

Организация финансового лизинга в авиакомпании

В данной статье освещается актуальная проблема лизинга воздушных судов в авиакомпании, его организация в авиационной отрасли. Лизинг рассматривается как эффективный метод финансирования капитальных вложений, который играет важную роль в выполнении такой стратегической задачи, как переоснащение парка воздушных судов в гражданской авиации.

Особенности лизинга в авиационной отрасли определяются большим размером отрасли и высокой стоимостью объектов лизинга. Вследствие этого участники лизинговой деятельности имеют дело с высокими рисками и сложным финансовым обеспечением лизингового процесса.

Проблема выбора объекта лизинга, поставщика, лизинговой компании, комплексная оценка рисков особенно актуальны для авиакомпании как лизингополучателя в связи с тем, что авиационная отрасль является сферой повышенной опасности и непосредственно связана с обеспечением безопасности жизнедеятельности людей.

Для России авиатранспорт имеет огромное значение в силу геополитического положения страны. Протяженность территории и удаленность отдельных регионов страны подчас делают этот вид транспорта единственно возможным и жизненно-важным связующим звеном.

В рамках характеристики авиационной отрасли рассмотрим основные особенности деятельности авиационного предприятия.

В соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации авиационное предприятие (авиакомпания) - юридическое лицо независимо от организационно-правовой формы и формы собственности, основными целями деятельности которого является осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты. Эксплуатантом воздушного судна может быть гражданин или юридическое лицо, использующее воздушное судно на правах собственности, условиях аренды или ином законном основании для полетов и имеющие сертификат эксплуатанта.

Таким образом, основной деятельностью авиакомпании является воздушная перевозка пассажиров и груза, осуществляемая за плату. Обязательное условие деятельности российских авиакомпаний - наличие государственной лицензии.

В течение 90-х годов XX века авиакомпании, за исключением ведущих, использовали авиатехнику, произведенную в СССР, не обновляя ее с 1970-1980-х годов. Проблемы обновления парка самолетов были обуслов-

лены двумя факторами: масштабностью требуемых инвестиций и отсутствием в течение долгого времени платежеспособного спроса населения.

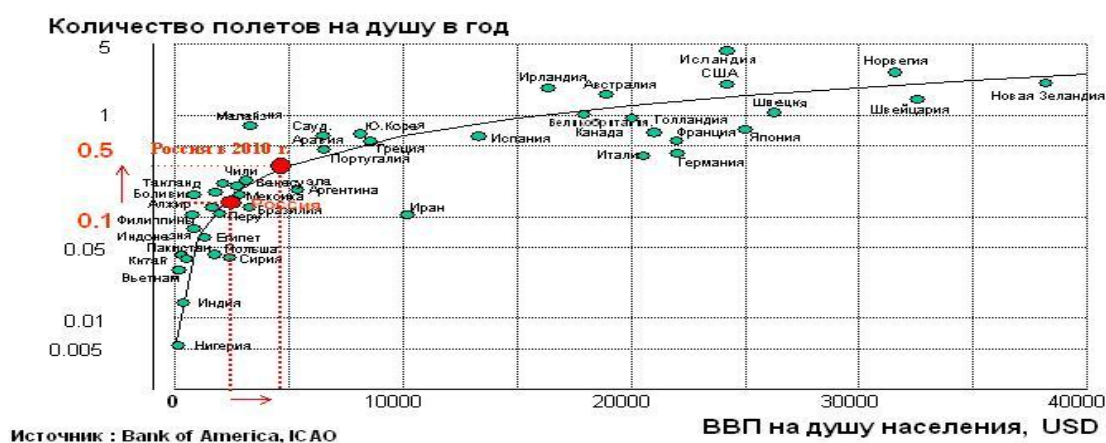
Из-за отсутствия спроса в 1990-е годы резко сократились пассажиро- и грузоперевозки, снизились доходы авиакомпаний. К началу 1998 года большинству из авиакомпаний удалось достичь приемлемой рентабельности, однако августовский кризис 1998 года ухудшил ситуацию, и многие авиакомпании оказались на грани банкротства.

