



Лизинг и кредиты: синергия партнерства

25 сентября 2017

Скоро исполняется год, как действует партнерское Соглашение о сотрудничестве между Международным инвестиционным банком (МИБ) и Публичным акционерным обществом «Государственная транспортная лизинговая компания» (ПАО «ГТЛК»).

По приглашению пресс-службы МИБ первые итоги реализации соглашения комментируют Дмитрий Шаплыко, Первый заместитель Генерального директора ПАО «ГТЛК», и Андрей Николаев, советник Председателя Правления МИБ.

На чем принципиально был основан выбор партнера по соглашению? Преследовалось ли при этом решение конкретных задач?

Дмитрий Шаплыко: Соглашение – это договор об интеграции усилий. Думается, что они у ГТЛК и МИБ не только пересекаются, но и идут в одном направлении.

Одно из важнейших направлений деятельности нашего Общества – лизинг воздушного транспорта. Флот ГТЛК насчитывает на сегодня свыше ста воздушных судов. Среди партнеров компании – крупнейшие зарубежные и российские авиапроизводители. Стратегически значимая цель ГТЛК – привлечение внебюджетных инвестиций в развитие транспортной отрасли России. С удовлетворением можно отметить, что МИБ стал одним из самых надежных и эффективных источников таких вложений.

Андрей Николаев: Многое, конечно, определяет предназначение подобных инвестиций. Соглашению предшествовал договор о предоставлении Обществу кредитной линии МИБ в объеме 33 млн. долл. США для финансирования и рефинансирования покупки и передачи в лизинг 11 воздушных судов чешского авиапроизводителя Aircraft Industries a.s. Речь шла о турбовинтовых самолетах L-410 для использования в России. Данная кредитная сделка полностью соответствует миссии Банка: содействию сопряженности и интеграции экономик его стран-членов в целях поддержания условий сбалансированного и инклюзивного роста, конкурентоспособности национальных экономик с опорой на сложившиеся исторические связи.

Интересно, каков механизм, если так можно выразиться, взаимодействия практики лизинга и его кредитования? Насколько ощутима здесь эффективность?

Дмитрий Шаплыко: Весьма ощутима. Лизинг в условиях России себя зарекомендовал с лучшей стороны. Государство, являющееся стопроцентным акционером нашего Общества, выделяет миллиарды рублей на реализацию программ лизинга, в которые ГТЛК активно привлекает и внебюджетные средства, к числу которых, как было отмечено, относятся банковские кредиты. Но этим дело не ограничивается. От клиентов Компания получает лизинговые платежи, которые опять пускаются в оборот – рефинансируются в новые программы. Подсчитано, что таким образом на каждый

бюджетный рубль ГТЛК привлекает до пяти рублей внебюджетных инвестиций. Налицо синергия партнерства.

Каковы конкретные результаты, достигнутые во исполнение заключённого Соглашения?

Андрей Николаев: В текущем году Россия получит 11 самолетов L-410 для региональных эксплуатантов. Это в сухом остатке. За ним много других положительных сдвигов. Как в социальной, так и в производственной сферах. Характерна в этом отношении судьба расположенного в Чехии самолетостроительного предприятия Aircraft Industries a.s., которое благодаря нашему партнерству с ГТЛК обрело, без преувеличения, второе дыхание. В 2015 году данный авиапроизводитель находился на грани банкротства. Не имея соответствующего финансового обеспечения, он изготовил лишь четыре самолета L-410. Но в прошлом году ввиду грядущих твердых заказов и лизинговых поступлений предприятие смогло возобновить массовое производство этих турбовинтовых самолётов. Было произведено 9 машин на экспорт в Россию. По итогам прошлого года предприятием была получена прибыль в объеме 46,7 млн. крон (более 1,7 млн. евро). Принципиально важно, что благодаря росту экспортных поставок в РФ компания сумела избежать масштабного увольнения персонала. Компании удалось сохранить своё лицо на мировом рынке, а бюджет Чешской Республики получил немалые суммы налоговых поступлений.

