

АНАЛИЗ СХЕМ ПРИОБРЕТЕНИЯ ВС ОТЕЧЕСТВЕННЫМИ И ЗАРУБЕЖНЫМИ АВИАКОМПАНИЯМИ

Артем Вадимович ГЛУХОВ родился в 1983 г. в городе Дедовске Московской области. Аспирант МАИ. Основные научные интересы — в области лизинга воздушных судов. Автор одной научной работы.

Artiom V. GLUKHOV, was born in 1983, in the Moscow Region. He is a Postgraduate Student at the MAI. His research interests are in leasing of aircraft. He has published one technical paper.

Проводится анализ международного опыта финансирования покупки воздушных судов посредством лизинга и схем приобретения ВС отечественными и зарубежными авиакомпаниями.

Проанализируем основные пути финансирования покупки авиатехники посредством лизинга, которые привели к успешному развитию парка ВС в западных странах.

В работах, посвященных международному опыту финансирования закупки новых ВС, наряду с возможностями кредитования, обсуждается и возможность покупки ВС из собственных средств посредством увеличения капитализации путем эмиссии дополнительных акций. Однако наиболее популярным методом расширения парка ВС является лизинг в разнообразных формах.

Резкий подъем в области строительства новых ВС, который наблюдался в последние 15 лет, во многом связан со слиянием банковских институтов и промышленных корпораций. В США 10–15 лет назад авиационную индустрию финансировали главным образом крупные банки, однако теперь это корпорации, производственные и финансовые институты, которые берут на себя риски, связанные с финансовыми операциями в этой области. В настоящее время банки резко сократили свое участие в финансировании покупок ВС с исторических 30% до 15% от суммы всех сделок из-за нестабильной финансовой ситуации многих авиалиний. На рис. 1

