

Крутое пики "Ижавиа": как рухнула удмуртская авиакомпания и кому достанется аэропорт Ижевска

Регина Хисамова

менее минуты назад

 Приоритетный источник в Google



Новый терминал аэропорта Ижевска. Фото с официальной группы авиакомпании "Ижавиа" во "ВКонтакте".

Остановка полетов старейшего авиаперевозчика Удмуртии — "Ижавиа" — и подготовка к продаже нового аэропорта стали итогом многолетней схемы перераспределения бюджетных средств. Проект "Удмуртия против коррупции" [опубликовал](#) расследование о том, как строился международный терминал в Ижевске, кто контролировал миллиардные финансовые потоки и почему республиканская авиакомпания осталась у разбитого корыта.

Точка невозврата: аннулирование сертификата и смена власти

Лето 2026 года стало переломным для транспортной отрасли Удмуртии. В конце июля Росавиация **аннулировала** сертификат эксплуатанта АО "Ижавиа" с 1 августа. Поводом послужили систематические нарушения норм безопасности полетов. В соответствии с Воздушным кодексом РФ, аннулированный сертификат восстановлению не подлежит.

Без регулярного сообщения остались не менее десяти тысяч пассажиров. Выпадающие рейсы из Ижевска в Москву, Санкт-Петербург, Сочи и Минводы передали федеральным перевозчикам — S7 Airlines, Nordwind и "Аэрофлоту".

В июле управляющий партнер группы Veta **Илья Жарский** в **комментарии** "Ведомостям" заявлял, что особенность ситуации в том, что причиной аннулирования стали грубые нарушения в системе управления безопасностью полетов и техническом обслуживании судов.

Для получения нового сертификата, сказал Жарский, прежнему юридическому лицу потребуется полная смена менеджмента и перестройка внутренних процессов. Альтернатива, по мнению эксперта, — учреждение новой компании, что позволит избежать "наследия" претензий Росавиации.

Власти Удмуртии, однако, пошли другим путем и решили сменить руководство. Бессменный на протяжении последних семи лет генеральный директор авиапредприятия **Александр Синельников** покинул должность, записав **эмоциональное обращение**, в котором назвал произошедшее своим "личным поражением".

— Меня попросили, и я написал заявление об увольнении, — уточнил он.

Синельников покинул пост почти одновременно с главой Удмуртии **Александром Бречаловым**, который за несколько лет до этого назначил его на должность.

"Ведомости" **писали**, что в 2019 году действие сертификата эксплуатанта "Ижавиа" уже ограничивалось и было продлено после устранения нарушений. Основанием послужили финансовые показатели и статистика задержек рейсов. После этого перевозчик заявлял, что выстроил более устойчивую и дисциплинированную систему управления процессами.

В свою очередь назначенная в конце июля врио главы Удмуртии **Ольга Абрамова** публично заверяла граждан, что власти попытаются возобновить полеты к ноябрю 2026 года.

При этом чиновники говорят о кризисе отрасли, а также отмечают, что для бюджета региона обновления флота — это неподъемная трата. Но так ли это? Согласно расследованию "Удмуртии против коррупции", крах авиакомпании стал логическим завершением схемы по выводу ключевой инфраструктуры под приватизацию.

"Это удивительная история о том, как освоить деньги на многомиллиардном проекте, повесить долги на республику, вынуть деньги из школ и дорог; короче — национализировать все издержки, чтобы в итоге приватизировать самые сливки. Чтобы скрыть этот схематоз от вас, они удалили бухгалтерскую отчетность с сайта "Ижавиа" и протоколы с сайта госзакупок — и там, действительно, есть, что скрывать. Но мы смогли скачать документы", — рассказали в "Удмуртии против коррупции".

"Idel.Реалии" изучили выводы расследования, документы компании и историю авиаперевозок в Удмуртии и в целом в Поволжье.

Волжские крылья

Кризис и попытка продажи "Ижавиа" — не единичный случай, а, скорее, финал многолетнего процесса уничтожения региональной авиации в Приволжском федеральном округе.

