Минпромторг. Одно из них касалось как раз унитарных предприятий. Надеюсь, что время остальных еще придет. Самым критичным для нас является крайне ограниченный срок ввода в эксплуатацию самолета с даты заключения договора – шесть месяцев. Практически все воздушные суда, которые поставила в лизинг ГТЛК, являлись новыми. Однако срок изготовления нового воздушного судна составляет от 6 месяцев, следовательно, выполнить это требование крайне сложно. Зачастую авиакомпании проще приобрести бывшее в употреблении воздушное судно для того, чтобы исключить риск нарушения законодательства. Нам, как лизингодателю, приходится брать на себя дополнительные риски для того, чтобы у региональных авиаперевозчиков была возможность получить новый самолет. ГТЛК сначала контрактует воздушное судно, а уже затем – не раньше, чем за четыре месяца до поставки - оформляет отношения с лизингополучателем. За

это время может многое случиться, например, клиент просто передумает. Эта нестыковка – одна из причин, почему в рамках Постановления №1212 работает крайне ограниченное количество лизингодателей. Во-вторых, большинство авиакомпаний не имеют возможности предоставить гарантии банка на 5 лет в силу собственного нестабильного финансового состояния. Было бы правильно дать перевозчикам возможность предоставления гарантии на 1 год с ее последующим продлением.

Тем временем в документ было внесено другое изменение, которого вы не коснулись, – действие Правил предоставления субсидий было расширено на турбореактивные самолеты вместимостью от 75 до 103 пассажиров, т.е. на Ан-148 и SSJ100. Как Вы оцениваете эту инициативу?

Я уверен, что к подобному решению может быть только положительное отношение. Могу однозначно сказать, что ГТЛК полностью поддерживает расширение действия Постановления №1212 на Ан-148 и SSJ100. Пока в рамках этого документа можно было работать только с воздушными судами кресельной емкостью до 72 мест, т.е., увы, с самолетами иностранного производства. Теперь есть возможность получить субсидию и на приобретение отечественных воздушных судов, также имеющих хорошие перспективы для эксплуатации на межрегиональных маршрутах. Естественно, данная мера увеличит спрос на Ан-148 и SSJ100.

В завершение нашего разговора хотелось бы узнать, на Ваш взгляд, каких мер поддержки вне рамок Постановления №1212 пока не хватает нашему авиарынку?

Смотря какой сегмент рынка взять. Если мы будем говорить о магистральных самолетах, то мне кажется, что на данном этапе новые меры поддержки не требуются. Единственно, крайне желательно сохранить нулевую ввозную пошлину на ряд воздушных судов, аналогов которых по кресельной емкости не производится в России. В противном случае нас ждет рост и так не низкой стоимости авиабилетов. Региональная и местная авиация – более проблемный сегмент рынка. Одним из путей развития отрасли мне видится 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 позволит авиакомпаниям более эффективно эксплуатировать свои воздушные суда. Также создание консолидированного заказчика может подстегнуть развитие операционного лизинга в этом сегменте рынка.

