Авиализинг как основной способ финансирования авиапарка в России

***Печетова Т.И., магистрант
Северо-Восточный федеральный университет им. М.К. Аммосова,
г. Якутск
E-mail: tatyana_pechetova@mail.ru***

***Научный руководитель:
к.э.н., доцент Гордячкова О.В.***

На сегодняшний день для большинства авиакомпаний лизинг воздушных судов является единственным способом финансирования активной части основных средств, обеспечивающих операционную деятельность и формирование прибыли. Особое значение авиализинг имеет для России, которая является самой большой по площади, и связь между многими субъектами возможна только авиатранспортом. Помимо этого, в настоящее время возрастает популярность туризма, что сопровождается увеличением числа как внутренних перелетов, так и международных, что приводит к необходимости увеличения количества самолетов в мире.

Для того чтобы понять действительно ли так необходим российской авиации лизинг, важно было провести анализ современного состояния авиационного комплекса в России. В результате было установлено, что за последние 10 лет пассажирооборот заметно вырос как в целом, так и в разрезе большинства отечественных авиакомпаний и в 2019 году составил 322,98 млрд. пасс. км. Данный факт можно отметить и в отношении грузооборота. При этом за аналогичный период производство воздушных судов (ВС) в России было сосредоточено на одном виде ВС (в период с 2017 по 2018 гг. было выпущено 242 самолета, из них 174 – это SSJ 100) [1].

Проведенный анализ свидетельствует о том, что для развития авиации России необходимо использование лизинга как самого удобного способа финансирования деятельности авиакомпаний, поскольку собственных средств авиакомпаний России не хватает для покупки воздушных судов (было рассчитано, что средняя величина собственного капитала авиакомпаний равна 9,5 млрд руб. (30% от суммы капитала), при стоимости одного самолета от 31 млн рублей до 5 млрд рублей). Данный факт способствовал тому, что 62% самолетов в России находятся в лизинге.

Если авиакомпаниям России для нормального функционирования важно использование авиализинга, то в первую очередь важно проанализировать деятельность авиализинговых компаний в России, поскольку сотрудничество российских авиакомпаний с отечественными лизинговыми компаниями выгоднее из-за отсутствия курсовых разниц.

Анализ финансовых отчетностей крупнейших лизинговых компаний Российской Федерации (Государственная транспортная лизинговая компания, ВЭБ-лизинг, ВТБ Лизинг) и данных Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) позволил сделать следующие выводы:

- крупнейшие авиализинговые компании РФ входят в топ-50 компаний мира, начиная с 2014 года;
- финансовые результаты крупных компаний не являются схожими, однако все они

прибыльны;

- Россия занимает 6 место по количеству самолетов в лизинге (4,9% об общего мирового флота);

- лизинговые компании преимущественно поставляют авиакомпаниям самолеты Boeing, Airbus, Sukhoi.

Авиация очень важна для азиатской части Российского севера, в частности для Республики Саха (Якутия), где при площади 3,1 млн. квадратных километров протяженность дорог с твердым покрытием составляет только 3,3 тысячи км. Крупнейшей авиакомпанией в субъекте является «Авиакомпания «Якутия». В связи с этим было принято решение выяснить, необходим ли лизинг авиакомпаниям.

Оценка состояния капитала данной авиакомпании дала результаты, свидетельствующие о том, что использование лизинга является необходимым условием для функционирования компании (рисунок 1).

Рисунок 1 – Оценка состояния капитала АО «Авиакомпания «Якутия»

Анализ лизинговых договоров показал, что авиакомпанией «Якутия» применяется операционный (оперативный) авиализинг, в частности «сухой» вид оперативного лизинга. Было установлено, что для данной авиакомпании лизинг намного выгоднее, чем банковский кредит, поскольку расчет эффективности лизинга в разрезе по самолетам (по состоянию на 1 января 2020 года компанией эксплуатируются такие самолеты, как Bombardier Q 300, Sukhoi RRJ-95B, Sukhoi RRJ-95LR, Boeing 737-700, Boeing 737-800) показал, что:

- лизинговые платежи в зависимости от вида воздушного судна составляют от 7,2% до 12% в год от стоимости объекта лизинга;

- сравнительная эффективность лизинга в среднем составляет от 3% до 7,8% по отношению к кредиту;

- Правительства России и Республики Саха (Якутия) компенсируют от 2% до 4% лизинговых платежей;

- реальная годовая ставка лизинговых платежей составляет от 5,2% до 8%.