Начиная с 2000 года, наметился определенный рост объемов перевозок в России: в 2001 году он составил 4,8%, в 2002 - 6,9%, в 2003 – 9,9%. Приведенные темпы роста пассажирооборота позволяют сделать вывод о постепенном выходе из кризиса авиационной отрасли. По прогнозам экспертов, тенденция роста должна сохраниться в ближайшие 10-12 лет, при этом средние темпы роста пассажирских перевозок к 2010 - 2015 годам составят порядка 7-8% в год.

В настоящий момент Россия находится на таком этапе экономического развития, когда незначительный рост ВВП должен привести к резкому увеличению объема перевозок. Существует корреляция между показателем ВВП

и количеством полетов на душу населения в год, суть которой состоит в том, что двукратное увеличение ВВП приводит к четырехкратному увеличению количества полетов (см. рис. 1). Как показывает опыт развитых стран, увеличение ВВП приводило к резкому росту спроса на воздушные перевозки со стороны населения.

Рис. 1. Зависимость между ВВП на душу населения и количеством полетов



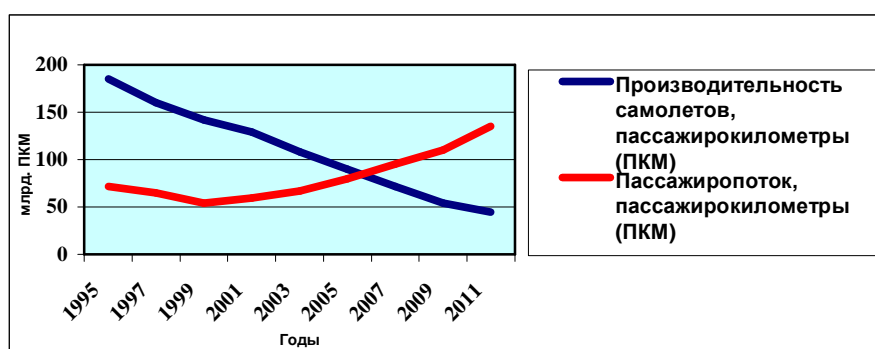
Сегодня в России наблюдается несоответствие между высокими темпами роста объема перевозок и существующим парком воздушных судов. В

сложившихся условиях к 2006-2007 годам прогнозируется существенный дефицит самолетов, который приведет к тому, что растущий спрос населения на воздушные перевозки будет превышать их предложение в силу уменьшения количества эксплуатируемых самолетов. По прогнозам экспертов, около 50% российских самолетов будет списано к 2010 году и 80% - к 2015 году. Это приведет к тому, что к

2010 году российским авиакомпаниям потребуется, как минимум, 650 новых авиалайнеров.

Диаграмма, приведенная на рис. 2, отражает динамику российского парка воздушных судов и пассажирооборот за период с 1995 по 2011 годы (начиная с 2006 года представлены прогнозные значения).

Рис. 2. Парк воздушных судов и пассажирооборот: 1995 - 2011 гг.



