

УДК 73.01.017:341.16:388.9

ЛИЗИНГ КАК ИНСТРУМЕНТ АВИАЦИОННОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ

В.Г. АФАНАСЬЕВ

Рассматриваются теоретические и практические аспекты современного лизинга как источника финансирования приобретения воздушных судов. Проанализированы основные формы авиационного лизинга: финансовый лизинг и его разновидности, операционный лизинг и его виды, возвратный лизинг, определены преимущества и недостатки каждого из них. Рассмотрены также основные вопросы Кейптаунской конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования.

Ключевые слова: теория, авиакомпания, финансирование, формы лизинга, гарантии.

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. Но на выручку авиакомпаниям приходят лизинговые компании. В результате одним из способов финансирования авиакомпаний является авиационный лизинг.

Практически ни одна из авиационных компаний не может самостоятельно приобрести воздушное судно, не прибегая к услугам лизинговых компаний. В целом в мировом воздушном транспорте в настоящее время активно действуют около 50 лизинговых компаний, специализирующихся на финансовом и эксплуатационном лизинге воздушных судов. Из них 27 являются американскими. На втором месте после США стоит Ирландия, у которой 5 лизинговых компаний, у Германии их 3, у Франции, Великобритании, Швеции, Нидерландов и Сингапура – по 2, а у таких государств, как Израиль, Кувейт, ОАЭ, ЮАР и Россия – по одной более или менее эффективно действующей лизинговой компании. В целом лизинговые компании мира располагают парком более 6000 воздушных судов, которые оцениваются на сумму свыше 100 млрд. долл.

Самой крупной лизинговой компанией мира является американская GECAS (General Electric Capital Aviation Services). Она располагает парком более 1200 воздушных судов, оцениваемых в 30 млрд. долл. При этом GECAS совмещает финансовое кредитование с лизингом оборудования своей родительской компании General Electric, финансируя в основном авиакомпании, эксплуатирующие ВС с двигателями General Electric. Кроме того, она финансирует авиакомпании под залог их самолетного парка. Авиакомпании вынуждены идти на это, чтобы избежать банкротства. В частности, General Electric подписала трехгодичный заемный контракт на сумму более 630 млн. долл. с авиакомпанией Дельта Эйр Лайз, в соответствии с которым Дельта обязуется передать GECAS 40 самолётов по требованию арендодателя в случае ее банкротства.

На втором месте стоит лизинговая компания IFLC (International Lease Finance Corporation), которая специализируется только на финансовом лизинге. Она располагает парком около 850 ВС, оцениваемых в 16 млрд. долл. На третьем месте находится компания Boeing Capital Corp, располагающая парком около 360 ВС на сумму, превышающую 5 млрд. долл., остальные лизинговые компании мира владеют парком от 4 до 300 воздушных судов, оцениваемых от 40 млн. до 4 млрд. долл.

За годы кризиса количество новых воздушных судов, заказываемых лизинговыми компаниями, сократилось более чем в 2 раза. Эта тенденция продолжается и в настоящее время. Аналитики связывают состояние финансового рынка, частью которого является авиационный лизинг, с общим состоянием мировой экономики и прогнозируют, что оживление в этой сфере наступит вместе с ростом ВВП государств мира.

Виды лизинга. В мировой авиации существуют различные виды лизинговых операций, однако по сути они являются производными от двух основных видов: финансового лизинга (или аренды) и операционного лизинга (или эксплуатационной аренды). Особое место занимает так называемый возвратный лизинг.

Финансовый лизинг. В рамках финансового лизинга, срок которого обычно составляет от 10 до 20 лет, авиационная техника поступает в полное ведение авиакомпания-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. Обязательства по финансовой аренде включаются в балансовые отчеты авиакомпаний в качестве долгосрочной задолженности. В то же время финансовый лизинг дает возможность арендодателям рассчитывать риски на основе остаточной стоимости, а не на основе кредитоспособности авиакомпании. Поэтому финансовые формы лизинга широко используются на ряде авиационных рынков, особенно на рынке США, где налоговые преимущества позволяют осуществлять финансирование авиакомпаний с использованием таких источников финансирования, как банки, страховые и лизинговые компании.

Разновидностью финансового лизинга (или капитальной аренды) является так называемая «взвешенная аренда» (leverage lease), 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 ВС в рассрочку с выплатой стоимости в течение всего срока аренды. Первоначально авиакомпания выплачивает 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.

В качестве примера финансового лизинга с участием трех сторон можно привести самый первый в России лизинг Аэрофлота, который получил 5 самолетов А-310 фирмы «Эрбас» сроком на 10 лет, после которых они перешли в собственность авиакомпании. В сделке, кроме Аэрофлота, участвовали фирма «Эрбас Индустрии» (лизингодатель) и «Кредилионне» (кредитор).

