



**МЕМОРАНДУМ ПРОЕКТА «МУНИЦИПАЛЬНЫЕ АВИАЛИНИИ»
РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК
С ПРИМЕНЕНИЕМ САМОЛЁТОВ РОССИЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА**

Автор проекта: Котляров Михаил Валерьевич

Телефон: +7 925 004 2946

Электронная почта: mk@kuz.ru

Информация: https://t.me/MAL_MK

Дата: четверг, 2 ноября 2023 г.

Отрасль: Транспорт (региональные воздушные перевозки)

Размер инвестиций: от 720 млрд. до 1.040 трлн. рублей

Продолжительность: от 9 до 13 лет (основные этапы)



СОДЕРЖАНИЕ

Цели и задачи проекта	3
Акционерное общество	4
Резюме учредителей проекта	6
Предварительный этап	8
Подготовительный этап	10
I этап «Южный воздушный коридор»	12
II этап «Северный воздушный коридор»	13
III этап «Центральный воздушный коридор»	14
Опорные аэродромы	15
Самолёты проекта	16
Расчёт себестоимости рейса	17
Типовые решения	18
Базовые принципы реализации проекта	19
1 Интенсивная эксплуатация авиационной техники	19
2 Удобство расписания	19
3 Взаимодействие опорных аэродромов	19
4 Замкнутые циклы финансирования	19
5 Высокий темп обучения лётно-технического состава	20
6 Гибкость типовых решений	21
Обоснование применения депозитных инструментов	22
Заключение	24



ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ПРОЕКТА

Проект развития региональных воздушных перевозок с применением самолётов российского производства (далее по тексту проект «Муниципальные авиалинии», проект, МАЛ) представляет собой комплексное решение развития регионального сегмента воздушных перевозок на расстояния до 1000 км по воздушным трассам. Проект содержит в себе несколько стратегических целей развития Российской Федерации, а именно:

- повышение авиационной подвижности населения Российской Федерации;
- повышение темпов развития регионов Российской Федерации;
- создание непрерывного цикла подготовки и переподготовки лётно-технического состава для авиапредприятий, обеспечивающих безопасные и регулярные воздушные перевозки на местных воздушных линиях;
- повышение уровня конкурентоспособности авиационной техники российского производства;
- увеличение спроса на российские самолёты малой провозной ёмкости.

Для выполнения поставленных целей проектом «Муниципальные авиалинии» предусмотрено выполнение следующих задач:

- создание на всей территории Российской Федерации сети подразделений (объединённых авиационных эскадрилий, баз технического обслуживания и ремонта самолётов Ил-114-300, ТВРС-44 «Ладога», ЛМС-901 «Байкал», учебно-тренировочных центров);
- повышение темпов подготовки лётно-технического состава в средне-технических и высших учебных заведениях гражданской авиации, а также создание трёх дополнительных центров подготовки и переподготовки авиационных специалистов;
- на период реализации основных этапов проекта, с использованием депозитных инструментов государственно-частного партнёрства, организовать субсидирование региональных воздушных перевозок.



АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

С целью реализации проекта развития региональных воздушных перевозок с применением самолётов российского производства в 2020 году пятью физическими лицами – гражданами Российской Федерации - учреждено акционерное общество «Муниципальные авиалинии». Акции распределены равномерно среди акционеров акционерного общества. Каждый акционер владеет 20 (двадцатью) процентами акций АО «Муниципальные авиалинии».

Акционерное общество выполняет подготовку, согласование и представляет на рассмотрение пакет документов в государственную корпорацию развития ВЭБ.РФ или другое государственное учреждение, определяющее необходимость и наделённое возможностями реализации крупных инфраструктурных проектов с целью получения государственного финансирования проекта в виде продажи 99.98% акций на сумму реализации проекта (от 720 млрд. до 1.040 трлн. рублей)¹. Для выполнения подготовительного и трёх основных этапов реализации проекта акционерное общество преобразуется в публичное акционерное общество.

Планом реализации проекта МАЛ предусматривается:

- приобретение (государственной корпорацией развития ВЭБ.РФ, Фондом национального благосостояния или другой государственной структурой Российской Федерации) дополнительных акций акционерного общества «Муниципальные авиалинии» на сумму реализации проекта в количестве 99.98% акций АО «Муниципальные авиалинии»;
- получение акционерным обществом «Муниципальные авиалинии» статуса публичного акционерного общества;
- выполнение работ предварительного, подготовительного и трёх основных этапов реализации проекта;
- реализация акций публичного акционерного общества «Муниципальные авиалинии» на рынке ценных бумаг при

¹ Окончательная стоимость проекта развития региональных воздушных перевозок с применением самолётов российского производства устанавливается после утверждения перечня опорных аэродромов проекта.



