



РОССИЙСКОЕ АВИАЦИОННОЕ КРЕДИТОВАНИЕ: УРОКИ ДЕСЯТИЛЕТИЯ

Людмила Пригода, Светлана Ешугова
LV_Prigoda@mail.ru, eshug.sv@yandex.ru

Майкопский государственный технологический университет, Россия
ул. Первомайская, 191, г. Майкоп
РОССИЯ

Ключевые слова: кредитование, лизинг, воздушный транспорт, транспорт

Аннотация: Темпы развития кредитного рынка и рынка лизинговых услуг в России в первую очередь зависят от позитивного воздействия государственных мероприятий нормативного характера, а также финансовой поддержки, наличия государственных целевых программ, направленных на развитие данных рынков. В разрезе рынка лизинговых услуг нельзя обойти стороной сферу транспорта, а именно одного из основных ее сегментов – авиаперевозки.

Оценка современных российских реалий позволяет сделать вывод, что существующие государственные меры нельзя в полной мере признать содействующими поддержке авиационного лизинга. Одной из наиболее существенных преград развития лизинга в России является существующая ввозная таможенная пошлина в размере 20% от стоимости самолета с пассажироместимостью от 170 до 219 кресел. Именно эта компоновка наиболее востребована российскими авиаперевозчиками.

Основным источником финансирования инвестиций в основные средства в России традиционно являются амортизационные отчисления, которые составляют около 20% всех источников. Лизинг позволяет увеличивать объемы инвестиций данного вида за счет механизма ускоренной амортизации. Как часто отмечается в научной литературе, быстрый рост лизинга в западных странах обусловлен государственным стимулированием и эффективными налоговыми льготами. Именно данные вопросы на протяжении десятилетия остаются нерешенными для участников лизингового процесса в России.

В экономически развитых странах лизинговые операции занимают традиционно высокое место среди осуществляемых финансовых операций. Их доля составляет 20-25% от общего объема реализуемых инвестиций. В США данный показатель стоит на более высокой отметке, где на лизинг приходится более 50% осуществляемых операций. Одной из основных причин наличия повышательного тренда лизинговых операций в развитых странах является, в первую очередь, наличие устоявшейся системы государственного стимулирования и налоговых льгот, таких как ускоренная амортизация, инвестиционная льгота и отнесение лизинговых платежей на себестоимость производимой продукции, или оказываемых услуг.

За последние годы в мировой практике отмечены ускоренные темпы развития лизинга. Лизинг не только упрощает инвестирование импорта промышленного оборудования, но и обеспечивает возможность передачи технологий в развивающиеся страны. Основной современной способностью лизинга является активизация инвестиционных процессов, рост объемов производства и развитие экономически выгодной конкуренции. Динамика распространения лизинга по континентам наглядно иллюстрирует темпы роста объемов производства и реализации крупногабаритной, дорогостоящей и высокотехнологичной продукции. Наибольшая доля традиционно приходится на Северную Америку – 45%, Европу – 31%, Восточную Азию – 17%, на остальные регионы приходится около двух процентов. Лизинг крупной техники имеет высокую долю в лизинговых сделках среди развитых стран. Как правило, он составляет 45% от всех инвестиций в Ирландии, в Германии и Франции около 20%, в Англии около 30, в Италии 15%, в России не достигает 2,5% [1]. Не смотря на столь низкую долю лизинговых операций в Российской Федерации, в последние десятилетия наметился существенный положительный тренд, позволяющий констатировать, что в стране сложилась система инвестиционных методов финансирования, немаловажную роль в которой играет лизинг.

В России основной причиной ускоренного списания воздушных судов является низкая степень конкурентоспособности и топливной эффективности самолетов прошлого поколения, прежде всего отечественного производства, а также устаревающих западных моделей. По оценкам специалистов, в процессе обновления и замены устаревающей авиатехники в период до 2031 года потребуются поставки 1960-2370 единиц воздушных судов местных, региональных и магистральных классов, при преобладании узкофюзеляжных магистральных самолетов. В грузовых самолетах ожидается гораздо менее значительная потребность, до 260 единиц [2].

