Перспективы развития современной финансовой системы

Авиационный лизинг как основной инструмент финансирования авиакомпаний

Куксгаус Ксения Константиновна
Финансовый университет, Москва, Россия
E-mail: ksenia_kuksgaus@mail.ru

Колебания условий хозяйствования в экономике вызывают необходимость внедрять новые методы обновления материальной и технической базы, методы модификации основных фондов в разных отраслях деятельности. Развитие лизинга в России весьма актуально и обусловлено это тем, что производственные фонды значительно изношены. Многие предприятия используют устаревшее оборудование и, соответственно, их использование характеризуется низкой эффективностью. У многих предприятий недостаток собственных средств, в связи с чем нет возможности обновить основные фонды, внедрить достижения научного и технического прогресса, и в итоге, они не в состоянии произвести конкурентоспособную продукцию и освоить зарубежные рынки сбыта.

Одним из методов решения вышеперечисленных проблем является лизинг, объединяющий в себе составные части кредитных и инвестиционных операций. Финансовый рынок, являющийся основным поставщиком инвестиционных ресурсов в реальный сектор экономики, и рынок лизинговых услуг как его сегмент, выполняют функцию финансового обеспечения экономического развития и решения многочисленных социально-экономических проблем.

По состоянию на 2013 год в России наибольшая доля рынка заключенных сделок приходилась на сегменты авиационного транспорта (36%), железнодорожной техники (19%), грузового (15%) и легкового (8%) автотранспорта, энергетического оборудования и строительной техники, включая спецтехнику на колесах - до 4%.

В настоящее время развитие лизинговой деятельности в мире определяется на основании таких главенствующих тенденций как: рост конкуренции, финансовая глобализация, гармонизация законодательства.

Авиационный лизинг в настоящее время является практически основным инструментом финансирования авиакомпаний на приобретение авиационной техники. За время финансово-экономического кризиса, начавшегося в 2008 г. и не закончившегося до сих пор, авиакомпании мира удвоили свой финансовый долг. Для них это обернулось ограничением возможностей в предоставлении им кредитов со стороны финансовых организаций. В результате одним из способов финансирования авиакомпаний является авиационный лизинг.

В мировой авиации существуют различные виды лизинговых операций, однако, по сути, они являются производными от двух основных видов: финансового лизинга и операционного лизинга.

В рамках финансового лизинга, срок которого обычно составляет от 10 до 20 лет, авиационная техника поступает в полное ведение авиакомпании-лизингополучателя с выплатой стоимости оборудования согласованными долями в течение всего срока аренды. После окончания срока и полной выплаты арендной платы авиатехника может перейти в собственность лизингополучателя (или арендатора) с выплатой остаточной стоимости или без таковой (в зависимости от деталей лизинга). В рамках финансового лизинга прибыль и риски, связанные с владением и эксплуатацией ВС, передаются арендатору. В то же время финансовый лизинг дает возможность арендодателям рассчитывать риски на основе остаточной стоимости, а не на основе кредитоспособности авиакомпании.

Разновидностью финансового лизинга является «взвешенная аренда», при которой в арендной сделке участвуют три стороны: арендодатель, арендатор и кредитор. При этом долгосрочное финансирование осуществляется кредиторами. В типовой сделке по «взвешенной аренде» авиакомпания фактически приобретает воздушное судно в рассрочку с выплатой стоимости в течение всего срока аренды. Первоначально авиакомпания выплачивает примерно 10-20% стоимости авиатехники, а остальные 80-90% в рассрочку равными долями до конца срока аренды. Вовлеченная в такую сделку лизинговая компания принимает на себя обязанность арендатора-субподрядчика, а кредитор при этом получает устойчивый процент на заемный капитал. Авиакомпания-лизингополучатель имеет ту выгоду, что она выплачивает только чистую арендную плату за использование авиатехники, имея значительные преимущества в налоговых льготах, так как на нее при такой сделке распространяется только отечественное налоговое законодательство.

Следует отметить, что в последнее время преимущественное развитие в мировой авиации получил эксплуатационный лизинг как наиболее гибкая форма аренды воздушных судов. В рамках операционного лизинга авиакомпания просто пользуется арендуемой ею собственностью в течение более короткого периода, не превышающего 5-7 лет. Помимо расширения возможностей относительно быстрого финансирования приобретения авиакомпаниями воздушного судна, такая форма аренды оборудования обеспечивает существенные налоговые льготы. Если финансовый лизинг, как отмечалось выше, включается в баланс авиакомпании в качестве долгосрочной задолженности, то операционный лизинг не включается в баланс, что является особенно важным для авиакомпании, имеющей значительный уровень финансовой задолженности. Эксплуатационная форма аренды является привлекательной для авиакомпаний не только с точки зрения балансовых отчетов, но и в связи с высокой степенью гибкости, которую они обеспечивают в отношении планирования парка воздушных судов. Кроме того, лизинговые компании, специализирующиеся на эксплуатационной аренде, предоставляют авиакомпаниям широкий круг услуг, включая техническое обслуживание и ремонт воздушного судна, а также маркетинг, консультации по финансовым вопросам и др. Они могут получать и предоставлять выгодные условия финансирования приобретения авиатехники на основе собственных активов, а также на привлекательности цен на воздушное судно в результате их оптовой закупки у производителей. Так, в настоящее время заказы лизинговых компаний составляют более 20% от общего количества выпуска новых воздушных судов, и ожидается, что в ближайшие десятилетия эта доля значительно увеличится.

