

УДК 33

DOI: 10.34670/AR.2021.64.98.034

Современные тенденции лизинга авиакомпаний**Лысенков Павел Сергеевич**

Аспирант,
Московский финансово-юридический университет,
115191, Российская Федерация, Москва, ул. Серпуховский вал, 17/1;
e-mail: Lisenkov_PS@yandex.ru

Аннотация

Данная статья посвящена исследованию основных тенденций на рынке лизинга авиационной техники. Актуальность данной проблемы заключается в необходимости повышения эффективности лизингового кредитования авиакомпаний в Российской Федерации, а также адаптации мирового опыта развития лизинга к отечественным реалиям. Учитывая большую стоимость авиатехники, как предмета лизинга, такая ситуация с заключением лизинговых сделок ставит отечественные авиакомпании в затруднительное положение. Особенно это касается новых компаний, для которых приобретение техники в лизинг - один из нескольких путей начать свою деятельность. Такие компании первые пять лет тратят значительные средства на разработку и освоение рейсов, на проведение рекламных акций и маркетинговых исследований, поэтому они нуждаются в частичном ослаблении финансового бремени, связанного с высокими выплатами по лизинговым платежам. Лизинговые компании не могут пойти на значительные уступки, потому что по действующему налоговому законодательству они платят налоги с полученных от лизингополучателя лизинговых платежей, которые считаются их прибылью, а несвоевременное поступление средств от авиакомпаний может трактоваться как уклонение от уплаты налогов.

Для цитирования в научных исследованиях

Лысенков П.С. Современные тенденции лизинга авиакомпаний // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2021. Том 11. № 3А. С. 338-344. DOI: 10.34670/AR.2021.64.98.034

Ключевые слова

Авиационный лизинг, авиакомпании, международная кооперация, коммерческий флот воздушных судов, пассажирская авиация.

Введение

На сегодняшний день российская отрасль производства гражданских воздушных судов ориентирована преимущественно на удовлетворение потребностей внутреннего рынка. Если обратиться к владельцам и эксплуатантам главного в настоящее время проекта в гражданском сегменте российского авиастроения – самолета «Сухой Суперджет» (SSJ-100), мы увидим, что основной объем выпущенных машин этой модели принадлежит аффилированным с государством лизинговым компаниям, а их эксплуатантами являются в основном отечественные авиаперевозчики: «Аэрофлот», «Газпром авиа», «Ямал» и т.д.

Основная часть

Так, например, в 2017 году основными заказчиками SSJ-100 у «Гражданских самолетов Сухого» стали «ВЭБ-лизинг» и ГТЛК. При этом ГТЛК занимается продвижением лизинга SSJ-100 с 2015 года. Тогда через облигации федерального займа (ОФЗ) в ее капитал государство внесло 30 млрд руб., позднее были выделены еще 4 млрд руб. на аванс поставки четырех SSJ-100.

Уже в следующем году, 31 июля 2018 года, был опубликован проект постановления правительства, в котором говорится, что ГТЛК получит государственные субсидии на 9,8 млрд руб. для покупки у «Гражданских самолетов Сухого» самолетов «Сухой Суперджет».

Что касается мирового рынка гражданской авиации, то Россия на сегодняшний день представляет из себя на нем откровенно слабого игрока, с долей в 0,5% от суммарного объема мирового экспорта. Однако нужно принять во внимание, что повышенный интерес государства к развитию экспортного канала сбыта авиастроительной продукции по-настоящему обозначился лишь в 2016 году [О стратегии развития экспорта гражданской продукции авиационной промышленности РФ на период до 2025 г.: распоряжение Правительства РФ от 18 сентября 2017 г. № 1997-р].

Соответственно к моменту подготовки этого материала прошло еще не так много времени, чтобы говорить о каких-либо серьезных результатах. К тому же мировой рынок сложен для входа. И преодоление имеющихся барьеров требует в немалой степени дипломатических усилий государства.

Наличие на рынке крупных, прежде всего европейских и американских, компаний, с всемирно известными брендами и развитой международной кооперацией, изначально ставит нового игрока в проигрышное положение. Тем более что при активной поддержке государства увеличить свою долю на рынке активно старается Китай. В этих условиях отечественными экспертами единодушно делается вывод, что итоговый результат планируемых усилий по развитию экспорта будет в очень большой степени зависеть от характера и объемов той поддержки, которую готово оказать государство. На рис. 1 представлена структура глобального коммерческого флота воздушных судов.

На ресурсе Statistica.com представлена альтернативная информация об объемах и структуре мирового флота, которая интересна нам тем, что там в качестве отдельного региона выделены страны СНГ. В соответствии с этим информационным ресурсом, на долю СНГ по итогам 2019 года пришлось 4,6% от общемирового воздушного флота.