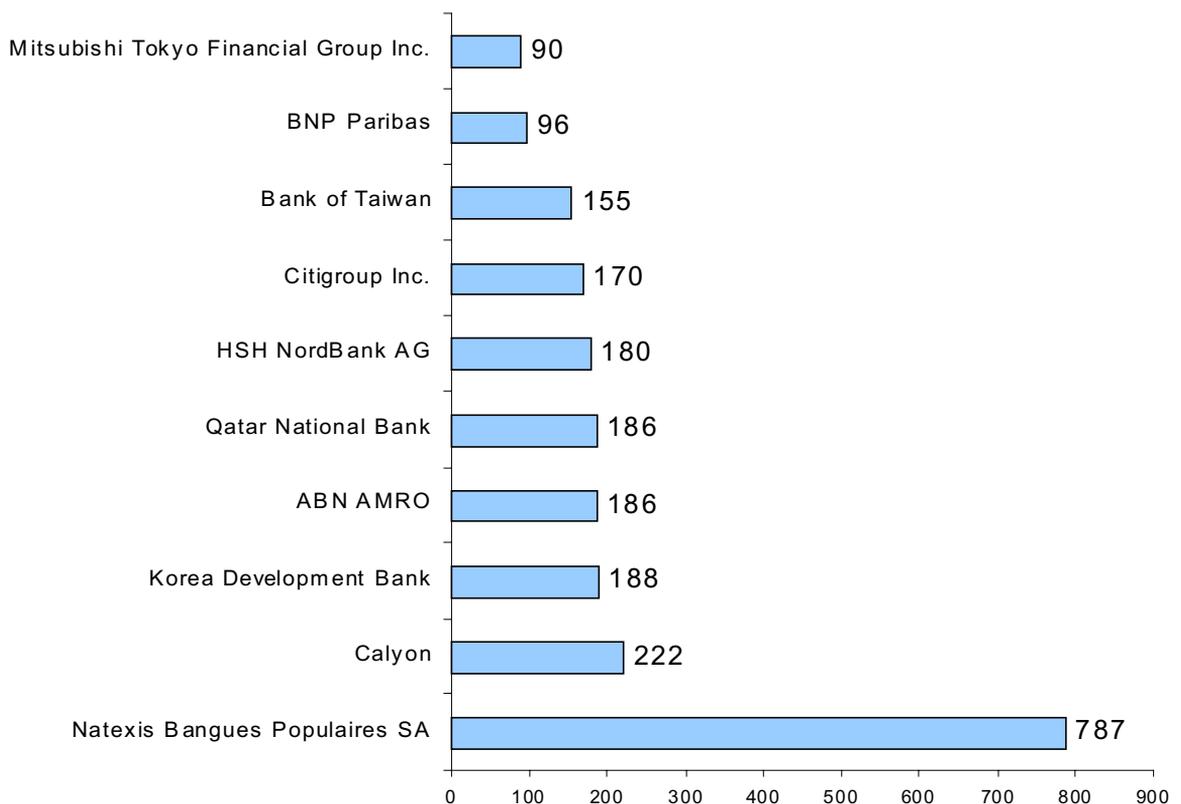


Рис. 1. Кредиты крупнейших банков, финансирующих покупки ВС

показаны десять крупнейших банков, финансирующих покупки ВС по объему синдицированных кредитов.

На мировом рынке происходит быстрое усиление позиций специализированных лизинговых компаний, работающих в области как финансового, так и оперативного лизинга. Среди них наиболее крупные компании фактически контролируют половину соответствующего сегмента рынка и в целом являются наиболее влиятельными игроками на рынке финансирования ВС.

Уже в 1989 г. крупнейшие лизинговые компании контролировали около 30% продукции трех главных производителей ВС. По данным ИКАО, в том же году лизинговые компании контролировали 49% самолетов, взятых в лизинг, а банки и корпорации — 43%.

Лизинг и экспортное кредитование являются доминирующими способами финансирования покупок коммерческих ВС в мире. Заемное финансирование банками, имеющее традиционно важную роль, в последнее время значительно сократилось.

Сейчас эти тенденции только усиливаются. Например, одна из лидирующих лизинговых корпораций — Международная финансовая лизинго-

вая корпорация (IFLC) — имеет портфель, оцениваемый более чем в 18 млрд. долларов, вложенных более чем в 400 реактивных ВС. При этом компания финансирует строительство новых Airbus 330.

На рис. 2 приведены десять крупнейших по стоимости парка воздушных судов специализированных лизинговых компаний в авиационной промышленности.

Крупные игроки составляют более 50% от всего рынка лизинга ВС, равного 90 млрд. долл. США по стоимости парка. Они пользуются финансовой поддержкой головной компании (например, AIG) и имеют доступ к дешевым финансовым ресурсам. Лизинг стал основным путем финансирования западной авиационной индустрии. Благодаря налоговым льготам и государственной поддержке, налаженной в США и Западной Европе, Boeing и Airbus Industry выпускают несколько сотен самолетов в год. Пользуясь государственными гарантиями (как правило, в объеме до 85% от стоимости самолета), покупатели авиатехники могут привлечь дешевые кредиты на срок 12—15 лет. При этом в США, помимо прямой государственной поддержки, зачастую применяются финансовые схемы, основывающиеся на несовершенстве налогового законодатель-