Одним из сравнительно новых инструментов по финансированию авиационного оборудования является возвратный лизинг. Суть его состоит в том, что лизинговая компания покупает самолет или двигатель у авиакомпании с одновременной передачей их в аренду на более длительный срок в ту же авиакомпанию. Операция применяется как для новых ВС, только что выпущенных производителем, так и для ВС, приобретенных авиакомпанией ранее и имеющих определенный налет. Эта форма лизинга является не только средством для привлечения капитала на приобретение новых ВС и собственных запасных авиадвигателей, но и помогает авиакомпаниям освободить денежные средства, ранее потраченные на закупку, и инвестировать их в другие более неотложные задачи развития и выживания. Для многих авиакомпаний даже удаление стоимости запасного двигателя из их баланса также имеет существенное положительное значение, связанное с амортизацией и налоговым бременем.

Лизинговые компании сами занимают средства для покупки самолетов и двигателей, пользуясь своими высокими кредитными рейтингами, а также специальными финансовыми инструментами, которыми они пользуются вместе с банками, пенсионными фондами

и страховыми компаниями. Следует отметить, что лизинговые компании не гарантированы от риска потерь, связанных с невыплатами авиакомпаниями лизинговых платежей и невозвратом арендованного оборудования.

В настоящее время в российской авиации существует немало проблем, с которыми сталкиваются авиакомпании в ходе своей деятельности, но наиболее серьезной и насущной является проблема старения парка воздушных судов. Средний возраст самолетов, эксплуатируемых российскими авиаперевозчиками, составляет 21 год, тогда как средний возраст парка воздушных судов большинства крупнейших иностранных авиаперевозчиков от 6 до 10 лет, а в некоторых случаях и ниже. Таким образом, рынок авиаперевозок нуждается в масштабном обновлении парка воздушных судов.

Покупку авиационной техники, даже если речь идет не о комплексной закупке, а только о приобретении одного самолета, не может позволить себе почти ни одна авиакомпания. Стоимость одного, даже бывшего в употреблении самолета, составляет от нескольких миллионов до десятков миллионов долларов. В связи с этим в мировой практике была внедрена система закупки авиационной техники на условиях лизинга. С одной стороны, лизингодатели помогают авиакомпаниям, предоставляя кредитные ресурсы на обновление парка за счет приобретения более современных воздушных судов с лучшей топливной эффективностью и меньшими затратами на обслуживание. С другой, они способствуют развитию бизнеса производителей, поскольку сами они не в силах реализовать продукцию, без, так называемых, посредников, по причине невозможности оплаты потребителями продукции - авиаперевозчиков, и невозможности полностью самостоятельно кредитовать процесс постройки самолёта.

Рост рынка авиаперевозок предвещает повышение спроса российских авиакомпаний на современные воздушные суда. Именно поэтому резко возросли объемы лизинговых операций в сфере авиатранспорта. Лизинг самолетов позволяет избежать огромных единовременных выплат на покупку воздушных судов, поскольку для многочисленных мелких авиакомпаний такой подход можно назвать настоящей роскошью. Сильного падения рынка лизинга удалось избежать за счет рекордного объема авиасделок - наибольшего за последние семь лет. Факторами, способствовавшими столь мощному росту авиализинга (+68,6%, на 234 млрд. рублей), стали стимулирующие государственные программы по обновлению парка воздушных судов и потребность в размещении имеющихся ресурсов лизинговыми компаниями с госучастием.

Гражданский самолет — это не просто летательный аппарат с определенными техническими характеристиками, а комплексный продукт, для продвижения которого нужны сложные финансовые механизмы. Таким образом, именно авиационный сегмент становится основным драйвером специфического рынка лизинга и при должной активности государства в ближайшие годы будет показывать рост. И как показывает практика, лизинг наиболее эффективен при выполнении финансовых обязательств, нежели другие формы инвестиций.

Источники и литература

1) Афанасьев В.Г. Лизинг как инструмент авиационного финансирования // Научный вестник МГТУ ГА. 2014. №4

2) Диамантис Д.Г. Современное состояние финансовой аренды (лизинга) в России, США и странах Западной Европы // Политика, государство и право. 2014. № 7

3) Казаков О.Л. Способ обоснования эффективности финансового лизинга // Управление экономическими системами. 2014. №2

4) Качанова А.А., Алексеева А.В. Тенденции развития лизинговой деятельности в России // Наука-RASTUDENT.RU. – 2014. – №5/ [Электронный ресурс] – Режим доступа. – URL: http://nauka-rastudent.ru/5/1424/

5) Красева Т.А. Государственная политика в сфере лизинга // Вестник Псковского государственного университета. 2013. №3