Еще в 1990-х годах практически каждый из 14 регионов ПФО располагал собственным авиапредприятием, выросшим из советских объединенных авиаотрядов. Сегодня на весь округ фактически остался лишь один действующий регулярный пассажирский перевозчик — татарстанская "ЮВТ АЭРО".

История волжских авиакомпаний за последние 30 лет — это череда громких авиакатастроф, валютных долгов и довольно часто — поглощений федеральными монополиями.

Для целого ряда поволжских перевозчиков точкой невозврата стали крушения. Трагедия над Боденским озером в 2002 году запустила затяжной кризис "Башкирских авиалиний" (БАЛ). Тогда самолет авиакомпании врезался в грузовой самолет DHL. Мномомиллионные судебные иски, стареющий советский парк и долги привели к тому, что в 2007 году Росавиация отозвала у

башкортостанского перевозчика лицензию.

17 ноября 2013 года при заходе на посадку в Казани разбился Boeing 737-500 авиакомпании "Татарстан", погибли 50 человек. Расследование выявило фальсификацию летных документов экипажа и грубейшие нарушения регламентов. 31 декабря 2013 года сертификат эксплуатанта был аннулирован — национальный перевозчик Татарстана прекратил существование.

Катастрофа Ан-148 "Саратовских авиалиний" в Подмосковье в феврале 2018 года (71 погибший) поставила крест на предприятии с более чем 80-летней историей. Внеплановые проверки Росавиации вскрыли систематические переработки экипажей и фальсификацию техобслуживания. В мае 2018 года компанию лишили права на полеты.

Другая группа региональных авиакомпаний пала жертвой экономических шоков. Авиакомпания "Самара" входила в крупный альянс AiRUnion. Летом 2008 года резкий скачок цен на авиакеросин обнажил долговую яму альянса перед топливозаправщиками. Коллапс перевозок закончился банкротством и ликвидацией компании в 2008–2009 годах.

Созданная на базе Бугульминского авиапредприятия компания "Ак Барс Аэро" попыталась заменить закрывшуюся АК "Татарстан". Однако ставка на взятые в валютный лизинг канадские самолеты Bombardier CRJ-200 не сработала: после обвала рубля в конце 2014 года и резкого роста лизинговых платежей перевозчик обанкротился в начале 2015-го.

"Нижегородские авиалинии" и "Пермские авиалинии" в начале 2000-х не выдержали конкуренции с федеральными игроками из-за невозможности содержать и обновлять советские Ту-134 и Ту-154, накопили долги за топливо и свернули полеты.

"Оренбургские авиалинии" (Orenair) были одними из самых успешных региональных перевозчиков РФ с развитой сетью чартерных и магистральных рейсов. В 2010 году компанию передали "Аэрофлоту", а в 2016-м окончательно упразднили в ходе слияния дочерних компаний госмонополии в бренд "Россия". Региональный проект "Оренбуржье" (полеты на L-410 по ПФО) со временем также свернули из-за нерентабельности и сокращения субсидий.

В Кировской и Пензенской областях, Мордовии, Чувашии, Марий Эл, Мордовии собственные летные отряды (Ан-24, Як-40) прекратили существование еще на рубеже 1990-х и 2000-х годов. Местные авиапредприятия полностью лишились самолетов и превратились исключительно в операторов взлетно-посадочных

полос и аэровокзалов.

Долгое время удмуртское предприятие оставалось последним в Поволжье реликтом советской модели — государственным авиапредприятием, совмещавшим в одном юрлице и собственный флот, и управление аэропортом приписки.

"Клонирование" руководства и монопольный контроль

В 2017 году глава Удмуртии Александр Бречалов пригласил руководить республиканской авиакомпанией "Ижавиа" Александра Синельникова — топ-менеджера, ранее работавшего в Екатеринбурге и Нижнем Новгороде.