Анализ современного положения в российском авиапарке по срокам эксплуатации воздушных судов говорит о тенденции к «омоложению» возраста эксплуатируемой техники, однако здесь по-прежнему значительно превышает средний налет в сравнении с западными странами. Как отмечается в специализированных изданиях, 2014 год стал переломным - впервые за всю современную историю большая часть закупок пришлась на современные самолеты, а именно 55% в первом полугодии, и 56% в первые восемь месяцев. Тогда как, к сравнению, в 2010 году новые самолеты составляли менее 15% поступлений [3]. Средний срок эксплуатации магистральных пассажирских самолетов составляет 13,8 лет, региональных 27,4 лет, грузовых 22,8 года, легких 27,2 лет. Отечественные воздушные суда предыдущего поколения являются наиболее старыми: Ту-154, Як-40, Ан-24, Ил-62, Ан-2, Ан-12, а также иностранные В-747-200, В-737-200, чей средний срок эксплуатации составляет более 25 лет [4].

Темпы развития рынка лизинговых услуг в России во многом зависят от позитивного воздействия государственных мероприятий нормативного характера, а также субсидий, выполнения государственных целевых программ поддержки лизинговых компаний, работающих в сфере транспорта.

В настоящее время в России реализуется ряд мероприятий, направленных на развитие воздушного транспорта. Примеры подпрограмм поддержки представлены в таблице 1.

Таблица 1. Перечень действующих мер государственной поддержки предприятий в рамках государственной программы Российской Федерации "Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы"

Наименование подпрограммы Госпрограммы	Наименование меры	Нормативный правовой акт, которым утверждена мера государственной
Подпрограмма 8 "Обеспечение реализации государственной программы"	Субсидии российским лизинговым организациям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)" в 2008 - 2015 годах на закупку воздушных судов с последующей их передачей российским авиакомпаниям по договорам лизинга, а также указанным организациям и производителям воздушных судов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)" в 2008 - 2015 годах на приобретение тренажеров для российских воздушных судов	Постановление Правительства Российской Федерации от 22 октября 2012 г. N 1073
Подпрограмма 1 "Самолетостроение"	Субсидии изготовителям воздушных судов на возмещение части затрат на формирование первоначального склада запасных частей покупателей воздушных судов, обеспечение средствами наземного обслуживания, переподготовку авиационного персонала для воздушных судов нового типа, поставленных в 2016 - 2022 годах, в рамках подпрограммы "Обеспечение реализации государственной программы Российской Федерации "Развитие авиационной промышленности на 2013 - 2025 годы"	Постановление Правительства Российской Федерации от 23 июля
Подпрограмма 3 "Авиационное двигателестроение"	Субсидии российским организациям авиационной промышленности, осуществляющим деятельность в области авиационного двигателестроения, на компенсацию процентов по долгосрочным кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)" на рефинансирование ранее привлеченных кредитов	Постановление Правительства Российской Федерации

Тем не менее, существующие государственные меры нельзя признать в полной мере содействующими поддержки авиационному сегменту. Как отмечается специалистами, существенным тормозом развития лизинга в России является существующая ввозная таможенная пошлина в размере 20% от стоимости самолета с пассажироместимостью от 170 до 219 кресел, призванная защищать отечественных производителей. Данная компоновка как раз наиболее востребованна российскими компаниями.

Необходимо отметить, что количество лизинговых компаний в России неуклонно растет. В 2016 году, по данным рейтингового агентства «Эксперт РА» на российском рынке присутствовало 138 лизинговых компаний с суммарным объемом портфеля лизинговых операций 2 592 604 млн. руб., что эквивалентно 37 742,28 млн. евро, или 45 486,99 млн. \$ (по официальному курсу ЦБ РФ на 10.09.2017 года). В таблице 2 представлены основные игроки рынка лизинговых операций в 2016 году.

