

«РОССИЙСКИМ АВИАСТРОИТЕЛЯМ НУЖНО СНИЖАТЬ СЕБЕСТОИМОСТЬ ПРОДУКЦИИ»

ВОРОНЕЖСКИЙ ФИЛИАЛ ВТБ ВСЕ ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ АКТИВНО КРЕДИТУЕТ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ. УПРАВЛЯЮЩИЙ ФИЛИАЛОМ ВЛАДИМИР ПЕНИН В ИНТЕРВЬЮ BUSINESS GUIDE ВЫСКАЗАЛ СВОЕ МНЕНИЕ О ФИНАНСОВЫХ ПРОБЛЕМАХ АВИАСТРОЕНИЯ И, В ЧАСТНОСТИ, ВОРОНЕЖСКОГО АКЦИОНЕРНОГО САМОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНОГО ОБЩЕСТВА (ВАСО), А ТАКЖЕ РАССКАЗАЛ О ПЛАНАХ ФИНАНСИРОВАНИЯ КОМПАНИИ «ПОЛЕТ».

Business Guide (BG): Воронежский филиал ВТБ активно финансирует сферы деятельности, так или иначе связанные с транспортом. В частности, известно, что банк кредитует авиазавод и компанию «Полет». Можете подробнее рассказать об условиях этих займов, а также о том, на что конкретно они выдавались?

Владимир Пенин (В.П.): В конце 2007 года Воронежскому акционерному авиастроительному обществу (ВАСО) потребовались средства на начало работ по производству самолетов Ан-148 и взаимодействию с авиастроительной компанией Airbus по поставкам комплектующих. В 2008-м и в начале 2009 года ВТБ выдал предприятию кредиты на срок до семи лет в размере 1,4 млрд руб. Впоследствии правительством РФ совместно с кредиторами было принято решение о разработке и последующей реализации программы реструктуризации долгов Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), включая и долги ВАСО. В итоге это было сделано в рамках облигационного займа на общую сумму более 46 млрд руб., который выпустила ОАК: часть бумаг выкупил и наш банк, таким образом, долг был конвертирован в девятилетние облигации. По кредиту будет расплачиваться сама корпорация. Это, мне кажется, верно: в таком крупном холдинге более разумно вести централизованную политику, в том числе в области финансов, потому что в противном случае у дочерних предприятий возникают так называемые токсичные долги, которые мешают им работать.

Воронежская авиакомпания «Полет» использовала в рамках кредитного лимита за последние годы около 1,5 млрд руб. заемных средств нашего банка. Основная их часть пошла на приобретение самолетов Saab-2000, но займы брались также на пополнение оборотных средств.

BG: В ближайшее время вы планируете выдавать новые кредиты ВАСО и «Полету»?

В.П.: Да, хотим установить для «Полета» новый лимит кредитования в размере уже около 2 млрд руб. Сейчас сумма лимита составляет 1,5 млрд руб. Воспользоваться им «Полет» сможет с 2012 года. Авиакомпания сейчас пополняет парк самолетов: получила первый Ан-148, до конца лета ВАСО передаст ей вторую машину, а осенью получит еще и несколько Saab-340. Понятно, что маршрутная сеть компании будет развиваться, но, как и на любом виде транспорта, некоторые рейсы на первом этапе будут убыточны. На их «раскатку», на покрытие убытков и могут пойти кредитные средства.

Что касается ВАСО, то возможность дополнительного финансирования предприятия мы тоже рассматриваем. Средства нужны заводу прежде всего на подготовку специалистов, на программу по кооперации с Воронежским государственным техническим университетом. Этот образовательный проект финансируется государством, но необходимы вложения и со стороны самого завода. Предварительно речь идет о кредите размером до 500 млн руб.

BG: Недавно вы заявляли, что кредитование авиазавода без госгарантий или без субсидирования процентной ставки по займам – рискованное занятие. Почему у ВАСО сложилась такая ситуация?