Размещенная на Statistica.com открытая информация также говорит о том, что к 2036 году совокупная доля стран АТР в мировом флоте воздушных судов может вырасти до 37%, а доля

стран СНГ сократится к рассматриваемому году до 4,2%. В целом же эксперты единодушно сходятся во мнении, что мировой флот воздушных судов будет расти довольно высокими темпами как минимум в десятилетней перспективе. Об этом однозначно заявили Boeing и Airbus в своих, посвященных будущим перспективам глобального флота отчетах: «Boeing: Прогноз рынка 2017–2036» и «Airbus Global Market Forecast 2017–2036 Growing Horizons». С ними согласны и независимые рыночные консультанты [Гусакова, 2012].



Рисунок 1 - Структура глобального коммерческого флота воздушных судов по итогам 2019 года, в разрезе регионов мира [Устюжанина, Петров, Сизов, 2019, 12]

Так, специализирующейся в области управленческого консалтинга международной компанией Oliver Wyman был подготовлен отчет «Global fleet & MRO market. Forecast summary: 2017–2027», в котором прогнозируется увеличение количества воздушных судов в заявленный в названии отчета период на 40%.

О дальнейшем росте флота, как наиболее вероятном сценарии развития ситуации, говорит и Федеральная авиационная администрация США (Federal Aviation Administration, FAA) – центральный орган государственного управления Соединённых Штатов Америки в области гражданской авиации. Так или иначе, но выводы экспертов базируются на нескольких предпосылках, предполагающих рост глобального спроса на авиаперевозки грузов и пассажиров. Причиной которого, в свою очередь, является ожидание дальнейшего роста населения Земли.

Мировой рынок авиастроительной продукции – один из тех, которому эксперты единодушно предрекают перспективы стабильного долгосрочного роста. Связано это как с прогнозируемым ростом спроса на авиаперевозки, так и с дальнейшим совершенствованием технологий, увеличивающих с точки зрения экономики и безопасности конкурентные преимущества авиатехники по отношению к другим видам транспорта. Исторически так сложилось, что рынок имеет выраженную продуктовую дифференциацию производителей.

Наиболее крупный рыночный сегмент – рейсовая пассажирская авиация – практически полностью «закрыт» лишь двумя компаниями: Boeing и Airbus. До последнего времени, пусть в ограниченном масштабе, но реальную конкуренцию этой двойке лидеров составляли такие

компании, как Bombardier и Embraer. Однако последняя доступная нам информация говорит о том, что рыночная власть Boeing и Airbus усиливается.

