

## Проблемы экономической целесообразности лизинговой политики в развитии авиационной техники

© 2007 А.В. Бочеверов  
Московский авиационный институт

Исследуется использование разнообразных форм экономических отношений, в частности лизинга, представляющего собой большую актуальность для современной экономики России.

В современных условиях хозяйствования усиление факторов неопределенности в развитии экономики способствует повышению интереса к различным видам предпринимательства, в том числе к инвестиционной деятельности.

В данной связи использование разнообразных форм экономических отношений, в частности лизинга, представляющего собой форму временного пользования и владения имуществом, приобретает все большую актуальность для создания условий по привлечению капитала в жизненно важные отрасли экономики, по рациональному использованию финансовых, материальных и трудовых ресурсов, обеспечению поддержки предпринимательства.

В настоящее время лизинг является, пожалуй, перспективной единственной формой привлечения инвестиций в промышленные предприятия.

Современные лизинговые процессы достаточно сложны. Для проведения анализа закономерности их развития необходимо изучить различные организационно-экономические аспекты, чтобы способствовать продвижению лизингового процесса, прогнозировать возможные катаклизмы и пути их преодоления.

Анализ ситуации, сложившейся в авиационной промышленности за последние годы, показывает, что альтернативы лизингу нет, практически ни одна из авиакомпаний не способна одновременно выплатить производителю полную стоимость самолета. Поскольку процесс обновления парка воздушных судов (ВС) связан с высокой капиталоемкостью, лизинг является наиболее перспективным видом инвестиционной деятельности для гражданской авиации. Как свидетельствует зарубежная статистика, более половины авиатехники в мире приобретает на условиях лизинга. Лизинг стал основным путем финансирования западной авиационной индустрии.

Результативность инвестиционной деятельности авиакомпаний характеризуется достижением основной экономической цели - получением прибыли. Уровень прибыли зависит от многих факторов, в том числе от снижения рас-

ходов, связанных с инвестиционной деятельностью. При использовании лизинга, как способа обновления парка ВС, взаимобязательства между авиакомпаниями и лизинговыми компаниями должны быть прозрачными, основанными на согласованной стоимости привлеченных средств, на оценке реальных возможностей авиакомпании. Схема, по которой осуществляются лизинговые платежи, их структура дают возможность оценить эффективность лизинговой сделки, взаимную выгоду для лизингодателя и лизингополучателя. Таким образом, кризисная ситуация с состоянием парка ВС гражданской авиации, поиск экономически целесообразных путей выхода из сложившейся ситуации с учетом международной практики и государственной политики по развитию авиационной отрасли в сочетании с теоретической и практической нерешенностью задачи, необходимость разработки технологий оценки эффективности взаимодействия производителей авиационной техники, лизингодателей и авиакомпаний определяют актуальность данной темы.

Так, авиакомпания "Аэрофлот" активно применяет передовые финансовые схемы для обновления парка своих воздушных судов. Уже подписано крупное соглашение с рядом европейских банков ("Natexis Bangués Populaires", "Calyon" и "ABN Amro Bank (London Branch)") по финансированию новых семи самолетов "Airbus A-321". Срок поставки лайнеров - конец 2007г.

Масштабная сделка финансового лизинга по приобретению воздушных судов с участием экспортных кредитных агентств - вторая для "Аэрофлота". В 2003-2004 гг. таким же образом был организован финансовый лизинг восьми самолетов семейства А-320. Получение гарантий экспортных агентств, а также организация "пакетного" финансирования позволяют авиакомпаниям привлекать деньги на исключительно выгодных условиях.

Таким образом, в настоящее время "Аэрофлот" активно занимается развитием своего бизнеса и обновляет парк воздушных судов. В ноябре 2006 г. компания вывела из эксплуата-

ции самолеты Ил-86. На сегодняшний день в парке компании девять таких воздушных судов, и в последние годы только шесть из них были в обороте.

В последнее время «Аэрофлот» отдает все большее предпочтение самолетам «Airbus». Весной 2006 г. совет директоров компании обсудил ход объявленного тендера на покупку 22 дальнемагистральных самолетов на сумму около 3 млрд. долл.

На решение «Аэрофлота» во многом повлиял тот факт, что европейцы предложили новую программу сотрудничества, в соответствии с которой наши заводы и конструкторские бюро смогут заработать 25 млрд. долл. Речь идет об участии российских предприятий в конструкторских и производственных работах по созданию нового дальнемагистрального самолета А-350 на условиях разделения рисков. Доля России в этом проекте может составить 5%. Помимо этого, «Airbus» предложил заняться проектом конвертации пассажирских самолетов семейства А-320 в грузовые. Здесь наша доля составит уже 50%. Наконец, России предложено равноправное партнерство при создании самолетов «Airbus» новых поколений - начиная с выбора идеи, разработки, производства лайнеров и до совместного распределения прибыли. При этом все действующие программы «Airbus» с российским авиапромом будут продолжены, а оборот по ним увеличится до 110 млн. долл. в год.