Однако следует разграничивать предметы международного и национального лизинга. Как показывает практика, на внутреннем национальном лизинговом рынке значительную долю занимают производственное оборудование и автотранспортные средства, на международном рынке это, прежде всего, морские и воздушные суда, железнодорожный подвижной состав и другое более дорогостоящее и высокотехнологичное имущество. И только в последние годы для российских лизинговых компаний одним из основных направлений работы стал лизинг отечественных самолетов. До последнего времени они не предоставляли услуг по операционному лизингу, чем эффективно пользовались иностранные конкуренты -

зарубежные лизинговые компании, которых на российском рынке авиационного лизинга более 15 (являются держателями в своих российских лизинговых портфелях не менее 80 воздушных судов каждая). Российской правовой базе требуется адаптация под лизинговую деятельность. Операционный лизинг в настоящее время приравнен российским законодательством к обычной аренде, в связи с чем перевозчики не имеют возможности использовать налоговые преимущества, которые доступны при финансовом лизинге. Однако возможности использования финансового лизинга также ограничены, поскольку сроки финансового лизинга зачастую оказываются слишком короткими для перевозчиков.

Таблица 2. Объем инвестиционного портфеля крупнейших лизинговых компаний России в 2016 году [5]

Лизинговая компания	Объем портфеля, млрд. руб.
4 субъекта с суммарной долей на рынке 54%	
«ВЭБ-лизинг»	710, 2
ВТБ Лизинг	417, 6
«Сбербанк лизинг» (ГК)	371, 2
«ТрансФин-М»	266, 3
6 субъектов с суммарной долей на рынке 21,46%	
«Государственная транспортная лизинговая компания»	216, 6
«Газтехлизинг»	111,9
Газпромбанк Лизинг (ГК)	110,0
«Росагролизинг»	81,3
Альфа-Лизинг (ГК)	74, 6
Eurolan	40, 2
128 субъектов с суммарной долей на рынке 24,54%	
ИТОГО:	
138 лизинговых компаний работает на российском рынке	Суммарный объем портфеля лизингового рынка 2 592 604 млн. руб.

Одновременно с развитием лизинговых компаний определенные прогрессивные результаты показывает банковский сектор, спасенный государством в условиях повышенных рисков, он начал являться в роли кредитора транспортного сектора, что наглядно показано на рисунке 1.

Как видно на рисунке, при общей положительной динамике в объемах кредитования транспортной сферы, в 2016 году имело место резкое сокращение суммы кредитов, предоставленных на покупку воздушного транспорта. На этом фоне необходимо отметить, что в отечественном бизнесе наблюдается высокочувствительная реакция лизингополучателей и кредиторов на турбулентность внешней среды.

Одной из особенностей российской лизинговой индустрии выделяется низкая капитализация лизинговых компаний, связанная с несущественным объемом собственных средств, образованных из фондов прибыли лизингодателей.

Необходимо отметить, что лизинговый рынок дает возможность импортировать различное оборудование многим странам, где ресурсы весьма ограничены. Как показывает современная практика, лизинг более эффективен при выполнении финансовых обязательств, нежели другие формы инвестиций.



Рисунок 1. Объем кредитов, предоставленных предприятиям транспорта в 2012-2016 гг в России, млн. руб.*

Составлено по материалам официального сайта Центрального банка РФ [6]

Международный лизинг развивается, когда есть преимущества в таможенном обложении по сравнению с обычными закупками, определены более льготные процедуры перехода лизинговых платежей, исключая возможные потери по сравнению с национальной лизинговой операцией, а также незначительные, но отрицательно влияющие отличия в национальном законодательстве по лизингу.