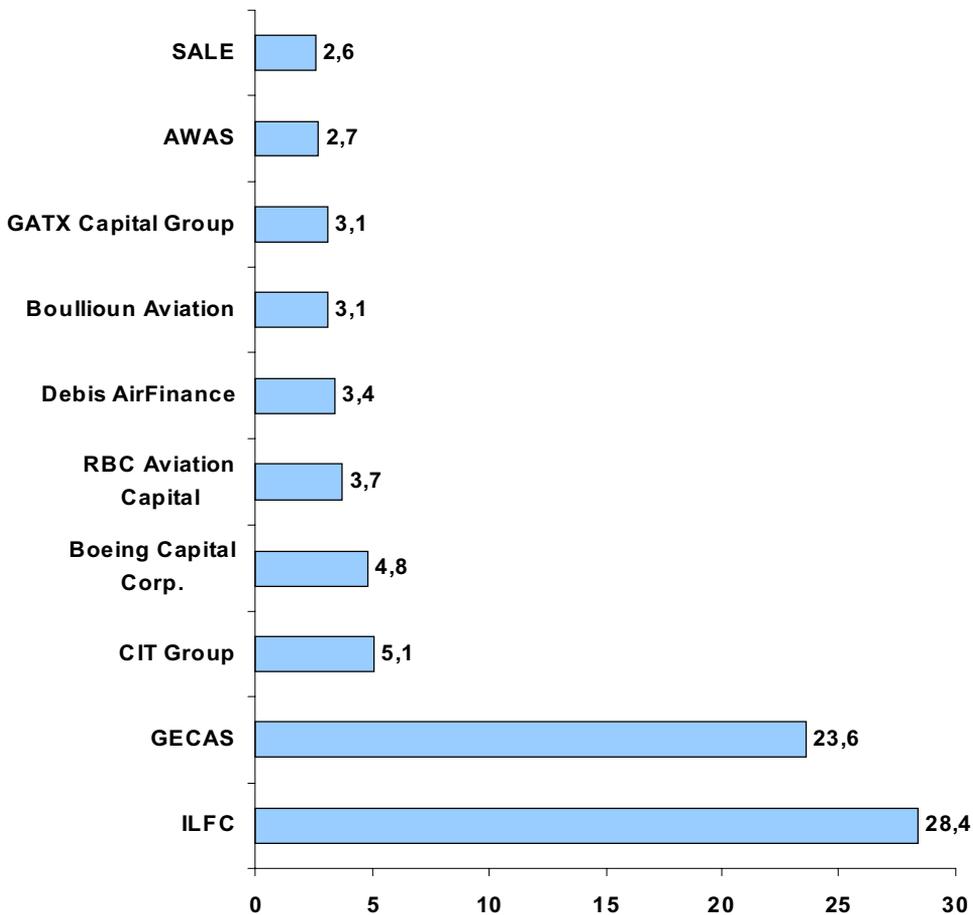


Рис. 2. Стоимость парка ВС крупнейших лизинговых компаний

ства, что делает финансирование лизинга авиатехники еще более привлекательным для инвесторов.

На данный момент специализированные лизинговые компании являются основным источником роста парка ВС авиакомпаний (рис. 3).

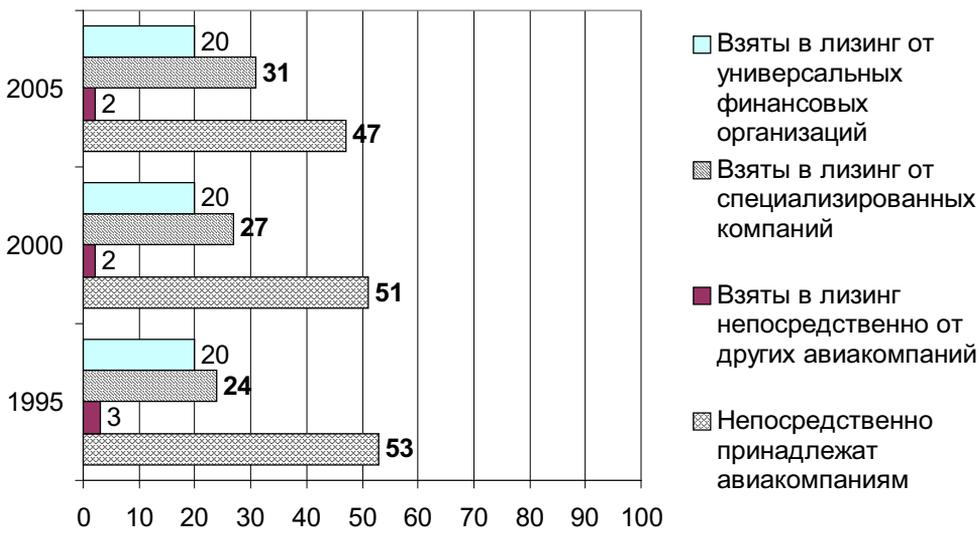


Рис. 3. Динамика изменения форм владения ВС

В условиях финансовой нестабильности лизинг стал более привлекательной формой финансирования по сравнению с займами благодаря возможности сократить кредитные риски, связанные с деятельностью авиакомпании.