сохранении государственного контроля над деятельностью публичного акционерного общества контролирующим пакетом акций.

Акционерное общество «Муниципальные авиалинии» создано только для реализации проекта развития региональных воздушных перевозок с применением самолётов российского производства. В составе учредителей физические лица – граждане Российской Федерации. Данное обстоятельство обеспечивает использование денежных средств Российской Федерации исключительно по целевым статьям проекта.



РЕЗЮМЕ УЧРЕДИТЕЛЕЙ ПРОЕКТА

Учредителями (акционерами) акционерного общества «Муниципальные авиалинии» являются:

- гражданин Российской Федерации Бахлицкая Татьяна Вячеславовна 12 мая 1969 года рождения, владеет 20% акций АО «Муниципальные авиалинии». Высшее техническое образование. Авиационный инженер-строитель, специалист по особо опасным, технически сложным и уникальным сооружениям. Стаж руководителя более 10 лет;
- гражданин Российской Федерации Дегтяренко Олеся Владимировна 10 ноября 1973 года рождения, владеет 20% акций АО «Муниципальные авиалинии». Высшее экономическое образование. Бизнес-аналитик. Управление проектами в сфере разработки программного обеспечения и системной интеграции более 15 лет;
- гражданин Российской Федерации Котляров Михаил Валерьевич 21 июля 1967 года рождения, владеет 20% акций АО «Муниципальные авиалинии». Высшее техническое образование. Генеральный директор АО «Муниципальные авиалинии». Стаж работы на различных должностях более 30 лет. Опыт руководства инвестиционным проектом (интернет-провайдер) с прибыльностью на вложенные средства более 40% годовых;
- гражданин Российской Федерации Кутепов Сергей Викторович 05 мая 1966 года рождения, владеет 20% акций АО «Муниципальные авиалинии». Высшее техническое образование. Командир воздушного судна А319/320/321. Опыт руководства организациями более 30 лет;
- гражданин Российской Федерации Мосин Сергей Павлович 28 ноября 1968 года рождения, владеет 20% акций АО «Муниципальные авиалинии». Высшее техническое образование. Специалист по организации перевозок и управлению на воздушном транспорте. Командир воздушного судна. Освоенные типы: Як-52, Як-55М, Ан-2,



Ан-24, L-410 UVP-E20, Pilatus PC-12. Трудовой стаж в гражданской авиации более 30 лет. Опыт руководящей работы более 10 лет.

Каждый акционер принимает активное участие в предварительном этапе реализации проекта.

Каждый акционер готов принять активное участие в реализации подготовительного и основных этапов проекта.

Все учредители – состоявшиеся профессионалы в авиационной отрасли, а также в области информационных технологий.

Каждый акционер имеет положительный опыт практической работы по своей специальности.



ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП

На предварительном этапе проекта «Муниципальные авиалинии» (начало предварительного этапа 27 октября 2020 года) проводятся встречи с руководителями аэропортов, администраций муниципальных образований, руководителями регионов Российской Федерации с целью определения расширенного списка опорных аэродромов. По результатам проведённых мероприятий определяются:

- агломерации населения в районе каждого потенциального опорного аэродрома проекта МАЛ;
- существующие расписания регулярных рейсов и текущие показатели воздушных перевозок пассажиров, грузов и почтовых отправлений в районе ответственности каждого опорного аэродрома;
- статистика авиаперевозок в пиковых значениях воздушных перевозок советского периода (как правило, это период наиболее интенсивных полётов региональных самолётов СССР с начала 70-х и до окончания 80-х годов прошлого столетия);
- текущие стоимости авиационного керосина на опорных аэродромах и/или в районах опорных аэродромов проекта;
- другие показатели, влияющие на воздушные перевозки и авиационные услуги в районе каждого потенциального опорного аэродрома проекта МАЛ.

По результатам анализа полученной информации готовится пакет документации с предложениями вариантов развития наземной инфраструктуры баз технического обслуживания и ремонта воздушных судов региональной авиации, формируется план субсидирования региональных воздушных перевозок по каждому опорному аэродрому, готовится план обучения лётно-технического состава для каждого опорного аэродрома.