"И под его управлением государственные аэропорты так или иначе переходили под крыло холдинга олигарха **Виктора Вексельберга** — "Аэропорты Регионов", — говорится в расследовании "Удмуртии против коррупции".



Виктор Вексельберг. Архивное фото

Речь идет о покупке в 2016 году 100% акций аэропорта Екатеринбурга ("Кольцово") у правительства Свердловской области. Синельников работал в этом аэропорту в 2006-2008 годах. "При непосредственном участии привлечено более 1 млрд рублей

федерального финансирования на развитие аэродромной инфраструктуры", — сказано на сайте компании Синельникова.

В 2011-2016 годах Синельников работал уже в аэропорту Нижнего Новгорода. В 2011-м по инициативе правительства региона состоялся открытый конкурс по определению потенциального инвестора международного аэропорта Нижний Новгород. Победителем признали ОАО "Аэропорт Кольцово"; в 2012 году последнее приобрело 75% акций нижегородского аэропорта.

Потенциальную продажу обновленного аэропорта Ижевска Виктору Вексельбергу "Удмуртия против коррупции" предсказывала еще в 2021 году. На это были свои причины — связи с холдингом Вексельберга проявились еще на этапе проектирования терминала авиагавани.

Из трех заявок на конкурсе (на 49, 69 и 97 млн рублей) контракт отдали компании с самым дорогим предложением — "Спектрум-Холдинг", в учредителях которой числился кипрский офшор. Ранее именно эта структура проектировала аэропорты "Кольцово" и "Стригино" для группы "Аэропорты Регионов". Позже "Спектрум-Холдинг" стал и техническим заказчиком стройки в Ижевске, а стоимость контракта выросла почти вдвое — до 156 млн рублей.

Одной из заметных инициатив Синельникова на посту в "Ижавиа" стала попытка в 2017 году завести на предприятие собственную управляющую компанию с контрактом почти на 300 млн рублей. Позднее сделку через суд заблокировала прокуратура.

Тем не менее модель тотального личного контроля была реализована чуть позже через корпоративную реорганизацию. В августе 2019 года единый авиаотряд формально разделили на две структуры — перевозчика (АО "Ижавиа") и оператора наземной инфраструктуры (АО "Аэропорт Ижевск").

В конце 2021 года 99,5% акций АО "Аэропорт Ижевск", ранее находившихся во владении Корпорации развития Удмуртии, перешли к АО "Ижавиа", рассказали в "Удмуртии против коррупции" со ссылкой на документы. Оставшиеся 0,5% передали Министерству транспорта и дорожного хозяйства республики (которое выступает единственным акционером самой "Ижавиа"). Генеральным директором обеих компаний остался Александр Синельников.

Новый терминал

В 2022 году в Ижевске стартовало строительство нового пассажирского терминала пропускной способностью свыше 400 пассажиров в час. Официальная стоимость

составила 4,3 млрд рублей, а еще 4,7 млрд выделили на реконструкцию подъездной автомобильной дороги.

Как отмечают расследователи, строительство инфраструктуры оплачивали за счет прямого урезания социальных расходов республики. Так, на подъездную дорогу к аэропорту в дефицитном бюджете нашли 852 млн рублей: для этого 418 млн сняли с ремонта других дорог Удмуртии, а еще 415 млн напрямую забрали у регионального Министерства образования и науки УР — со статей, предназначавшихся на ремонт школ.

При этом школы и больницы по всей республике годами оставались долгостроями (например, ижевский тубдиспансер не могут сдать уже более семи лет), заявили в "Удмуртии против коррупции". Парадокс в том, что позже Александр Бречалов объяснял продажу аэропорта именно необходимостью "найти деньги на социальные объекты".



Самолет авиакомпании "Ижавиа". Фото с официального сайта компании.

Кроме того, целевое бюджетное финансирование и кредиты на инфраструктуру должны были поступать напрямую аэропорту. Но вместо этого ключевым финансовым транзитером сделали авиаперевозчика, заявили расследователи.