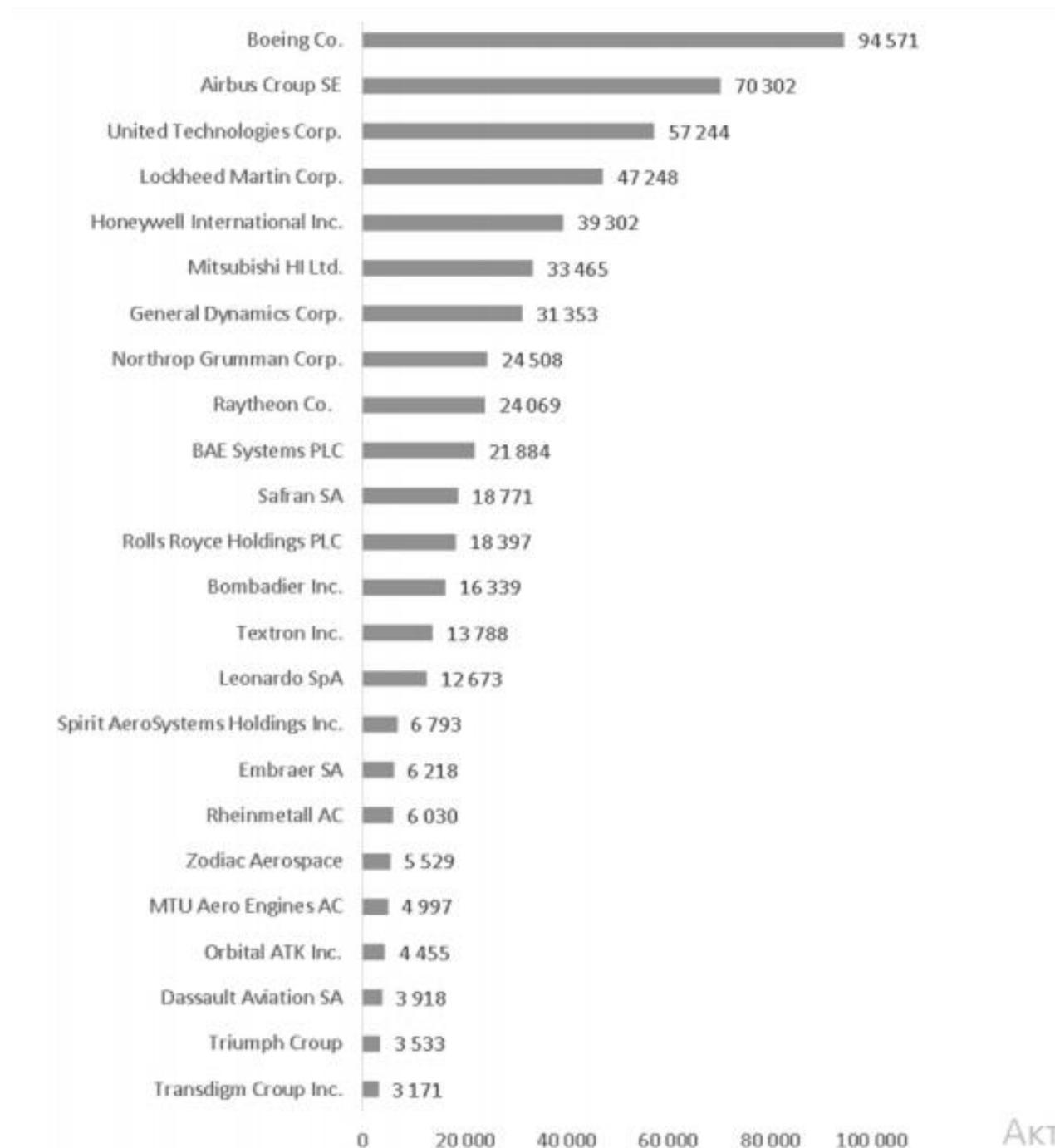


Рисунок 2 - Крупнейшие игроки рынка авиатехники по итогам 2019 года, на основе полученной ими за год выручки, млрд долл. США

Тот же тренд на концентрацию мы, по крайней мере отчасти, наблюдаем и в изначально более конкурентном сегменте общей авиации, где, после образования путем слияния нескольких производителей компании Textron Aviation, мы теперь также имеем очевидного лидера. С точки зрения структуры потребления в ее региональном разрезе мы видим, что в ней

растет доля стран Азиатско-Тихоокеанского региона, где основную роль играет Китай. И эксперты ожидают, что эта тенденция сохранится и далее.

Заключение

Отечественная стоимость лизинга остается относительно высокой для лизингополучателя, поэтому малые и средние предприятия все еще мало используют преимущества лизинга. Подавляющее большинство лизинговых сделок предусматривает авансовый платеж, средняя величина которого 20% от стоимости предмета лизинга. Процентная ставка по лизингу выше банковский кредит, кроме того требуется дополнительное обеспечение кроме самого предмета лизинга.

Учитывая большую стоимость авиатехники, как предмета лизинга, такая ситуация с заключением лизинговых сделок ставит отечественные авиакомпании в затруднительное положение. Особенно это касается новых компаний, для которых приобретение техники в лизинг - один из нескольких путей начать свою деятельность. Такие компании первые пять лет тратят значительные средства на разработку и освоение рейсов, на проведение рекламных акций и маркетинговых исследований, поэтому они нуждаются в частичном ослаблении финансового бремени, связанного с высокими выплатами по лизинговым платежам.

Лизинговые компании не могут пойти на значительные уступки, потому что по действующему налоговому законодательству они платят налоги с полученных от лизингополучателя лизинговых платежей, которые считаются их прибылью, а несвоевременное поступление средств от авиакомпаний может трактоваться как уклонение от уплаты налогов.

Библиография

1. Бутов А. М. Рынок продукции гражданского авиастроения [Электронный ресурс] // Национальный исследовательский институт Высшая школа экономики Институт «Центр развития». 2018. URL: <https://dcenter.hse.ru/data/2018/11/19/1141804200/Рынок%20продукции%20гражданского%20авиастроения%202018.pdf>
2. Васильев, Н.М. Лизинг: организация, нормативно-правовая основа, развитие / Н.М. Васильев, С.Н. Катырин. — Мн.: «ДеКА», 2016. - 458 с.
3. Горлова Е.О. Лизинг: проблемы, тенденции и перспективы // Конкурентный потенциал региона: оценка и эффективность использования сборник статей IX Международной научно-практической конференции. Абакан, 2018. С. 17-18
4. Гусакова Е. А. Конкурентоспособность российских региональных самолетов на внешнем рынке Тенденции развития мирового рынка авиализинга: диссертация ... кандидата экономических наук: 08.00.14 / Гусакова Екатерина Александровна. Москва, 2012. 159 с
5. Закирова, О.В. Финансирование через механизм лизинга: за и против /О.В. Закирова// Экономический анализ: теория и практика. – 2015. – т. 14. вып. 12. – С. 30–37.
6. Ивуть, Р.Б. Лизинг на транспорте: Учебное пособие для студентов специальностей «Коммерческая деятельность», «Экономика и управление на предприятии», «Бухучет, анализ и аудит» / Р.Б. Ивуть, Т.Р. Кисель. - Минск: БГПА, 2015.- 151с.
7. Максимов, Р.В. Лизинг и риски в инвестиционной деятельности / Р. В. Максимов // Научно-аналитический журнал Обозреватель – Observer. – 2014. – № 3 (290). – С. 98–106
8. О стратегии развития экспорта гражданской продукции авиационной промышленности РФ на период до 2025 г.: распоряжение Правительства РФ от 18 сентября 2017 г. № 1997-р [Электронный ресурс]. URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71673808/#ixzz5ELRHweMO>
9. Устюжанина Е. В., Петров А. Г., Сизов М. В. Состояние и перспективы развития российского авиастроения // Приоритеты России. 2019. №46. С 1–13.
10. Yu D. Global Aircraft Leasing Industry Characteristics //Aircraft Valuation. – Palgrave Macmillan, Singapore, 2020. – С. 33-95.