Следует отметить, что в последнее время преимущественное развитие в мировой авиации получил эксплуатационный лизинг как наиболее гибкая форма аренды воздушных судов.

Операционный (или эксплуатационный) лизинг. 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 ВС, такая форма трансграничной 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 ВС, 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 ВС 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. Таким образом, лизинговые компании получили существенные рыночные рычаги в масштабах всей отрасли гражданской авиации.

Одной из разновидностей операционного лизинга является так называемая «мокрая аренда» (wet lease), при которой ВС сдается в аренду вместе с экипажем. При этом расходы по содержанию экипажа несёт, как правило, арендатор (лизингополучатель). Особенностью этого вида лизинга является то, что в соглашении об аренде оговаривается минимальный гарантированный налет часов в месяц на арендуемый самолет и чистая стоимость (нетто) летного часа эксплуатации воздушного судна.

Следует отметить, что при любой форме лизинга согласно требованиям ИКАО определяются три основные категории участников лизинговых операций:

- эксплуатант ВС (operator);
- страна эксплуатанта (State of operator);
- страна регистрации (State of registration).

Каждая из этих категорий однозначно определяет сферу юридической ответственности и обязанностей, связанную со всеми аспектами лётной и технической эксплуатации воздушных судов.

Возвратный лизинг. Одним из сравнительно новых инструментов по финансированию авиационного оборудования является такой вид лизинга, как «Sale and lease back» (SLB) или возвратный лизинг. Суть его состоит в том, что лизинговая компания покупает самолет или двигатель у авиакомпания с одновременной передачей их в аренду на более длительный срок в ту же авиакомпанию. Операция SLB 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. Так, банкротства таких крупных авиакомпаний, как ТВА (в США), Мексикана (в Мексике), Вариг (в Бразилии) и др., принесли крупные убытки для лизинговых компаний, вынужденных потерять время на возврат своего имущества, а также нести судебные издержки и терять значительные доходы. Несмотря на перепроверенные кредитные истории авиакомпания-лизингополучатели нередко задерживают лизинговые платежи, а иногда и совсем перестают платить из-за финансовой несостоятельности. В любом случае лизинговые компании должны обслуживать свой долг кредиторам, чтобы сохранить свой кредитный рейтинг и возможность занимать капитал для дальнейшей деятельности.

В связи с такими обстоятельствами следует упомянуть, что еще в 2001 г. в Кейптауне была подписана Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и специальный к ней Протокол по авиационному оборудованию. Конвенция признает преимущества лизинга и обеспеченного активами финансирования и устанавливает четкие правила регулирования таких сделок. Протокол ставит целью адаптацию Конвенции к спе-

цифическим требованиям авиационного финансирования. Протокол распространяет свое действие на авиационные объекты, к которым относятся планеры воздушных судов, авиационные двигатели и вертолеты. Россия ратифицировала Кейптаунскую конвенцию и Протокол только в 2012 г. Дальнейшее затягивание с ратификацией этих международных документов стало отрицательно сказываться на имидже нашего государства и российских авиакомпаний, которые вынуждены прибегать к лизингу современных воздушных судов иностранного производства ввиду отсутствия отечественных ВС соответствующего класса. А без государственной гарантии лизинговых платежей со стороны российских авиакомпаний получение в лизинг ВС у западных лизинговых компаний вряд ли было возможно. Будем надеяться, что российские лизинговые компании займут достойное место в ряду мировых лизингодателей, и авиаперевозчики не будут зависеть от иностранных лизингодателей и кредиторов.

ЛИТЕРАТУРА

1. **Афанасьев В.Г.** Внешнеэкономическая деятельность и международные связи (с авиационной спецификой). - Краснодар: ИдЮг, 2012.
2. **Афанасьев В.Г.** Основы международных воздушных сообщений. - М.: НОУ ВШК Авиабизнес, 2010.
3. **Воскресенский Г.А.** Возвратный лизинг авиадвигателей // АТО. - 2011. - № 117.

LEASING AS IMPORTANT TOOL OF AIRLINE FINANCING

Afanasiev V.G.

The article covers current state of airline financing using such instrument as aviation leasing indifferent forms, such as finance leasing its different forms, operational leasing and its different types, sale and lease back analyzed all pluses and minuses of each form. The main questions of Capetown Convention on international warranties concerning moving equipment also discussed.

Key words: crisis, airline financing, types of airleasing, convention, regulation.

Сведения об авторе

Афанасьев Василий Григорьевич, 1938 г.р., окончил ХАИ (1965), ПГПИИЯ (1969), профессор, доктор экономических наук, академик Российской академии транспорта, профессор кафедры менеджмента МГТУ ГА, автор более 150 научных работ, область научных интересов – международное регулирование, аэрополитика, внешние экономические связи.