Документация проходит согласование в профильных министерствах и представляется Президенту Российской Федерации для утверждения проекта, определения даты начала подготовительного этапа, назначения ответственных за контроль выполнения плана работ по реализации проекта,



утверждения перечня банков-партнёров, предоставляющих депозитные инструменты, а также согласования планов серийного производства авиационной техники.

Окончанием предварительного этапа считается:

- определение общего количества опорных аэродромов проекта;
- утверждение проекта руководителями или назначенными государством лицами Российской Федерации;
- приобретение Российской Федерацией дополнительных акций АО «Муниципальные авиалинии» в количестве 99.98% на общую сумму реализации проекта развития региональных воздушных перевозок в период выполнения работ трёх основных этапов;
- получение акционерным обществом «Муниципальные авиалинии» статуса публичного акционерного общества.



ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП

Работы подготовительного этапа ограничиваются периодом ожидания начала серийного производства авиационной техники.

В соответствии с планом реализации проекта, для каждого опорного аэродрома формируется депозитный счёт в банке-партнёре размером 20 (двадцать) млрд. рублей. Сумма депозитного счёта включает в себя:

- суммы затрат на приобретение авиационной техники;
- суммы затрат на приобретение авиационного оборудования и создания наземной инфраструктуры для интенсивной и безопасной эксплуатации самолётов региональной авиации;
- затраты на подготовку лётно-технического состава.

Суммы и даты начала выплат по каждому целевому направлению определяются в зависимости от даты поступления авиационной техники, согласно утверждённого или скорректированного плана.

В период ожидания поставок авиационной техники, согласно заключённым договорам с банками-партнёрами, формируются ежемесячные суммы депозитных процентов, выплачиваемых банками-партнёрами. Данные суммы используются для целевого субсидирования воздушных перевозок в районе каждого опорного аэродрома другими региональными авиакомпаниями по согласованным расписаниям выполнения полётов. В период приближения сроков запуска опорного аэродрома в активную эксплуатацию, суммы процентов с депозитного счёта перераспределяются по трём целевым направлениям: субсидирование авиаперевозок; обучение лётно-технического состава и формирование наземной инфраструктуры.

В период начала работ по приёму авиационной техники в эксплуатацию, денежные средства на приобретение самолёта переводятся на специальный депозитный счёт с ежедневным начислением процентов. Закрытие специального депозитного счёта производится перечислением средств за поставленную авиационную технику на основании утверждённого акта приёма-передачи самолёта в эксплуатацию.

Суммы депозитов, содержащихся на счетах банков-партнёров, должны использоваться последними для кредитования производителей авиационной



техники с целью организации и расширения серийного производства авиационной техники.

Окончанием подготовительного этапа является начало серийного производства авиационной техники, открытие первого опорного аэродрома и готовность к началу выполнения регулярных рейсов по интенсивному расписанию.



I ЭТАП «ЮЖНЫЙ ВОЗДУШНЫЙ КОРИДОР»

Южный воздушный коридор (далее по тексту ЮВК) формируется путём создания опорных аэродромов проекта вдоль южных государственных границ Российской Федерации.

Стратегическим обоснованием формирования ЮВК является перспективная возможность предоставления баз технического обслуживания и ремонта новых типов воздушных судов региональной авиации российского производства для потенциальных покупателей авиационной техники авиакомпаниями стран ЕврАзЭС. После окончания первого этапа реализации проекта (период от 3 до 5 лет в зависимости от количества утверждённых опорных аэродромов проекта), подтверждения технико-экономических показателей новых типов самолётов, надёжности авиационной техники, ПАО «МАЛ» будет иметь возможность предоставлять услуги по техническому обслуживанию самолётов иностранных авиакомпаний на собственных авиационных базах в удобных для эксплуатантов стран ЕврАзЭС аэропортах в непосредственной близости от границ с Российской Федерацией.

Базовый вариант начала реализации проекта – аэропорт Новокузнецк. Правило развития инфраструктуры – от первого введённого в эксплуатацию опорного аэродрома по направлениям к соседним опорным аэродромам, поочерёдно, в западном и восточном направлениях.

Начало реализации основных этапов проекта может производиться с западного края «Южного воздушного коридора» из аэропорта Сухум, Республика Абхазия. Проект может развиваться как в восточном направлении ЮВК, так и в западном направлении новых регионов Российской Федерации.