Current trends in airline leasing

Pavel S. Lysenkov

Postgraduate student
Moscow University of Finance and Law
115191, 17, Serpukhovskiy Val str., 1, Moscow, Russian Federation;
e-mail: Lysenkov_PS@yandex.ru

Abstract

This article is devoted to the study of the main trends in the aircraft leasing market. The urgency of this problem lies in the need to improve the efficiency of leasing lending to airlines in the Russian Federation, as well as to adapt the world experience of leasing development to domestic realities. Given the high cost of aircraft equipment as a subject of leasing, this situation with the conclusion of leasing transactions puts domestic airlines in a difficult position. This is especially true for new companies, for which the purchase of equipment in leasing is one of several ways to start their activities. Such companies spend a lot of money for the first five years on the development and development of flights, on advertising campaigns and market research, so they need to partially ease the financial burden associated with high payments on lease payments. Leasing companies cannot make significant concessions, because under the current tax legislation, they pay taxes on lease payments received from the lessee, which are considered their profit, and late receipt of funds from airlines can be interpreted as tax evasion.

For citation

Lysenkov P.S. (2021) Sovremennyye tendentsii lizinga aviakompanii [Current trends in airline leasing]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 11 (3A), pp. 338-344. DOI: 10.34670/AR.2021.64.98.034

Keywords

Aviation leasing, airlines, international cooperation, commercial aircraft fleet, passenger aviation.

References

1. Butov A.M. Rynok produktsii grazhdanskogo aviastroyeniya [Electronic resource] // National Research Institute Higher School of Economics Institute "Center for Development". 2018. URL: [https://dcenter.hse.ru/data/2018/11/19/1141804200/Market % 20production % 20citizen%20aviastroenie%202018. pdf](https://dcenter.hse.ru/data/2018/11/19/1141804200/Market%20production%20citizen%20aviastroenie%202018.pdf)
2. Vasiliev, N. M. Leasing: organization, regulatory framework, development / N. M. Vasiliev, S. N. Katyrin. - Mn.: "DeKA", 2016. - 458 p.
3. E. Gorlova. O. Leasing: problems, trends and prospects // Competitive potential of the region: assessment and efficiency of use collection of articles of the IX International Scientific and Practical Conference. Abakan, 2018. pp. 17-18
4. Gusakova E. A. Competitiveness of Russian regional aircraft in the foreign market Trends in the development of the world market of avializing: dissertation ... candidate of Economic Sciences: 08.00.14 / Ekaterina Gusakova. Moscow, 2012. 159 p.
5. Zakirova, O. V. Financing through the leasing mechanism: pros and cons /O. V. Zakirova// Economic analysis: theory and practice. - 2015. - vol. 14.issue. 12. - p. 30-37.
6. Ivut, R. B. Leasing on transport: A textbook for students of the specialties "Commercial activity", "Economics and management at the enterprise", "Accounting, analysis and audit" / R. B. Ivut, T. R. Kisel. - Minsk: BGPA, 2015. - 151s.
7. Maksimov, R. V. Leasing and risks in investment activity / R. V. Maksimov // Scientific and analytical journal

Obozrevatel-Obozrevatel. – 2014. – № 3 (290). – Pp. 98-106

8. On the strategy for the development of export of civil products of the aviation industry of the Russian Federation for the period up to 2025: order of the Government of the Russian Federation of September 18, 2017 No. 1997-r [Electronic resource]. URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71673808/#ixzz5ELRHweMO>
9. Ustyuzhanina E. V., Petrov A. G., Sizov M. V. State and prospects of development of the Russian aircraft industry // Russia's priorities. 2019. No. 46. S 1-13.
10. Yu. D. Global characteristics of the aircraft leasing industry // Estimation of the cost of aircraft. Palgrave Macmillan, Singapore, 2020, pp. 33-95.