Проанализируем основные варианты организации финансирования покупки ВС.

Контракты на приобретение авиационной техники отличаются большим количеством специализированных положений и разнообразием вариантов.

1. **За счет корпоративных займов.** Данный вариант используется в случае наличия возможности привлечения средств через акционеров либо через головные организации (внутри корпорации):

- прямой корпоративный заем;
- заем под обеспечение договора покупки.

2. **Заемное финансирование на банковском рынке.** Такое финансирование практически возможно только для прозрачных в финансовом плане компаний и в странах с развитым, стабильным рынком банковских услуг, позволяющим привлекать долговременные кредиты под приемлемые проценты:

- прямое кредитование сделки;
- ипотечное кредитование в ситуации, когда компания может предоставить соответствующий механизм обеспечения.



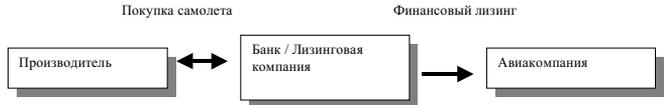
Как правило, обеспечением займа являются: залоговая, передача прав по договору страхования, внесение ряда оговорок в договор страхования.

3. **Финансирование поставки по договорам лизинга.** Лизинг-договор имущественного найма (вре-

менной передачи имущества во владение), при котором лизингополучатель имеет право использовать производственный актив в обмен на лизинговые платежи. Право собственности сохраняется за лизингодателем в течение всего срока действия договора.

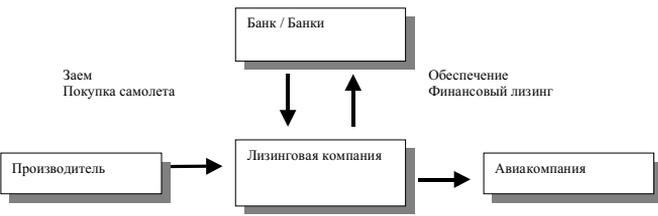
Варианты:

— **финансовый лизинг.** Риски и преимущества права собственности переходят к лизингополучателю. Основными преимуществами финансового лизинга являются возможность вступления в права владения средствами производства в условиях отсутствия финансов на их приобретение и возможность использования механизма ускоренной амортизации с целью снижения налоговой нагрузки по налогу на имущество;



— **оперативный лизинг.** Риски и преимущества права собственности остаются у лизингодателя, в том числе операционный и риск остаточной стоимости. Основные преимущества оперативного лизинга: большой парк ВС, предлагаемый как на вторичном, так и на первичном рынке ВС (лизинговые компании); гибкость самолетного парка, дополнительные сезонные емкости; возможность комплексного лизинга (самолет, экипаж, техническое обслуживание, страховка);

— **кредитный лизинг.** Предполагает объединение кредитных и лизинговых механизмов финансирования. Собственные средства находятся в юрисдикции, дающей налоговые преимущества (обратный лизинг). Появляется возможность финансирования дополнительного оборудования.



4. Финансирование на финансовых рынках (инвестиционное, совместная деятельность).

5. Финансирование при поддержке Европейских агентств экспортного кредитования. Европейские агентства экспортного кредитования расположены в Великобритании, Франции и Германии и имеют национальную привязку к трем основным партнерам Airbus. Действуют согласованно и в соответствии с соглашениями, которые накладывают ряд ограничений, основными из которых являются:

- максимальное выделение средств в объеме, не превышающем 85% себестоимости ВС;
- соответствие сроков кредитования срокам полной амортизации;
- сроки амортизации для узкофюзеляжных ВС — 10 лет, для широкофюзеляжных — 12 лет.

