

Зачем Сбербанку и ВТБ нужен непрофильный актив в виде авиакомпании для региональных перевозок

Российское правительство поручило Сбербанку и ВТБ создать авиакомпанию для региональных перевозок. Нанятые госбанкирами специалисты уже пишут бизнес-планы и определяют возможный состав акционеров. Авиакомпания может появиться уже в 2020 году. Казалось бы, причем здесь кредитные учреждения, не имеющие никакого опыта в сфере авиаперевозок?

Планируемый пассажиропоток новой авиакомпании, не имеющей еще даже рабочего названия, [будет](#) 6–10 млн человек в год. Цифра, по всей видимости, откуда-то взята фирмой Bain & Company, которая таким образом могла начать отрабатывать контракт по консалтингу банкиров на круглую сумму в 55,5 млн рублей.

Для того чтобы добиться такого пассажиропотока, банкирам необходимо существенно потеснить ведущих российских авиаперевозчиков. Сейчас в России на таком уровне работают только два перевозчика – «Аэрофлот» (50,1 млн пассажиров в 2017 году) и S7 Group (14,3 млн). Крупнейшая региональная авиакомпания – «Ямал» – перевезла в 2017 году 1,8 млн человек.

Несмотря на кажущуюся абсурдность планов, глава Росавиации Александр Нерадько уже взял под козырек и [заявил](#), что его ведомство готово субсидировать новую региональную компанию Сбербанка и ВТБ из госбюджета: «Заявки на создание новой авиакомпании не поступало, однако агентству известно, что этот вопрос тщательно прорабатывается. Росавиация всемерно поддержит на основе действующего законодательства создание новой региональной авиакомпании и готова провести необходимые консультации по выбору типов воздушных судов и проработке маршрутной сети в обход московского авиаузла».

Инвестиции могут составить не менее одного миллиарда долларов, но проект должен быть реализован на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП), передает слова главы ВТБ Андрея Костина РИА Новости. Костин отметил, что идея принадлежит главе Сбербанка Герману Грефу: «Вы сами знаете, что добираться из одного города в другой часто приходится через Москву. Поэтому такая идея и родилась, что банки, имея

крупные лизинговые компании, могли бы выделить необходимые ресурсы, закупить самолеты и предоставить через лизинг операторам. Но без государственных субсидий региональных перевозок эта сфера будет убыточной».

Справедливости ради стоит отметить, что у «ВТБ Лизинга» и «Сбербанк Лизинга» некоторый опыт авиабизнеса все же имеется, правда, не очень удачный. После [разорения](#) «Трансаэро» группа «Аэрофлот» согласилась взять у этих лизинговых компаний самолеты, которые перевозчик-банкрот эксплуатировал ранее. Всего авиакомпании «Аэрофлот» и «Россия» должны были получить 36 авиалайнеров, но их передача сильно затянулась.

«К сожалению, «Трансаэро» так эксплуатировал наши самолеты, что они были в абсолютно непригодном состоянии, – [рассказал](#) глава банка Герман Греф в кулуарах Всемирного экономического форума. – Мы потратили \$19 млн на восстановление парка этих самолетов».

В итоге «Россия» отказалась от некоторых авиалайнеров под предлогом, что уже не сезон, и вряд ли удастся заполнить их пассажирами. Эти самолеты лизингодателям пришлось куда-то пристраивать самим. Куда подевались в итоге 13 «Боингов» – неизвестно. Возможно, они и составят основу флота нового перевозчика?

В России, как известно, более ста авиакомпаний, которые имеют право выполнять коммерческие полеты. Две трети из них выполняют как раз региональные перевозки (полеты внутри федеральных округов, регионов и местных линий). Зачем же при этом нужен авиамонстр, который, подмяв под себя федеральное субсидирование, вполне может задушить мелких регионалов? В этом случае на региональных маршрутах грозит образоваться монополия, что отрицательно скажется на цене билетов. Ожидать, что Сбербанк и ВТБ будут работать с региональными авиакомпаниями на равных?

Кстати, у Сбербанка и ВТБ уже есть свой авиапарк, правда, состоит он в основном из бизнес-джетов. Авиаперелеты в российской глубинке банкирами еще малоизучены, они больше специалисты по заграничным вояжам.

В 2012 году в блоге бывшего депутата Госдумы и миллиардера Александра Лебедева была [опубликована](#) весьма интересная информация, согласно которой глава госбанка ВТБ Андрей Костин якобы приобрел самолет «Глобал Экспресс», бортовой номер Р4-ААА, стоимостью \$45 млн. Натянутые отношения двух банкиров общеизвестны, тем не менее данная информация так и [не была](#) опровергнута.

Два года назад в российский авиарегистр [был внесен](#) бизнес-джет Gulfstream G650, с бортовым номером RA-10204. Ранее этот борт эксплуатировался в США. В начале апреля 2016 года он перелетел из Саванны (США) в аэропорт Шереметьево, место своего нового постоянного базирования. Уже в середине апреля самолет совершил первые рейсы в Нидерланды. Стоимость такого бизнес-джета более \$60 млн и [используется](#) он, по всей видимости, исключительно в интересах своего владельца – Сбербанка.

По последним данным, крупнейший российский авиаперевозчик – компания «Аэрофлот» – от участия в проекте Сбербанка и ВТБ отказался, что делает его и вовсе уж эфемерным.

(www.versia.ru)vv