Окончанием работ первого этапа считается запуск в эксплуатацию всех опорных аэродромов «Южного воздушного коридора».



II ЭТАП «СЕВЕРНЫЙ ВОЗДУШНЫЙ КОРИДОР»

Работы по реализации проекта второго этапа (далее по тексту СВК) обеспечивают формирование сети опорных аэродромов вдоль северных границ Российской Федерации.

В этот период по результатам производственной деятельности подразделений опорных аэродромов и фактической востребованности авиационной техники на опорных аэродромах ЮВК производится корректировка планов поставок авиационной техники.

На тех опорных аэродромах, где в достаточном количестве выполняются регулярные рейсы по субсидируемым маршрутам другими региональными авиакомпаниями, планы поставок авиационной техники проекта МАЛ уточняются и согласовываются между эксплуатантами, руководителями муниципальных образований и, при необходимости, с федеральными министерствами. По результатам уточнения графиков поставок авиационной техники корректируется размер депозитного счёта опорного аэродрома и, при необходимости, пролонгируются договоры с банками-партнёрами.

Завершением работ второго этапа считается дата запуска в эксплуатацию всех опорных аэродромов «Северного воздушного коридора».



III ЭТАП «ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ВОЗДУШНЫЙ КОРИДОР»

Работы третьего основного этапа реализации проекта развития региональных воздушных перевозок содержат в себе запуск в эксплуатацию опорных аэродромов «Центрального воздушного коридора» (далее по тексту ЦВК) и окончательное формирование сети опорных аэродромов проекта МАЛ.

Каждый опорный аэродром проекта, после завершения работ основных этапов, должен иметь как минимум два соседних действующих опорных аэродрома в радиусе полётной доступности (до 1000 км по беспосадочным маршрутам воздушных трасс).

На каждом опорном аэродроме должны выполняться полные циклы работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники региональных самолётов проекта: Ил-114-300, ТВРС-44 «Ладога», ЛМС-901 «Байкал».

В районе ответственности каждого опорного аэродрома должна обеспечиваться авиационная подвижность населения для аэропортов назначения (аэропорты в удалённых и труднодоступных районах Российской Федерации) с показателями расчётной авиационной подвижности не менее 2.5 и не более 4.2 для каждого аэропорта назначения².

Дальнейшее развитие проекта МАЛ планируется осуществлять путём реализации на рынке ценных бумаг не более 49% акций публичного акционерного общества «Муниципальные авиалинии», приобретения авиационной техники по планам развития отрасли и последующего формирования авиационных эскадрилий в соответствии с планами развития регионов Российской Федерации.

² Расчётная авиационная подвижность населения для аэропорта назначения определяется как отношение общего количества отправленных пассажиров из аэропорта назначения в течение года к общему количеству проживающих жителей в радиусе 100 км от аэропорта назначения.



ОПОРНЫЕ АЭРОДРОМЫ

Опорным аэродромом проекта МАЛ является обособленное структурное подразделение акционерного общества «Муниципальные авиалинии».

Опорный аэродром состоит из:

- объединённой авиационной эскадрильи (три самолёта Ил-114-300; три самолёта ТВРС-44 «Ладога»; три самолёта ЛМС-901 «Байкал»; 15 лётных экипажей [по 5 лётных экипажей на каждый тип воздушного судна]; 10 кабинных экипажей [по 5 лётных экипажей на самолёты Ил-114-300 и ТВРС-44 «Ладога»]).
- базы технического обслуживания и ремонта воздушных судов (надувные ангары [для обслуживания самолётов региональной авиации, администрации подразделения, технических и коммерческих складов], инженерно-технический персонал в количестве, достаточном для выполнения работ по интенсивному обслуживанию авиационной техники, а также оборудование для выполнения регулярных рейсов во всех направлениях в зоне ответственности опорного аэродрома).

Количество опорных аэродромов проекта МАЛ согласовано с планами реализации Транспортной стратегии Российской Федерации. Минимально возможное количество опорных аэродромов – 36 (по 12 опорных аэродромов на каждом из основных этапов реализации проекта). Максимально необходимое количество опорных аэродромов – 51 (по 17 опорных аэродромов на каждом из основных этапов реализации проекта).

Количество опорных аэродромов проекта МАЛ может быть уточнено в пределах указанных выше минимальных и максимальных значений.