Особое значение для эффективного развития отношений в сфере лизинга занимает наличие унифицированной и согласованной концепции лизинга, что обеспечивает правовое регулирование лизинга в разных странах, исходя из единой юридической терминологией и на согласованных условиях. Так, например, в Российской Федерации термин «лизинг» является синонимом термина «финансовая аренда», в свою очередь в США «лизинг» является институтом аренды, а «финансовый лизинг» является тождественным российскому понятию. Также ряд проблем связан с определением понятия «финансовая аренда» в ряде зарубежных стран, где предметом являются деньги (наличные или безналичные) и представляет собой ничто иное как синтез банковского кредита и лизинга.

Таким образом, совершенствование, единообразие и интеграция различных правовых норм между странами, для которых лизинговые операции являются одним из главных способов привлечения инвестиций и развития экономического состояния, как страны в целом, так и сферы предпринимательства в частности, есть необходимое условие развития странового и международного лизинга.

Резюме. Авиаперевозки в России будут расти быстрее среднемировых. Парк воздушных судов очень сильно изношен и требует обновления и замены новой техникой. Россия еще порядка 7 лет будет входить в десятку стран, которые испытывают наибольшую потребность в обновлении парка воздушных судов. Соответственно, можно смело утверждать, что доля лизинга, как наиболее оптимального инструмента приобретения транспортных средств для авиаперевозок, будет в перспективе только расти в данном сегменте, т.е. рост операций авиализинга в стране увеличится. При этом необходимо уточнить, что важным условием роста использования лизинга, как способа обновления воздушных судов, является совершенствование нормативно-правовой базы и снижение себестоимости воздушного транспорта и его обслуживания, что повысит заинтересованность лизинговых компаний в финансировании данного сегмента рынка.

Список источников:

- [1.] Пашковский П. Лизинг за рубежом. Лизинг. 3.2014. С. 26-35
- [2.] ГосНИИ ГА: иллюстрированный материал: состояние и перспективы развития парка воздушных судов гражданской авиации России, 2014 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gosniiga.ru/an.html>
- [3.] Крамаренко А. Не слишком ли много самолетов? Авиатранспортное обозрение. № 153, 2014. С. 16-20
- [4.] Самойлов И. А., Страдомский О. Ю., Шапкин В. С. Состояние гражданской авиационной техники России и прогноз ее обновления до 2030 года. Научный вестник МГТУ ГА №187, 2013 г.
- [5.] Эксперт РА//Официальный сайт <https://raexpert.ru/researches/leasing/>
- [6.] Официальный сайт Центрального банка РФ https://www.cbr.ru/statistics/UDStat.aspx?TbIID=302-01&pid=sors&sid=ITM_27910

RUSSIAN AVIATION LENDING: LESSONS OF TEN YEARS

Lyudmila Prigoda, Svetlana Eshugova
LV_Prigoda@mail.ru, eshug.sv@yandex.ru

Maikop State Technological University,
RUSSIA

Key word: *Credit market, leasing, air transportation, transport*

Abstract: *Growth rates of the credit market and the leasing services market in Russia primarily depends on the positive impact of government regulatory measures, as well as financial support, the availability of state targeted programs aimed at developing these markets. In the context of the leasing services market, one cannot bypass the sphere of transport, namely, one of its main segments - air transportation.*

An assessment of contemporary Russian realities allows us to conclude that existing state measures cannot be fully recognized as facilitating the support of aviation leasing. One of the most significant obstacles to the development of leasing in Russia is the existing import customs duty at a rate of 20% of the cost of an airplane with passenger capacity from 170 to 219 seats. It is this layout is mostly in demand among Russian airline operators.

The main source of investment finance in fixed assets in Russia is traditionally depreciation deductions, which make about 20% of all sources. Leasing allows increasing the volume of investments of this type due to the mechanism of accelerated depreciation. As it is often noted in literature, the rapid growth of leasing in Western countries is due to government incentives and effective tax benefits.