В.П.: Дело в том, что авиастроению у нас в девяностые годы почти не уделяли внимания. Уровень технологий отстал от мирового, а себестоимость продукции, прежде всего самолетов, сегодня очень высокая и не рыночная. В итоге наши предприятия, в том числе ВАСО, вынуждены продавать свою продукцию дешевле, чем им обходится ее производство. А если цены на самолеты



ВЛАДИМИР ПЕНИН,
УПРАВЛЯЮЩИЙ ВОРОНЕЖСКИМ ФИЛИАЛОМ ВТБ

повышать, то их никто покупать не будет. Чтобы не поднять токсичные долги на авиационных компаниях и на изготовителях самолетов, на мой взгляд, отрасли однозначно необходимы активные дотации со стороны государства. Субсидирование процентных ставок по кредитам – что слону дробинка. Речь должна идти, на мой взгляд, о софинансировании на уровне 30% от стоимости самолетов. Причем нужно понимать, что эти деньги будут невозвратными. Но дотации эти нужно предоставлять под внятные и четкие планы по развитию и модернизации производства: то есть когда есть программа, по которой в течение нескольких лет завод пользуется господдержкой, но параллельно работает над снижением себестоимости продукции, над совершенствованием технологий и к определенному этапу становится способным самостоятельно жить в рыночных условиях. Насколько я знаю, в ОАК сейчас озабочены снижением себестоимости производства самолетов, в ВАСО и работают над этой проблемой.

BG: ВАСО не справляется с годовой программой по производству Ан-148: вместо девяти самолетов в товарном виде к концу года, как заявляется, будут готовы лишь пять. Может быть, задачи изначально ставятся невыполнимые?

В.П.: Нужно учитывать, что в одиночку ВАСО самолеты не производит. Планы по выпуску Ан-148 корректируются в том числе из-за проблем с поставками на завод комплектующих от партнеров по проекту. Конечно, нельзя отрицать и наличие проблем в самом ВАСО. Я думаю, нужны правильные решения по этой ситуации со стороны ОАК, которая должна разобраться в причинах того, что завод производит самолетов меньше, чем планировалось. Очевидно, что чем быстрее выпуск Ан-148 станет по-настоящему «конвейерным», тем быстрее производство машин начнет окупаться.

BG: Ан-148 в принципе конкурентоспособен?

В.П.: Я считаю, что на сегодняшний день это лучшая машина от российских производителей в сегменте ближнемагистральных самолетов. Во-первых, модель является высококапитальной, то есть двигатели расположены высоко,

что позволяет эксплуатировать самолет даже на грунтовых поверхностях. Во-вторых, максимальная дальность полета некоторых модификаций достигает 5 тыс. км, что дает возможность использовать его на многих востребованных направлениях.

BG: Какие еще проекты в транспортной отрасли региона финансирует ВТБ?

В.П.: ВТБ взаимодействует с воронежской лизинговой компанией «Ильошин Финанс Ко» (ИФК). ИФК предоставлена кредитная линия \$31,9 млн на покупку самолетов Ту-204-100 и приобретение комплектующих для воздушных судов. Кроме того, воронежский филиал ВТБ активно сотрудничает с целым рядом авиакомпаний, среди которых как уже упоминавшийся «Полет», так и «Ютэйр», «Трансаэро», «Кубань» и другие. Мы ведем их документооборот во время приобретения самолетов, предоставляем гарантии продавцу по оплате, рассчитываемся в кредит за сервис по обслуживанию машин. У перевозчиков периодически возникают кассовые разрывы, например сезонные или связанные с изменением цен на топливо. Под них мы предоставляем перевозчикам короткие займы. Авиационная отрасль уже давно является одной из наиболее приоритетных для нас. Наверное, и потому, что сразу три человека из руководства филиала, в том числе я сам, имеют первое образование – авиационное.

BG: Реально ли создание в Воронеже крупного транспортно-логистического узла, о котором не раз говорили региональные власти?

В.П.: Думаю, да. В советские времена из воронежского аэропорта были рейсы во все концы страны. Сейчас первостепенная задача – отремонтировать рулежные дорожки, чтобы он смог принимать среднемагистральные самолеты. Ремонт самого аэровокзального комплекса, о котором много говорят, на мой взгляд, дело уже второстепенное. В советские времена здание было таким же, как сейчас, и больше миллиона пассажиров в год легко пропускало. Поэтому действовать нужно поэтапно. Сначала довести пропускную способность аэропорта до 500 тыс. человек в год. Будет увеличиваться пассажиропоток, тогда можно будет строить рядом новый аэровокзальный комплекс, земля для этого есть. А что толку сначала построить красивый аэровокзальный комплекс, если при пассажиропотоке около 180 тыс. человек в год, как сегодня, он не окупится?