"Ижавиа" регулярно привлекала кредиты и аккумулировала безвозмездные бюджетные субсидии (в частности, более 124,1 млн рублей в 2023 году и 500 млн рублей в 2024 году на возмещение затрат). Полученные деньги авиакомпания не направляла на модернизацию стареющего авиапарка, а перенаправляла в виде

процентных займов своему дочернему аэропорту, говорится в расследовании "Удмуртии против коррупции". Александр Синельников ставил подписи на кредитных договорах и со стороны займодавца, и со стороны заемщика.

В финансовой отчетности "Ижавиа", которую изучили расследователи, фигурирует длинная цепочка таких траншей: от скромных 10 млн рублей в апреле 2020 года — до сотен миллионов рублей (130 млн, 250 млн, 300 млн и полумиллиардные транши в 2023–2024 годах). Примечательно, что в раскрытых пояснениях к бухгалтерской отчетности авиакомпания за 2024 год оказались изъяты четные страницы, обратила внимание "Удмуртия против коррупции", в результате чего часть данных о движении сотен миллионов рублей долговых обязательств исчезла из публичного поля.

Сфера интересов руководства авиаузла быстро вышла за рамки. В 2022–2023 годах управляющая компания Синельникова зашла в менеджмент крупнейших государственных дорожных предприятий Удмуртии — "Удмуртавтодор" и "ДП "Ижевское". В декабре 2022-го "Ижавиа" вместе с дорожниками учредила специализированное АО "Удмуртавтодорстрой". Новая структура немедленно включилась в освоение бюджета терминала, заявили расследователи.

В июне 2024 года АО "Аэропорт Ижевск" провело тендер на прокладку наружных инженерных сетей терминала с начальной стоимостью 425,95 млн рублей.

Единственным участником и победителем аукциона стало АО "Удмуртавтодорстрой". "Удмуртия против коррупции" выяснила, что АО "Ижавиа" предоставило дочернему аэропорту свыше десяти займов на сумму более трех миллиардов рублей; АО "Удмуртавтодорстрой" получило от авиакомпании 11 займов суммарно на 4,8 млрд рублей, а обратные займы на сотни миллионов выдавались дорожниками авиакомпании.

Общий объем внутригрупповых заимствований превысил восемь миллиардов рублей. К началу 2026 года подконтрольные структуры оставались должны "Ижавиа" 4,8 млрд рублей. По данным "Удмуртии против коррупции", начисленные проценты по этим займам (составившие 753 млн рублей в 2025 году) формировали видимость финансового благополучия перевозчика, тогда как операционная прибыль от реальных полетов стремительно таяла, опустившись в первом квартале 2026 года до 24 тысяч рублей.

Аэропорты в Поволжье

Самые прибыльные авиаузлы Поволжья давно поделены между федеральными олигархическими сетями. Холдинг "Аэропорты Регионов" (структуры Виктора Вексельберга) полностью контролирует аэропорты Самары, Нижнего Новгорода

и Саратова.

Холдинг "Новоапорт" Романа Троценко владеет контрольным пакетом пермского аэропорта, а через совместное предприятие с "Аэропортами Регионов" управляет воздушными гаванями Оренбурга и Орска. В Чебоксарах терминал и обслуживание перешли под контроль федеральной группы "Аэрофьюэлз".

Отдельную категорию составляют корпоративные аэродромы. Нефтяная компания "Татнефть" полностью содержит аэропорт Бугульмы, автогигант "КАМАЗ" владеет нижекамским "Бегишево", а "Ростех" контролирует грузовой комплекс "Ульяновск-Восточный".

Все остальные аэропорты ПФО остаются в собственности регионов, но здесь наблюдается резкий контраст. Богатые республики принципиально сохраняют стратегические и высокодоходные хабы у себя: аэропорт "Казань" на 100% принадлежит Татарстану, а аэропорт "Уфа" — Башкортостану. На противоположном полюсе находятся дотационные аэропорты, которые областные бюджеты вынуждены тянуть самостоятельно: Ульяновск, Киров, Пенза, Саранск и Йошкар-Ола.