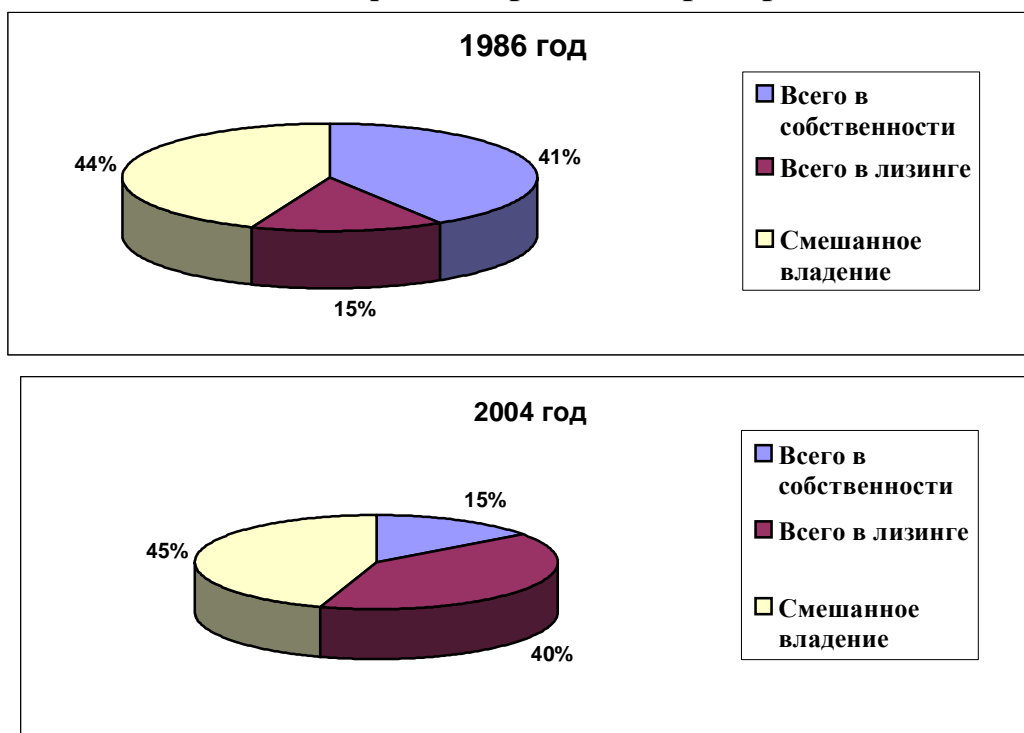
Данный прогноз показывает, что, начиная с 2007 года, пассажиропоток будет превышать производительность самолетов, находящихся в распоряжении авиакомпаний. Это может означать только одно: на российский рынок начнут активно выходить западные авиакомпании, отечественные перевозчики окажутся неконкурентоспособными, и многие из них будут вынуждены прекратить свою деятельность. Единственным выходом из сложившейся ситуации является обновление парка за счет новых отечественных и иностранных самолетов.

Сегодня российские авиакомпании не в состоянии единовременно выплатить стоимость нового воздушного судна, которая, в зависимости от возраста, технического состояния и модели самолета, варьируется от 10 до 200 млн. долларов. Производители авиатехники не располагают достаточным размером оборотных средств для продажи самолетов с отсрочкой, а инвесторы не очень охотно выходят на авиационный рынок в силу значительных сроков окупаемости проектов.

Основываясь на мировом опыте, для большинства авиакомпаний одним из наиболее доступных и эффективных способов обновления парка воздушных судов является приобретение самолетов на условиях лизинга. От эффективной реализации лизинговых проектов в авиакомпании зависят многие показатели эффективности ее деятельности в последующие годы.

Сегодня практически все западные авиакомпании практикуют лизинг воздушных судов, при этом с каждым годом доля лизинга как способа приобретения самолетов возрастает. С 1986 по 2004 годы с помощью лизинга было профинансировано 40% приобретенных воздушных судов против 15% в 1986 году (см. рис. 3).

Рис. 3. Тенденции в финансировании приобретения самолетов



По прогнозам специалистов авиационной отрасли, тенденция возрастания роли лизинга в приобретении воздушных судов сохранится и в дальнейшем, позволяя авиакомпаниям наращивать парк воздушных судов без больших единовременных затрат на приобретение авиатехники.

Индустрия мирового авиационного лизинга сегодня – глобальная индустрия, охватывающая примерно 300 авиакомпаний; свыше 40 лизинговых компаний, владеющих более 5 тыс. самолетов, общая стоимость которых превышает 87 млрд. долл. (более 30% всего воздушного флота в мире).

В России масштабы отрасли более скромные. Отечественный авиализинг зародился в 2001 г., когда государство для реализации российских лизинговых проектов в авиации выбрало две компании – «Финансовую лизинговую компанию» и «Ильюшин Финанс Ко.» и осуществило вложение бюджетных средств в их капитал. Данные компании передали в лизинг российским авиакомпаниям около 10 воздушных судов отечественного производства при общей сумме сделок около 360 млн. долл. В настоящее время российскими лизинговыми компаниями ведется разработка проектов

лизинга новых отечественных самолетов Ту-204/214, реализация которых планируется в 2006-2010 гг.