Кроме того, для создания в Воронеже мощного транспортного узла есть объективные предпосылки. Прежде всего – местоположение. Воронеж относительно недалеко находится от целого ряда городов с населением от 300 до 500 тыс. человек. По сути, если говорить о воздушных перевозках, у нас есть шанс замкнуть на себя пассажиропотоки всего Черноземья. Впрочем, белгородский губернатор Евгений Савченко «перетягивает сейчас одеяло на себя» – хочет создать мощный международный аэропорт. Под проект уже выделены госгарантии в размере более 4 млрд руб. Понятно, что лоббистские возможности главы региона и активное финансирование могут сыграть большую роль в конкуренции между регионами, хотя окупятся ли такие вложения – большой вопрос.

BG: Если появится крупный проект по развитию воронежского аэропорта, то ВТБ будет интересно участие в нем?

В.П.: А ВТБ уже давно проявляет интерес. Напомню, что «ВТБ-капитал» рассматривал проект реконструкции аэропорта. Но некоторые нюансы не позволили компании вой-

ти в проект. В первую очередь у аэропорта должна быть более прозрачная структура владельцев.

BG: Это вы о «СекьюритизИнвестГрупп», которая владеет 35% акций аэропорта, но ни разу не раскрывала конечных бенефициаров?

В.П.: И он них в том числе. Как бы то ни было, но пока о масштабной реконструкции аэропорта речь не идет. Впрочем, она и не нужна. Пока основной владелец аэропорта – авиакомпания «Полет» – способен самостоятельно развивать актив. Сейчас необходимы небольшие, в принципе косметические вливания в реконструкцию аэропорта, чтобы привести его в достойный вид и увеличить пропускную способность до 500 тыс. пассажиров в год. После такой реконструкции и раскатки новых маршрутов можно будет привлекать в аэропорт новые авиакомпании, развивать малую авиацию, чтобы в Воронеж, а не в Москву прилетали из других городов и от нас уже улетали по дальним направлениям. И если все это будет успешно развиваться, тогда, возможно, приход крупного инвестора в аэропорт будет иметь больше смысла, чем сейчас.

BG: Но ведь «Полет» уже ведет переговоры о продаже группе «Новпорт» контрольного пакета воронежского аэропорта. Как вы относитесь к перспективам этого инвестора в регионе?

В.П.: Я не хочу сейчас обсуждать перспективы «Новпорта» в Воронеже, поскольку пока все-таки слишком преждевременно говорить, что группа получит контроль над аэропортом. Переговоры идут, но реальных решений еще не принято. Точной информации по этому вопросу у меня сейчас нет. «Новпорт» является клиентом ВТБ, управляет аэропортами Новосибирска, Челябинска, Астрахани, Томска, Барнаула, Читы. Но финансовые ресурсы холдинга безграничны же. Основной вопрос на сегодня в том, хватит ли у холдинга средств, чтобы получить контроль над аэропортом Воронежа и в дальнейшем вкладываться в его развитие.

BG: Можно ли назвать нормальной ситуацию, когда перевозчик контролирует аэропорт? Не так давно со стороны авиакомпаний «Ютэйр» и «Руслайн» были жалобы на то, что «Полет» злоупотребляет своим доминирующим положением в Воронеже.

В.П.: С точки зрения конкуренции, да и развития аэропорта, конечно, не совсем хорошо, что его контролирует «Полет». Но мне кажется, что в жалобах «Ютэйра» и «Руслайна» правды было только 10%. Не на том внимание они заостряют. Никто им работать в Воронеже, я думаю, не мешает. Другой вопрос, что все компании хотят летать по прибыльному московскому направлению, за которое и идет основная борьба между перевозчиками. А другие рейсы компании «раскатывать» не хотят.

BG: А возможно ли в обозримом будущем восстановление полноценных региональных перевозок?

В.П.: Конечно, ситуацию, когда из Воронежа, кроме как в Москву, никуда больше особо и не улетишь, назвать нормальной нельзя. Обязательно нужно развивать полеты по Центральной России, в Сибирь, за границу. Аэропорты Москвы сегодня перегружены, это уже просто небезопасно. Например, я к себе на родину в Оренбург лечу через Москву. Сначала добираюсь до «Домодедово», там пересаживаюсь. Поэтому если жителям Центральной России предоставить комфортные и выгодные по цене услуги перелета в те или иные регионы из Воронежа, они ими воспользуются.

Беседовала Анна Черникова