САМОЛЁТЫ ПРОЕКТА

Расчётные типы воздушных судов проекта развития региональных воздушных перевозок с применением самолётов российского производства:

- [Ил-114-300](#);
- [ТВРС-44 «Ладога»](#);
- [ЛМС-901 «Байкал»](#).

При необходимости перечень расчётных типов воздушных судов проекта может быть изменён.

Технические характеристики расчётных типов воздушных судов проекта представлены на сайтах производителей авиационной техники.

Планом реализации проекта предусмотрена эксплуатация самолётов Ил-114-300 на воздушных трассах между аэропортами с твёрдым покрытием. Самолёты ТВРС-44 «Ладога» и ЛМС-901 «Байкал» планируются к эксплуатации на воздушных трассах между аэродромами как с твёрдым, так и с грунтовым покрытием взлётно-посадочных полос.

Самолёт ЛМС-901 «Байкал» планируется к использованию на маршрутах протяжённостью до 500 км по воздушным трассам в направлении труднодоступных районов Российской Федерации с малонаселёнными агломерациями и размерами взлётно-посадочных полос менее 1400 метров.

Самолёты Ил-114-300 и ТВРС-44 «Ладога» планируются к использованию на беспосадочных маршрутах протяженностью до 1000 км.

Компоновки пассажирских салонов:

- Ил-114-300 в компоновке 68 пассажирских кресел;
- ТВРС-44 «Ладога» в компоновке 44 пассажирских кресла;
- ЛМС-901 «Байкал» в компоновке 9 пассажирских кресел.

Пассажирские салоны всех типов воздушных судов имеют компоновку только для экономического класса обслуживания пассажиров.



РАСЧЁТ СЕБЕСТОИМОСТИ РЕЙСА

Себестоимость лётного часа по каждому расчётному типу воздушных судов проекта рассчитывается на основе структуры себестоимости региональных перевозок, представленных в тезисах к докладу Министерства транспорта Российской Федерации на конференции по развитию рынка региональных перевозок в рамках VI международного форума «Транспорт России» (<https://mintrans.gov.ru/file/409405>).

Расчёт себестоимости лётного часа для каждого типа воздушного судна производится на основании текущей или прогнозируемой стоимости авиационного керосина в аэропорте вылета (без НДС³), среднего значения расхода топлива на один час полёта (в килограммах) расчётным типом воздушного судна и технической скорости воздушного судна для каждого беспосадочного маршрута.

После получения практических значений лётной эксплуатации самолётов проекта МАЛ или предоставлении информации о километровых расходах топлива по каждому эшелону полёта, параметрам загрузки и другим показателям, значения себестоимости выполнения регулярных рейсов для каждого маршрута будут уточняться.

Себестоимость выполнения регулярного рейса по беспосадочному маршруту будет использоваться также при выполнении расчётов предложений по субсидированию рейсов для других региональных авиакомпаний.

³ НДС – налог на добавленную стоимость в Российской Федерации.



ТИПОВЫЕ РЕШЕНИЯ

Типовым решением проекта МАЛ является обособленное подразделение публичного акционерного общества «Муниципальные авиалинии», которое состоит из объединённой авиационной эскадрильи, базы технического обслуживания и ремонта региональных типов воздушных судов, а также административных, производственных и складских помещений.

Для аэродромов базирования, где отсутствуют помещения для размещения оборудования и персонала обособленного подразделения, проектом предусмотрено возведение [надувных ангаров](#) (в соответствии с производственной необходимостью и существующими возможностями, но не более трёх для типового решения), обеспечивающих достаточное количество помещений и площадей для размещения производственного оборудования и административного персонала.

Надувные ангары на опорном аэродроме могут не использоваться в случаях, когда на аэродроме базирования имеется достаточное количество помещений и площадей, предоставляемых эксплуатантом аэропорта на взаимовыгодных условиях аренды.

Типовые надувные ангары, используемые в проекте МАЛ при необходимости могут перемещаться как в районе базового аэродрома, так и на другой опорный аэродром.

Гарантируемые производителем сроки перемещения ангаров – три месяца. Гарантированное количество перемещений – не менее 10.

Типовые решения по оборудованию баз технического обслуживания и ремонта воздушных судов обеспечивают интенсивную эксплуатацию расчётных типов самолётов проекта на всей территории Российской Федерации.