Особенности лизинга в авиационной отрасли определяются, в первую очередь, спецификой объекта лизинга – воздушного судна.

Согласно статье 130 Гражданского кодекса Российской Федерации, подлежащие государственной регистрации воздушные суда относятся к недвижимым вещам, несмотря на то, что эти вещи прочно не связаны с землей (основной признак отнесения вещей к недвижимым по Гражданскому кодексу).

Важной особенностью воздушных судов является их нахождение в воздушном пространстве большую часть времени, что влечет за собой значительные дополнительные риски, как для авиакомпании-эксплуатанта, так и для третьих лиц. Большинство рисков подлежит страхованию, при этом страхователем в большинстве случаев выступает авиакомпания.

Отметим две наиболее важные особенности воздушного судна как объекта лизинга:

- значительная стоимость объекта (цены некоторых новых моделей западных самолётов доходят до 150 - 200 млн. долларов);
- длительный срок службы и период амортизации воздушного судна (срок эксплуатации воздушного судна составляет 25 – 30 лет).

Указанные особенности являются причиной того, что при приобретении воздушных судов на условиях лизинга авиакомпании помимо собственных средств привлекают внешнее финансирование, предоставляемое производителями самолётов и оборудования, банками, а также агентствами по экспортному кредитованию. Финансовая помощь последних играет важную роль при приобретении воздушных судов иностранного производства.

В силу специфики отрасли (значительной стоимости приобретаемых воздушных транспортных средств) большинство авиакомпаний не в состоянии осуществлять приобретение самолетов, используя собственные источники финансирования. Поэтому зачастую до 80 - 90% необходимых финансовых ресурсов предоставляют различные финансовые институты в виде кредитов и займов. Кредитование проектов лизинга воздушных судов носит долгосрочный характер. Срок привлекаемых кредитов составляет от 10 до 15 лет, что существенно увеличивает стоимость заимствований. Гарантией по кредиту выступает предмет лизинга, который в силу этого должен обладать высокой ликвидностью и определенной рыночной остаточной стоимостью. Для того чтобы быть ликвидным на рынке, воздушное судно должно иметь все необходимые сертификаты и характеристики, позволяющие с минимальным риском оценить его рыночную стоимость.

На этапе планирования парка воздушных судов и оценки эффективности различных вариантов приобретения самолётов для авиакомпании

важно определить потребность во внешнем финансировании. При достаточно большом объеме и высокой стоимости заёмных средств избыток финансирования негативно отражается на устойчивости и рентабельности авиакомпаний. В то же время недостаток внешнего финансирования может привести к невыполнению авиакомпанией обязательств перед контрагентами и невозможности осуществить запланированные операции лизинга воздушных судов. Оптимальное соотношение между собственными и заёмными средствами авиакомпании при осуществлении лизинговых операций является одним из условий эффективности лизинга в авиационной отрасли.

Помимо привлечения различных финансовых структур, реализация лизинговых проектов в авиационной отрасли предполагает участие ряда других субъектов: юридических компаний, предоставляющих консультации по правовым вопросам лизинга, страховых компаний, осуществляющих страхование воздушного судна, а также государственных органов, которые играют важную роль в регулировании лизинговых операций. В связи с этим при разработке и реализации лизингового проекта непременным условием является согласованность действий указанных субъектов, эффективное управление лизинговым процессом.

Рассмотрим механизм приобретения воздушных судов на условиях финансового лизинга.

Авиакомпания, принявшая решение обновить парк самолетов, определяет общую потребность в новой авиатехнике, осуществляет выбор типов самолетов, составляет график выбытия старых самолетов в результате износа. Тип воздушного судна определяется исходя из существующей и предполагаемой сети маршрутов, а также наличия самолетов. На основе выявленных потребностей формируется спрос авиакомпании на новую технику, приобретаемую на условиях лизинга.