Основными задачами агентств являются следующие:

- оказание помощи местным экспортерам товаров и услуг в организации выхода на внешний рынок;

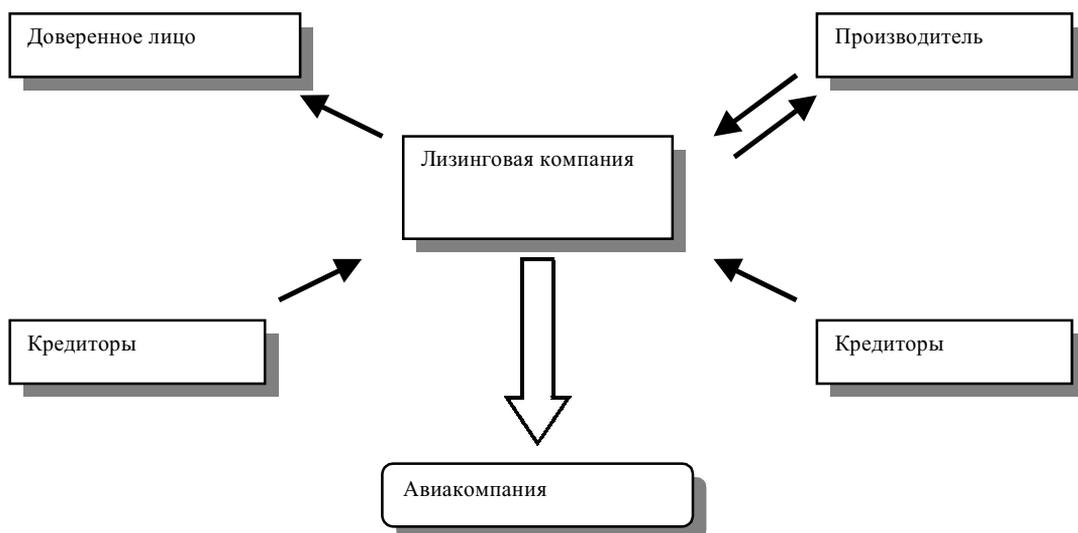
— оказание поддержки клиентам местных экспортеров.

Оказываемые услуги:

- предоставление механизмов гарантирования кредитования;
- государственная поддержка в виде гарантий, льгот либо кредитования;
- создание благоприятных условий для привлечения финансирования на международных рынках капитала;
- оказание помощи авиакомпаниям в вопросе ценообразования.

Трансформационная экономика переходного периода обозначила острую необходимость разработки системы привлечения инвестиций для обновления основных фондов отечественных авиакомпаний, обусловленную их сильным износом и острой нехваткой финансовых ресурсов для самостоятельного осуществления процесса обновления. Ключевым условием наладки и функционирования этой системы является необходимость оплаты стоимости поставляемых средств производства частями из финансовых поступлений, выручаемых от их эксплуатации. На основании мирового опыта, при разработке концептуального механизма такой системы в качестве инструмента реализации этого процесса выступает лизинг.

Лизинг является потенциальным фактором развития отрасли гражданской авиации. При существующих преимуществах необходимо учесть возможности реализации механизма лизинга. Стимулом развития лизинга отечественных гражданских воздушных судов является эксплуатация старой авиатехники, выбытие которой на данный момент превосходит обновление. В настоящее время намечился



ряд тенденций, позволяющих надеяться на существенный перелом создавшегося кризисного положения. В первую очередь это связано с осуществлением ряда мероприятий по поддержке развертывания отечественной системы авиационного лизинга.

Summary

An analysis of international financing experience is carried out as applies to aircraft purchase by means of leasing. Aircraft acquisition schemes are described and analyzed for domestic and foreign airlines.

Библиографический список

1. Федосов Е.А. Прогноз развития авиации в России //Полет. 1999. №3.
2. Бодрунов С.Д., Ковальков Ю.А. Экономика и организация авиастроения в России. — СПб.: ГИПП «Искусство России», 2001.

3. Виссема Х. Менеджмент в подразделениях фирмы. — М.: ИНФРА, 1996.

4. Горемыкин В.А. «Лизинг»-2006. — М.: Финлинь, 2005.

5. Виханский О.С, Наумов А.И. Менеджмент. — М.: Гардарика, 1998.

6. Виханский О.С. Стратегическое управление. — М.: Гардарика, 1998.

7. Владимирова И.Г. Динамика слияния и поглощения компаний //Менеджмент в России и за рубежом. 1999. №1

Московский авиационный институт

Статья поступила в редакцию 12.05.2008