Таким образом, Банк и ГТЛК не только оказали содействие развитию региональной транспортной инфраструктуры и малой авиации в Российской Федерации, но и поддержали производство и интеграционный процесс стран-членов МИБ, в данном случае Чехии и России.

Дмитрий Шаплыко: К одному из важнейших результатов следует отнести успехи в локализации производства самолетов серии L-410 на территории России. Их изготовление имеет высокий рыночный потенциал в связи с тем, что на сегодняшний день в нашей стране не производят самолеты подобного типа и размерности. Локализация сборочных операций позволит заместить на российском авиарынке продукцию американского и украинского производства.

С этой целью еще в 2015 году Уральский завод гражданской авиации (УЗГА) и Aircraft Industries a.s. заключили соглашение о локализации производства L-410 в рамках особой экономической зоны "Титановая долина" в Свердловской области. За два года локализация достигла 30 процентов. Соглашение создаёт условия для ускорения этого процесса. Выпуск первых турбовинтовых воздушных судов по чешской лицензии на мощностях УЗГА запланирован уже на этот год.

На первом этапе на самолетах будут частично замещены комплексы бортового оборудования на отечественные. К 2019 году предполагается доработать шасси, а к 2020 – заменить импортный двигатель GE H80-200 на российский аналог. Производство силовой установки наладят в рамках кооперации заводов Свердловской области.

В целом, согласно данным Минпромторга, который поддерживает данный проект, уровень локализации производства превысит 50%. Мощность нового производственного цеха УЗГА составит 12 самолетов в год — столько бортов планируется собирать к 2019 г. (к этому же времени предполагается создать модифицированный самолет L-410 на поплавковом шасси). В дальнейшем объем выпуска может быть увеличен до 20 единиц в год.

Каковы дальнейшие перспективы сотрудничества МИБ и ГТЛК?

Андрей Николаев: Мы намерены расширять участие в финансировании лизинга различных видов техники и оборудования контрагентам, зарегистрированным на территории стран-членов МИБ, а также на территории третьих стран для поддержки экономик акционеров Банка. Перспективные направления нашего взаимодействия связаны с сотрудничеством в области лизинга оборудования, транспорта, техники и оснащения в странах-акционерах и третьих странах; экспортно-импортными операциями в этой сфере; содействием продвижению оборудования, машин, техники и оснащения, произведенного на территории государств-членов МИБ и в других странах.

В июне с.г. МИБ и ГТЛК подписали договор об открытии кредитной линии в объеме до 3,6 млрд. рублей на финансирование затрат по передаче в лизинг воздушных судов производства АО «УЗГА» и АО «Вертолёты России». На данный момент парк воздушных судов российских авиакомпаний пополнился при нашем содействии пятью вертолетами Ми-8 и тремя вертолетами «Ансат». Планируется, что до конца года региональным эксплуатантам будут переданы еще двадцать один российский вертолет, а также пять самолетов L-410.

Кроме того, на финишную прямую вышли наши переговоры с ГТЛК о кредитовании лизинга продукции «БелАЗ» – этот заказ приведет к существенному росту экспорта в страны-члены Банка знаменитой грузовой техники из Республики Беларусь, которая обладает статусом наблюдателя МИБ.

Дмитрий Шаплыко: ГТЛК высоко оценивает, сложившиеся в настоящее время партнерские и доверительные отношения с МИБ, и, со своей стороны, выражает заинтересованность в стратегическом долгосрочном партнерстве по финансированию лизинга авиатехники и в других отраслях экономики.

Следует добавить, на авиасалоне МАКС-2017 Президент Российской Федерации Владимир Путин подчеркнул, что для России создание конкурентоспособных гражданских воздушных судов – ключевое условие улучшения транспортной доступности отдаленных регионов, повышения комфортности перемещения граждан. В тесном деловом содружестве с финансовыми организациями, такими авторитетными, как МИБ, будем оказывать наращиванию воздушного флота страны малой авиацией все более действенную поддержку.