Лизинговая компания в большинстве случаев участвует в финансировании производства самолетов, регулируя финансовые потоки, связывающие ее с производителем самолетов и авиакомпаниями. Она может участвовать в закупке агрегатов, поставлять их на предприятие и оплачивать предприятию стоимость работ. При этом самолет и комплектующие остаются на балансе лизинговой компании, частично обеспечивая производственные риски финансирующего банка. В финансировании производства, помимо лизинговой компании, участвует, как правило, консорциум банков.

Производитель самолетов при такой схеме не участвует в реализации своей продукции. Маркетингом воздушных судов, работой с авиакомпаниями – потенциальными заказчиками занимается лизинговая компания. В то же время, после реализации самолетов лизинговой компанией, большой поток работ (техническое обслуживание и ремонт, поставка комплектующих, доработка, перекомпоновка, продление ресурса) проходит через

предприятие-изготовителя самолетов, что обеспечивает его оборотными средствами, необходимыми для развития производства и новых инвестиций.

Организация лизингового процесса в авиакомпании осуществляется в три основных этапа.

На первом этапе после определения типа самолетов, их количества и требований к ним, проводится подготовительная работа, необходимая для заключения договоров. При этом специалистами авиакомпании изучаются предварительные условия и особенности предстоящей лизинговой операции, проводятся переговоры с потенциальными лизингодателями. Переговорам, как правило, предшествует письменный запрос авиакомпании на получение предложений от выбранных лизинговых компаний.

На этом этапе авиакомпанией проводится детальный анализ экономической эффективности лизингового проекта при различных сценариях и происходит выбор лизинговой компании, предложившей наиболее привлекательные условия. Условия, предлагаемые лизинговой компанией, следует разделить на три группы: финансирование, условия поставки и техническое обслуживание.

Очень важно определить величину и периодичность лизинговых платежей. Лизинговая компания совместно с финансовым партнером самостоятельно производит расчет величины лизингового платежа, исходя из условий налогообложения, существующих кредитных ставок и действующего законодательства. Необходимо помнить, что впоследствии в процессе подготовки договора стороны могут корректировать лизинговые платежи и сроки лизинга с целью оптимизации и сокращения затрат и рисков авиакомпании.

Лизинговая компания, в свою очередь, прежде чем принять решение об участии в лизинговом проекте, делает заключение о платежеспособности авиакомпании-лизингополучателя и эффективности проекта.

Лизингополучатель предоставляет по требованию лизингодателя все необходимые документы. В стандартный набор документов входят: основные данные о компании (объем перевозок, основные конкуренты, управление компанией, стратегия развития), нотариально заверенные копии учредительных документов, бухгалтерский баланс на последнюю отчетную дату (за последний год или квартал), гарантийное обеспечение сделки. В качестве гарантийного обеспечения могут выступать банковские гарантии, а также стоимость воздушного судна, передаваемого в лизинг.

На начальном этапе между лизингодателем и авиакомпанией может быть заключен меморандум о взаимопонимании, предусматривающий размещение гарантийного депозита, служащего обеспечением и подлежащего возврату лизингополучателю после заключения договора лизинга.

Одновременно с рассмотрением представленных документов лизингодателем анализируется первоначальная стоимость самолета, прогнозы

остаточной стоимости, продолжительность заключаемого договора, схемы выплаты лизинговых платежей, размер авансовых платежей. Основной задачей лизингодателя на данном этапе является оценка платежеспособности авиакомпании, вычисление вероятности дефолта, анализ спроса на воздушное судно для выявления возможности повторной сдачи его в лизинг или продажи в случае досрочного расторжения контракта.

Таким образом, первый этап представляет собой процесс подготовки и обоснования лизингового проекта как авиакомпанией, так и лизингодателем. Авиакомпания осуществляет выбор лизинговой компании, которая, в свою очередь, оценивает потенциального лизингополучателя.