На основе проведенного исследования были определены основные проблемы развития авиализинга в России и систематизированы по уровням.

Первостепенной проблемой микроуровня является практически полное разрушение авиационной промышленности в Российской Федерации. Данный факт влечет за собой ряд взаимосвязанных и взаимозависимых проблем:

- отсутствие смежных производств;
- недостаточное количество отечественных воздушных судов, которые могли бы использоваться российскими авиакомпаниями, а также быть в собственности у лизинговых компаний РФ;
- необходимость использования иностранных воздушных судов, которая также влечет за собой определенные проблемы. Например, ограничения для развития региональных авиакомпаний, поскольку иностранные суда – это, как правило, большие самолеты.
- неотрегулированная система постпродажного обслуживания самолетов.

К проблемам макроуровня можно отнести:

- зависимость российского авиационного рынка от зарубежных стран;
- отток валюты за рубеж в условиях нестабильности валютного курса, то есть дополнительные потери для авиакомпаний.

Также все выявленные проблемы были классифицированы по типу менеджмента (рисунок 2).

Рисунок 2 – Проблемы авиализинга России по типам менеджмента

Для того чтобы определить основные направления развития авиализинга в России, был проведен SWOT-анализ. В первую очередь была составлена матрица SWOT-анализа, где были отражены сильные и слабые стороны, а также потенциальные возможности и угрозы.

На основе корреляции полей (таблица 1) было определено основное направление развития авиализинга в России - увеличение портфеля заказов российских производителей; главной задачей направления развития является преодоление зависимости от зарубежных комплектующих и развитие импортозамещения. Проблемы, решение которых будет способствовать более качественному развитию: создание полноценной системы постпродажного и лизингового обслуживания, и снижение затрат на эксплуатацию лизинговых ВС. Опасностями, которые могут помешать развитию авиализинга, являются: полная ликвидация авиастроительной отрасли, усиление зависимости от иностранных ВС, повышение рисков эксплуатации и снижение уровня безопасности

Таблица 1

Результаты, полученные на основе матрицы SWOT-анализа

Направления развития	Основные задачи
<ul style="list-style-type: none"> • Увеличение портфеля заказов российских производителей 	<ul style="list-style-type: none"> • Преодоление зависимости от зарубежных комплектующих и развитие импортозамещения
Проблемы	Опасности
<ul style="list-style-type: none"> • Создание полноценной системы постпродажного и лизингового обслуживания • Снижение затрат на эксплуатацию лизинговых ВС 	<ul style="list-style-type: none"> • Полная ликвидация авиастроительной отрасли • Усиление зависимости от иностранных ВС • Повышение рисков эксплуатации и снижение уровня безопасности

Источник: составлено автором

На основе проведенного исследования можно сделать общий вывод о том, что авиализинг, в современной экономике, является важнейшим источником финансирования деятельности авиакомпаний, поскольку в настоящее время это основной малозатратный способ финансирования основных фондов. Однако, несмотря на многочисленные преимущества данного вида финансирования для авиакомпаний, рынку авиализинга в России присущи проблемы, которые способствуют замедлению развития отечественной авиации в целом. Для эффективного использования авиализинга в России необходимо определить его верное направление развития, которым может быть увеличение портфеля заказов российских производителей, а задачами - преодоление зависимости от зарубежных комплектующих, и развитие импортозамещения (результаты, полученные на основе SWOT-анализа).

Список литературы:

1. Бутов А.М. Рынок продукции гражданского авиастроения: учеб. пособие / А.М. Бутов. – М.: Национальный исследовательский университет Высшая школа экономики, 2018. – 83 с.
2. Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.favt.ru> (дата обращения 07.02.2020)
3. Официальный сайт АО «Авиакомпания «Якутия» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.yakutia.aero/> (дата обращения 07.02.2020)