БАЗОВЫЕ ПРИНЦИПЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

1 Интенсивная эксплуатация авиационной техники

Необходимость интенсивной эксплуатации самолётов расчётных типов продиктована большим дефицитом авиационной техники для выполнения полётов по региональным маршрутам и местным воздушным линиям. Высокая интенсивность эксплуатации позволит сократить период совместных доработок между эксплуатантом и производителями расчётных типов воздушных судов.

2 Удобство расписания

Данный принцип основан на статистических исследованиях крупных мировых авиакомпаний, подтверждённых практической историей эксплуатацией региональных маршрутов и местных воздушных линий как в советский период, так и в настоящее время. Исследованиями определено, что чувствительность пассажиропотоков на маршрутах продолжительностью до двух часов⁴ положительно реагирует на удобство регулярного расписания. Вторичным результатом удобного расписания планируется расчётное повышение авиационной подвижности населения ([Транспортная стратегия Российской Федерации](#)) в районах опорных аэродромов.

3 Взаимодействие опорных аэродромов

Плановое развитие сети опорных аэродромов подразумевает открытие следующего подразделения в полётной доступности от предыдущего. Данное правило обеспечивает повышение уровня обеспеченности соседних аэродромов резервируемой авиационной техникой. Повышение интенсивности эксплуатации самолётов при данном условии развития проекта обеспечивается организацией ночных почтовых рейсов регулярного расписания по всей протяжённости воздушных коридоров (ЮВК, СВК, ЦВК).

4 Замкнутая система финансирования

Высокая стоимость единовременных инвестиций в проект развития региональных воздушных перевозок обусловлена необходимостью

⁴ Костромина Е.В. Экономика авиакомпании в условиях рынка, стр. 65, рис. 4



формирования устойчивых потоков финансирования проекта. Денежные средства, инвестированные в проект, обеспечивают, с одной стороны, гарантии производителям авиационной техники нормальный уровень долгосрочной востребованности серийного производства авиационной техники, с другой - предоставляют возможность долговременного кредитования производителей авиационной техники и оборудования для повышения темпов производства, расширения научной и технологической базы.

Расходование средств основных депозитных счетов производится только по актам приёма-передачи в эксплуатацию готовой к эксплуатации авиационной техники, что исключает разрыв денежных потоков опорного аэродрома между завершением поступлений средств от депозитных процентов и началом доходов от продажи авиабилетов и предоставления авиационных услуг.

Проценты по депозитным вкладам обеспечивают финансирование целевых направлений развития проекта: обучение лётно-технического состава; формирование наземной инфраструктуры; субсидирование региональных перевозок другими авиакомпаниями на период ожидания собственной авиационной техники МАЛ.

Средства депозитных счетов для производителей авиационной техники гарантируют своевременную оплату.

Банками-партнёрами эти же средства будут предложены производителям в виде долгосрочных кредитов для создания и расширения серийного производства региональных самолётов.

Проценты с каждого депозитного счёта позволят финансировать текущие целевые расходы: обучение лётно-технических специалистов, подготовку наземной инфраструктуры, субсидирование региональных перевозок и выполнение регулярных рейсов по местным воздушным линиям другими региональными авиакомпаниями.

5 Высокий темп обучения лётно-технического состава

Традиционно высокий уровень текучести лётно-технических кадров, эксплуатирующих и обслуживающих воздушные суда региональной авиации,



диктует необходимость повышения темпов подготовки инженеров и специалистов гражданской авиации. Для этого в проекте предусмотрена организация трёх учебно-тренировочных центров (Сухум, Новокузнецк, Магадан). Размещение учебно-тренировочных центров на данных опорных аэродромах обеспечит подготовку лётных специалистов для всех регионов Российской Федерации как в условиях горной местности, так и над водной поверхностью.

6 Гибкость типовых решений

Использование надувных ангаров для создания наземных баз технического обслуживания и ремонта воздушных судов опорных аэродромов позволяет обеспечивать:

- независимость подразделения (опорного аэродрома) от существующей наземной инфраструктуры аэропорта базирования;
- производить оперативное перемещение конструктивных элементов сооружений ангаров, складов, административных помещений как в районе аэродрома базирования, так и в случаях изменения условий договорных отношений с аэропортом базирования;
- корректировать планы развития проекта исключая дополнительные затраты.

Удобные инструменты формирования и контроля денежных потоков дают возможность управлять размерами целевых показателей для каждого опорного аэродрома при любых изменениях графиков поставок авиационной техники и/или корректировки планов развития сети опорных аэродромов.