На втором этапе лизингового процесса происходит юридическое оформление и закрепление условий лизингового проекта. При этом оформляются договор купли-продажи воздушного судна между лизингодателем и производителем, договор лизинга, акт приемки самолета в эксплуатацию, договор на техническое обслуживание передаваемого в лизинг воздушного судна. В силу того, что в большинстве случаев лизингодатель использует заемные средства для покупки самолета, заключается также кредитный договор с банками или иными кредитными организациями.

В договоре купли-продажи должен присутствовать ряд обязательных положений. Воздушное судно приобретает с целью передачи лизингополучателю. Лизингодатель передает все свои обязательства, за исключением платежных, а также все права (кроме права собственности) лизингополучателю и предоставляет ему право непосредственно предъявлять все претензии производителю, и производитель согласен с этим. Большое значение имеет объем гарантий, предоставляемых производителем лизингодателю, которые впоследствии вместе с самолетом переходят лизингополучателю по договору лизинга.

Основным документом лизинговой сделки, в котором отражены отношения между лизингодателем (собственником воздушного судна) и лизингополучателем (авиакомпанией), является договор лизинга.

В договоре лизинга обязательно указываются: предмет договора с описанием поставляемого в лизинг самолета; дата поставки и срок лизинга; порядок поставки и приемки самолета; порядок использования воздушного судна, его обслуживание, ремонт, а также возможность выполнения на судне различных модификаций. Сторонами оговариваются основные финансовые условия (размер страхового депозита, лизинговых платежей, штрафные санкции), вопросы налогообложения и страхования самолета, условия технического обслуживания и возврата самолета, гарантии производителя. Кроме того, договор лизинга содержит ряд обязательных юридических положений: ответственность сторон, порядок разрешения споров, условия досрочного расторжения договора, действия сторон по окончании срока договора, форс-мажор, адреса и банковские реквизиты сторон.

Договор лизинга вступает в силу с момента приемки самолета (подписания акта приемки) и действует в течение оговоренного в нем срока. Акт приемки оформляется лизингополучателем, а подписывается всеми участниками лизинга.

В лизинговом соглашении, как правило, указывается срок, в течение которого воздушное судно должно быть принято, а также прописываются штрафные санкции, действующие в результате задержки в поставке самолета по вине одной из сторон.

С момента подписания акта приемки самолета в эксплуатацию начинается не только отсчет срока договора, но также к лизингополучателю переходят все права покупателя (за исключением права собственности) и риски. После оформления акта поставщик, а не лизингодатель несет перед лизингополучателем ответственность за качество и исправность самолета.

Договор лизинга предусматривает, что право собственности на воздушное судно в течение срока договора принадлежит лизингодателю, а авиакомпания имеет право владения и пользования воздушным судном. Без письменного согласия лизингодателя воздушное судно не может быть передано третьему лицу и подвергнуто каким-либо техническим изменениям. В отличие от лизингополучателя, лизингодатель может передавать свои права полностью или частично третьему лицу без согласия лизингополучателя.

Основной обязанностью лизингополучателя является своевременная уплата лизинговых платежей. Вопросу проведения расчетов посвящен отдельный раздел договора. В нем указывается общая сумма лизинговых платежей, устанавливаются порядок, сроки, способ и форма уплаты. В договоре, как правило, приводится подробный график выплат лизинговых платежей с конкретными суммами и датами выплат. При нарушении сроков выплат в договоре предусматриваются штрафные санкции.

Лизингополучатель имеет право выбора, по какой ставке производить выплаты: фиксированной или плавающей. При применении плавающей ставки в договоре может быть предусмотрено право авиакомпании на фиксацию ставки в течение оговоренного в договоре периода времени.

В одном из последних разделов договора лизинга описываются действия сторон по истечению срока действия договора. Возможны три сценария: возврат самолета лизингодателю, продление договора лизинга на новых условиях, приобретение самолета по остаточной стоимости.

Схема финансового лизинга редко завершается возвратом воздушного судна лизингодателю (если не рассматривать возврат самолета за долги). Как правило, в конце срока лизинга авиакомпания получает самолет в собственность, а иногда, при соглашении сторон, может иметь место досрочный выкуп воздушного судна.