Что же касается формы приобретения новых самолетов «Airbus» - покупка с помощью финансового лизинга, эта схема приобретения воздушных судов на сегодняшний день самая передовая.

Аэрофлот разработал схему приобретения иностранной авиатехники путем лизинга самолетов у своей собственной дочерней компании «Аэрофлот-лизинг». Такой же формой покупки воздушных судов планирует воспользоваться ряд региональных компаний Аэрофлота. В частности, базирующаяся в Архангельске компания «Аэрофлот-Норд» намерена закупить пять или десять лайнеров «Boeing 737-500» для обслуживания своей региональной маршрутной сети. Поставка «Boeing 737» Аэрофлот-Норду произойдет в ближайшие два года. Самолеты будут взяты в лизинг на мировом рынке, ввезены в Россию с уплатой в полном объеме таможенных пошлин и зарегистрированы на архангельское авиапредприятие, которое передаст их Аэрофлоту в операционный лизинг со своими экипажами. Эти самолеты будут эксплуатироваться около пяти лет, пока в его парк не поступят российские региональные самолеты RRJ,

проектируемые холдингом «Сухой». Начало поставок первой партии в 30 ед. запланировано на 2008 г.

Преимущества приобретения «Boeing 737» через Аэрофлот-Норд для самого Аэрофлота заключается в минимизации финансовых издержек. Освобожденные или сэкономленные средства могут быть направлены на развитие компании.

Российский дальнемагистральный пассажирский самолет Ту-204-300 - новое слово в отечественном авиастроении. По своим техническим показателям этот авиалайнер соответствует мировым стандартам, он самый перспективный для пассажирских перевозок в современном воздушном пространстве. Не случайно многие отечественные компании проявляют интерес именно к этой модели.

Лайнер полностью отвечает международным требованиям по шуму на местности и эмиссии вредных выбросов в атмосферу, принятым в 2006 г. Его основные характеристики : тип двигателей С-90А; длина 40,19; размах крыла 40,88; крейсерская скорость 850 км/ч; высота полета 12 100 м; максимальная дальность полета 8500 км; взлетная масса 105 000 кг; коммерческая нагрузка 18 т. Количество мест в обоих классах от 142 до 162 в зависимости от потребностей заказчика. Он может базироваться на аэродромах класса В, которые есть в каждом областном центре России и СНГ. Ту-204-300 оснащен цифровым комплексом авионики с шестью жидкокристаллическими дисплеями для вывода информации о полете и работе бортовых узлов, с автоматической системой самолетовождения и средствами диагностики обслуживания, цифровыми компьютерами для управления полетом в реальном режиме времени, средствами спутниковой навигации.

Проведенный экономический анализ и маркетинговые исследования показывают, что эффективность самолета Ту-204-300 по сравнению с отечественными аналогами на 18% выше. Ряд усовершенствований, нашедших применение на этом воздушном судне, будут внедрены на другие модификации Ту-204. Лайнерами Ту-204-300 пополнится парк специального авиаотряда, который будет обслуживать высшее руководство страны.

Подготовлен контракт, по которому ульяновцы в течение шести лет построят для специального авиаотряда несколько «тушек». Стоимость одного такого лайнера-25-35 млн. долл. Головной лайнер этого класса (\RA64026) построен на Ульяновском заводе ОАО «Авиастар-СП» и в первый раз поднялся в небо 18 августа

2003 г. Авиакомпания “Трансаэро” при поддержке фирмы “Ильюшин Финанс и К” (ИФК) заявила о приобретении десяти таких машин в финансовый лизинг на 15 лет.

Следует иметь в виду, что интервенция (внедрение) ВС уже происходит. И следует ясно понимать, что в том случае, если кардинальные меры по поддержке отечественной гражданской авиации не будут приняты в кратчайшие сроки, отставание отрасли примет необратимый характер.

39 магистральных самолетов (10% от общего состава парка магистральных ВС) выполняют 17,6% общего объема перевозок, при этом налет на один самолет за год составляет до 5000 летных часов.

Показатели использования новой российской техники (средний годовой налет) составляют:

- ИЛ-96 - 300-2300 ч за год, в Аэрофлоте 3500 ч за год;
- Ту-214 - 1600 ч;
- Ту-204 - 100-1500 ч.

Кроме технических проблем - отказы авиатехники, затраты времени на замену агрегатов и устранение неисправностей - причиной низких налетов являются простои самолетов в исправном состоянии. Существующие условия доступа на международные авиалинии и жесткая конкуренция приводят к тому, что новым воздушным судам некуда летать. Здесь имеется ресурс, которым ГСГА (Государственный совет по гражданской авиации) намерен управлять оптимально, предоставляя больше возможностей на рынке перевозок новым отечественным воздушным судам.