В этой же уязвимой группе находился и Ижевск, чья готовящаяся передача инвестору повторяет путь Самары, Перми и Оренбурга.

Кому достанется аэропорт?

В конце 2025 года новый аэровокзальный комплекс Ижевска площадью 10 800 кв. м ввели в строй, а указом президента РФ ему присвоили имя Михаила Калашникова.

На фоне аннулирования сертификата эксплуатанта "Ижавиа" и ухода с поста Синельникова руководство Удмуртии форсировало процесс приватизации. Новым генеральным директором АО "Ижавиа" **назначили** бывшего начальника управления ГИБДД республики **Руслана Набиева**, который ранее руководил "Удмуртавтодором".

Правительство региона **заказало** независимую оценку активов у московского оценщика ООО "Инари Инвест Групп", определив чистые активы группы примерно в 3,7 млрд рублей.

В "Удмуртии против коррупции" уверены: республика при продаже планирует разделить активы.

"Вся история с продажей затевалась не ради "Ижавиа". А ради международного терминала ижевского аэропорта, на который тратились огромные деньги последние четыре года. Его строительство — это единственный крупный инфраструктурный проект в Удмуртии за бог знает сколько лет, который был реализован на самом деле. Сам терминал только по официальным цифрам стоил 4,3 миллиарда и ещё 4,7 миллиарда — строящаяся дорога к нему", — указывают расследователи.

Они предполагают, что аэропортовый комплекс с новым терминалом и перспективой международных чартеров будет продан федеральному профильному инвестору (среди основных претендентов эксперты традиционно называют холдинги "Аэропорты Регионов" и "Новопорт").

— Задача простая — либо это реализация отдельно авиакомпания и отдельно аэропорта, либо вместе. Главное — выручить больше средств для бюджета Удмуртской Республики. Причина — "Ижавиа" как авиакомпания и "Ижавиа" как аэропортовому комплексу нужны инвестиции и нужно развитие, — сказал в апреле 2026 года Александр Бречалов.

Он назвал "так себе перспективой" продолжать авиаперевозки двумя самолетами Boeing и тремя Як-42. К самолетам уже присматривается "Аэрофлот" — пока только на уровне заявлений и без каких-либо переговоров.

Но кому же продадут аэропорт? В "Удмуртии против коррупции" со ссылкой на источники в "Ижавиа" сообщили, что экс-глава республики Бречалов хотел продать аэропорт основательнице Wildberries **Татьяне Ким**.

"Провластные Telegram-каналы называют и другие фамилии — от Троценко до Грефа. А после новостей о запрете полётов главным претендентом на аэропорт стал холдинг Дерипаски "Аэродинамика", который управляет аэропортами в родном для Бречалова Краснодарском крае", — уточнили расследователи.

В "Удмуртии против коррупции" при этом констатировали, что вопрос, кому именно достанется аэропорт, не имеет значения:

"Жители и жительницы Удмуртии уже оплатили этот банкет и при любом раскладе, чтобы ни один из упомянутых олигархов точно не остался бы в накладе. Потому что даже если они решат продать аэропорт вместе с авиакомпанией, проблемная "Ижавиа" идет в комплекте с жирным бонусом: внушительным куском удмуртской дорожной отрасли. "Ижавиа" всё ещё принадлежит 30% АО "Удмуртавтодорстроя", который под управлением Синельникова превратился в главный дорожный актив Удмуртии с выручкой в 3,6 миллиарда в прошлом году".

Сейчас "Ижавиа" ждет решения Росавиации по новому сертификату. Документы передали в ведомство 20 августа, а ответ ожидается во второй половине ноября. При этом авиакомпания сворачивает наземные офисы: с 28 августа объявлено о закрытии семи билетных касс в Удмуртии и в соседнем Пермском крае.

Подписывайтесь на наш канал в Telegram.

Этот контент также в категориях

Репортаж. Поволжье

Анализ. Поволжье