В целом, договор лизинга является важнейшим документом: чем подробнее и полнее в договоре будут сформулированы вопросы, тем с

меньшими проблемами сторонам придется столкнуться при его исполнении.

Третий этап лизингового процесса охватывает период эксплуатации воздушного судна.

Авиакомпания должна эксплуатировать воздушное судно в соответствии с действующими отраслевыми рекомендациями и инструкциями, выполнять программы технического обслуживания, текущий и капитальный ремонт. Лизингодатель имеет право в любое время провести инспекцию и проверить состояние и условия эксплуатации воздушного судна.

В соответствии с договором авиакомпания осуществляет выплату лизинговых платежей. Никакие нарушения нормального состояния самолета, повреждения и другие обстоятельства не освобождают лизингополучателя от уплаты лизинговых платежей и не могут служить поводом к их уменьшению. Лизингополучатель обязан выплатить лизингодателю полную сумму лизинговых платежей, предусмотренных договором.

Если договором предусмотрен возврат самолета лизингодателю, авиакомпания должна доставить его в место возврата и передать по акту сдачи, что будет свидетельствовать о завершении лизинга. При возврате самолет должен соответствовать условиям возврата, оговоренным в договоре лизинга. Расходы по доставке самолета лизингодателю несет авиакомпания.

Для продолжения аренды лизингополучатель направляет соответствующее предложение лизингодателю. При согласии лизингодателя, а также при условии выполнения всех обязательств по старому договору стороны заключают новый договор лизинга.

В случае если договор лизинга предусматривал выкуп самолета, то после полной уплаты лизинговых платежей стороны заключают договор купли-продажи воздушного судна, стоимость которого была определена в договоре лизинга. Только после завершения всех расчетов самолет переходит в собственность авиакомпании, а договор лизинга считается выполненным.

Договор лизинга может быть прекращен досрочно, если одна из сторон нарушит его условия. При получении уведомления о закрытии сделки лизингополучатель лишается права использования воздушного судна и обязан вернуть его лизингодателю. При невозвращении в установленные сроки лизингополучатель выплачивает штрафы в установленном в договоре размере.

Подводя итог рассмотрению особенностей авиационной отрасли и организации лизинга в авиакомпании, обозначим основные преимущества лизинга как способа приобретения воздушных судов, делающих его использование в авиационной отрасли особенно привлекательным:

- возможность использования амортизационных отчислений для снижения налогообложения за пределами стран лизингодателя и лизингополучателя при международном лизинге;
- сохранение самолетами способности аккумулировать положительный поток денежных средств на протяжении всего срока службы (экономический результат от использования лизинга со временем не уменьшается, как, например, при лизинге основных средств);
- самолеты являются более безопасным активом в связи с осуществлением строгого контроля за их техническим состоянием, что гарантирует лизингодателю сохранность и возврат предметов лизинга в первоначальном виде (статистика авиационных происшествий показывает, что наиболее безопасный вид транспорта - воздушный);
- обновление технологий в авиационной отрасли относительно редко и прогнозируемо заранее, что представляет выгоду как для лизингодателя, так и для лизингополучателя.

Эффективность использования лизинга предприятиями авиационной отрасли напрямую зависит от государственного регулирования и поддержки лизинговой деятельности. Только при активном участии государства в развитии лизинга на законодательном и исполнительном уровне использование механизма лизинга даст возможность осуществить обновление парка авиатехники и обеспечить устойчивое развитие авиакомпаний.

Список литературы:

1. Газман В.Д. Финансовый лизинг. М., 2003;
2. Горемыкин В.А., Демин Ю.Н., Бочков В.Е. Экономика инвестиционных лизинговых процессов: Учебное пособие. М., 2005;
3. Заика И.Л. Инвестиции и развитие стратегических отраслей национальной экономики на примере воздушного и морского транспорта. М., 2004;
4. Костромина Е.В. Экономика авиакомпаний в условиях рынка. М., 2005;
5. Решетова Я.М. Моделирование деятельности авиапредприятий на российском рынке пассажирских перевозок. Екатеринбург, 2004.