ОБОСНОВАНИЕ ПРИМЕНЕНИЯ ДЕПОЗИТНЫХ ИНСТРУМЕНТОВ

С целью финансирования работ и предоставления услуг на опорных аэродромах в период ожидания поставок авиационной техники проектом предусмотрено использование депозитных инструментов.

В рамках государственно-частного партнёрства с банками Российской Федерации, акции которых обеспечивают государственный контроль и управление со стороны Российской Федерации планом реализации проекта предусмотрено заключение договоров на депозитное обслуживание счетов опорных аэродромов проекта.

Каждый опорный аэродром в период ожидания поставок авиационной техники и оборудования использует проценты по депозитному счёту для текущей деятельности подразделения:

- приобретение оборудования и материалов для формирования наземной инфраструктуры опорного аэродрома и аэродромов в зоне ответственности;
- обучение лётно-технических кадров (в соответствии с графиком поставки авиационной техники);
- субсидирование региональных воздушных перевозок в рамках заключённых договоров с другими региональными авиапредприятиями в пределах зоны ответственности опорного аэродрома.

Депозитные инструменты проекта представляют собой основные и специальные депозитные счета, открываемые для каждого опорного аэродрома проекта МАЛ.

Каждый опорный аэродром обеспечивается инвестиционными средствами на приобретение авиационной техники и оборудования. Средства размещаются на основном депозитном счёте опорного аэродрома. Период размещения средств на основном депозитном счёте каждого опорного аэродрома соответствует периоду ожидания очередности поставки авиационной техники на опорный аэродром. Проценты по основному депозитному счёту используются по следующим статьям затрат:



- обучение лётно-технического состава опорного аэродрома и аэропортов зоны ответственности опорного аэродрома;
- приобретение наземной техники и оборудования для подготовки к началу безопасной интенсивной эксплуатации воздушных судов;
- субсидирование региональных воздушных перевозок в зоне ответственности опорного аэродрома на период ожидания поставок авиационной техники и начала выполнения собственной программы выполнения полётов.

Специальный депозитный счёт опорного аэродрома открывается на период подготовки к передаче воздушных судов от производителя авиационной техники к эксплуатанту проекта МАЛ. Расчёт депозитных процентов по специальному депозитному счёту выполняется ежедневно. Передача средств со специального депозитного счёта на расчётный счёт поставщика авиационной техники должен выполняться только после передачи самолёта эксплуатанту на основе подписанного акта приёма-передачи самолёта эксплуатанту.

Депозитные средства, полученные банками-партнёрами, используются для целевого кредитования производителей авиационной техники по согласованным с государством процентным ставкам в целях организации и/или расширения серийного производства расчётных типов самолётов проекта.

В условиях высоких значений процентных ставок Центрального банка Российской Федерации депозитные инструменты позволят обеспечивать финансирование стратегического инфраструктурного проекта справедливыми депозитными процентами ставок как в сторону банков-партнёров, так и в направлении долгосрочного кредитования производства авиационной промышленности. Во всех случаях изменения макроэкономических показателей равноправное государственно-частное партнёрство позволит оперативно реагировать на значительные изменения путём корректировки договорных отношений в пределах взаимовыгодных обязательств.



ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проект развития региональных воздушных перевозок с применением самолётов российского производства имеет исторические, экономические, технические и политические обоснования своей реализации.

Историческим обоснованием, обеспечивающим уверенность в успехе его реализации, является тот неоспоримый факт, что все крупные города рождались на перекрёстках дорог. И, поскольку воздушные трассы являются такими же путями движения пассажиров и грузов, повышение авиационной подвижности на каждом направлении создаст дополнительные потенциальные возможности развития каждого региона.

Экономическим обоснованием является успешная эксплуатация авиационной техники в период активного развития регионов СССР. Производственные показатели перевозок того периода подтверждают востребованность региональных маршрутов, авиационных работ и перевозок по местным воздушным линиям.

Техническое обоснование проекта – необходимость долгосрочного планирования организации и расширения серийного производства авиационной техники с целью обеспечения её надёжности и достаточности на период становления серийного производства.

Политическим обоснованием собственного производства авиационной техники с малыми и средними ёмкостями пассажирских салонов являются происходящие сегодня события и связанные с ними санкции коллективного Запада.

Более двадцати лет работы над проектом дают нам полную уверенность в том, что его востребованность на данном этапе развития нашего государства своевременна и целесообразна.