Имеются объективные причины, которые приводят к интервенции иностранных самолетов:

1) новых отечественных самолетов практически нет в заделах. Реальные темпы выпуска - 4-5 самолетов в год - не позволяют модернизировать парк за 10 лет. Планируется списать самолетов больше, чем выпускается;

2) спрос на перевозки в РФ растет. За последние годы объем пассажирских перевозок увеличивается на 8 %. Перевозки пассажиров увеличиваются в целом на 5 %, по международным линиям - на 10%. На перспективу до 2010 г. прогнозируется рост пассажирских перевозок со среднегодовым темпом 5,3 % и рост пассажирооборота со среднегодовым темпом 4 %.

С учетом прогнозов спроса на пассажирские перевозки до 2010 г. российский парк будет нуждаться в пополнении примерно 200 магистральными и 300 вертолетами. Фактически в год необходимо производить до 100 ВС, а сегодня заводами выпускается около 4-5 самолетов.

Удовлетворение потребностей в парке воздушных судов предусмотрен Федеральной целе-

вой программой “Модернизация транспортной системы России”, подпрограмма “Гражданская авиация”.

Стоимость приведенной программы составляет 180 млрд. руб., примерно 8 млрд. долл. США. Срок окупаемости Целевой программы в части пассажирских самолетов составляет 10-12 лет (если не брать в расчет проценты за кредит).

Для реализации Целевой программы необходимо доведение российской авиационной техники до уровня международных норм и требований, формирование эффективного механизма взаимодействия предприятий промышленности, гражданской авиации, финансовых структур и государства.

Воздушные суда производства “Boeing” и “Airbus”, “MC Donnell Douglas” эксплуатируются Аэрофлотом, Трансаэро, перевозчиками ближнего зарубежья. В ближайшее время из-за прагматических соображений другие российские авиакомпании также начнут ввозить иностранные самолеты.

Возможно, что в течение непродолжительного периода авиакомпании, сориентировавшиеся на подержанные иностранные ВС, будут в выигрыше. Но долговременные экономические и социальные последствия массового ввоза иностранной авиатехники для российской авиации будут негативными.

Лизинговая компания в предлагаемых условиях финансового лизинга активнее начнет изыскивать пути снижения лизинговых платежей.

В условиях рыночной экономики авиакомпаниям трудно быть конкурентоспособными, так как их парк в большей мере морально и физически устарел. Сегодня авиакомпаниям должны иметь в своем парке экономичные и безопасные самолеты, но также комфортные для пассажиров, где им могут предложить ряд услуг. Большинство авиакомпаний, даже крупных, не всегда имеют финансовые возможности для приобретения новых ВС. Об этом говорит динамика приобретения ВС авиакомпаниями за последние 10 лет. Нет спроса - соответственно, нет смысла для выпуска новых самолетов, так как они простаивают невостребованными. Результатом этого является простаивание производственных мощностей для выпуска самолетов.

Резюме:

Для изменения ситуации с обновлением парка отечественных ВС необходимо создавать систему государственного заказа на новую авиационную технику российского производства.

Составным элементом процесса является ориентированная на взаимодействие и учет эко-

номических интересов всех участников процесса обновления парка ВС система достройки ВС через лизинговые компании или непосредственная работа авиакомпаний с заводами.

Для компаний, приобретающих новые воздушные суда по государственному заказу, предлагается реализовать следующие льготы:

- субсидирование авиакомпаниями процентных ставок на весь срок лизинга или кредита новых воздушных судов и двигателей;
- дотирование постройки для новых ВС авиадвигателей, предоставляемое авиакомпаниям и составляющее 20-30 % предполагаемой цены базовых моделей;
- поддержка авиакомпаний при лицензировании как на внутренних, так и международных линиях;
- разрешение продления ресурсов старой эксплуатируемой техники в случае, если это рассматривается как источник доходов для платежей по лизингу или за кредит, полученный на оплату авиационной техники отечественного производства;
- введение особого порядка начисления НДС в цене самолетов и авиадвигателей. Включать в начисляемый налог только суммы, уплаченные заводами при приобретении материалов, покупных изделий и услуг. Не облагать

НДС бюджетные средства, представляемые в виде дотации на постройку авиационной техники. Внести изменения в гл. 21 Налогового кодекса РФ;

- изменение порядка расчетов по НДС при выполнении международных полетов (для всех авиакомпаний) с обеспечением их своевременного безусловного возмещения;
- предоставление льгот по налогу на прибыль авиакомпаниям, приобретающим новую отечественную авиационную технику за счет кредитов;
- обращение к субъектам Федерации с предложением освободить лизинговые компании от налога на передаваемое в лизинг имущество - воздушные суда и двигатели.

Налог на имущество относится к региональным налогам, поэтому льготы по этому налогу должны быть предусмотрены в тех регионах, где зарегистрированы авиационные заводы, лизинговые и авиационные компании.

Относительно Закона "О лизинге гражданской авиационной техники", который планирует разработать Правительство РФ в ближайшее время, следует отметить, что необходимо в данном Законе рассмотреть вопросы не только лизинга гражданской авиационной техники, но и дотаций авиационным заводам и авиакомпаниям.

*Поступила в редакцию 12.03.2007 г.*