

Современное состояние и проблемы гражданской авиации

Орлова А. С.

Орлова Александра Сергеевна / Orlova Alexandra Sergeevna – магистр,
инженерно-экономический факультет,

Сибирский государственный аэрокосмический университет имени академика М.Ф. Решетнева, г. Красноярск

Аннотация: в статье раскрываются основные проблемы гражданской авиации на современном этапе, а также сущностное содержание лизинга, как основного способа воспроизведения основных фондов авиакомпаний.

Abstract: the article describes the main problems of civil aviation at the present stage, as well as the essential content of the lease as the main method of reproduction of fixed assets airlines.

Ключевые слова: гражданская авиация, лизинг, операционный и финансовый лизинг.

Keywords: civil aviation, leasing, operational and financial leasing.

В советское время авиапредприятия, расположенные на территории РСФСР, перевозили 90 млн пассажиров в год. В 1999 г. в Российской Федерации он упал до 21,5 млн пассажиров. В наследство Россия получила, а затем приватизировала, огромный воздушный флот, но почти все пассажирские самолеты были устаревшими и неконкурентоспособными на международных линиях. Помимо резкого падения авиаперевозок, изменилась их структура: международные стали превалировать над внутренними, местные перевозки практически прекратились. Государство перестало заниматься формированием облика своего гражданского воздушного флота. Эту работу в условиях кризиса и жесткой рыночной конкуренции пришлось самостоятельно взять на себя каждой авиационной компании. Они нашли выход в использовании западных современных самолетов. [2, 24] Привлекательность таких сделок в следующем:

- дешевые и долгосрочные кредиты, 3-7% годовых на 10-12 лет. Российские банки давали кредиты под 20% годовых и на срок 5-6 лет;
- все виды авиационного лизинга (финансовый, оперативный, операционный) на заявленный срок. Для отечественных самолетов существовал только финансовый лизинг;
- наличие организованного и качественного вторичного рынка гражданских самолетов, что значительно снижало цену сделки;
- современный модельный ряд самолетов первичного и вторичного рынков, конкурентоспособный на всех видах авиаперевозок;
- отработанная система послепродажного обеспечения со стороны фирмы-производителя;
- широкий спектр предлагаемых услуг по поддержанию летной годности воздушных судов;
- высокая надежность авиатехники, наличие обоснованного и относительно широкого перечня отложенных дефектов и др. [3, 98]

Из-за отсутствия оборотных средств и фондов развития российская авиационная промышленность не смогла организовать крупносерийный и качественный выпуск современных самолетов, а финансово-кредитная система страны создать привлекательную среду для их покупки и лизинга. [1, 185]

Можно прямо сказать о том, что в рыночных условиях российские авиакомпании спасли авиатранспортную систему страны, а отдельные из них («Аэрофлот», «Трансаэро» (банкрот с 26.10.2015), «Сибирь», «ЮТэйр») имеют высокий международный рейтинг авиаперевозчиков.

Однако длительная работа с использованием ВС зарубежного производства по лизингу, недостаточная активность отечественной авиапромышленности в разработке и выпуске самолетов привели к формированию своеобразной и, с государственной точки зрения, потенциально опасной структуры воздушного флота гражданской авиации. [2, 104]

В настоящее время воздушный флот гражданской авиации России насчитывает 9279 воздушных судов. Если не считать российские легкомоторные самолеты (единичные экземпляры и т. п.), то иностранные ВС составляют уже большую часть российского авиапарка. [3, 85]

Опасность же заключается в следующем: в составе российского флота находится около 900 пассажирских самолетов иностранного производства («Боинг», «Эйрбас», «Бомбардье», «Эмбраер» и др.). Эти самолеты сейчас выполняют более 90% пассажирских перевозок. Все они взяты по лизингу у зарубежных лизингодателей и практически все (98%) зарегистрированы в государственных реестрах воздушных судов иных стран. В любой момент иностранный собственник ВС под влиянием каких-либо обстоятельств может остановить их эксплуатацию. Зарубежная фирма-производитель аналогично может прекратить послепродажное сопровождение. Это способно вызвать коллапс в авиаперевозках. Прежде, в 2012–2013 годах, авиакомпании надеялись на рост спроса, но в конце 2014 года столкнулись с проблемой переизбытка провозных емкостей, а

почти двукратное снижение курса рубля больно ударило по экономике авиаперевозок. Суммарные убытки российских авиакомпаний за первое полугодие 2015 года составили 28 млрд руб.

По данным российской Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), прямые расходы авиакомпаний за этот период выросли на 25%, причем затраты на топливо увеличились на 17%, а на лизинговые платежи — на 45%. В целом отношения между авиаперевозчиками и лизинговыми компаниями стали более натянутыми. Весной, видя проблемы перевозчиков, многие лизингодатели согласились на реструктуризацию платежей, то есть разрешили авиакомпаниям летать в долг, чтобы погасить задолженность по итогам высокого летнего сезона, но долги авиакомпаний перед лизингодателями нарастают, и это может вылиться в дальнейшие проблемы.

Финансовый лизинг, с рядом оговорок, представляет собой продажу в рассрочку, при этом на протяжении срока лизинга самолет остается на балансе лизинговой компании, а по его завершении переходит в собственность перевозчика либо выкупается по остаточной стоимости. Операционный лизинг, также с рядом оговорок, представляет собой аренду самолета; по окончании ее срока самолет продолжает оставаться, как и был, в собственности лизинговой компании. [4, 59]

Договор финансового лизинга обычно заключается на 15 лет, а операционного — на пять лет. При операционном лизинге авиакомпания может сократить свои расходы на 15–20%, поскольку не выкупает самолет. В целом это более гибкий инструмент, позволяющий авиакомпаниям оперативнее маневрировать своими провозными емкостями в случае наступления перемен на рынке.

В целях сокращения расходов российским авиаперевозчикам следует полностью перейти с финансового на операционный лизинг. По мнению специалистов высшей школы экономики, в условиях экономической нестабильности операционный лизинг оказывается не только проще, но и выгоднее для авиаперевозчиков. В нынешнее время, когда сложно планировать провозную емкость на долгий период в будущем, операционный лизинг за счет большей гибкости и более короткого срока действия договора является более выгодным для авиакомпании. Суть операционного лизинга в большей гибкости, можно свободнее оперировать флотом можно в частности сдать его в сублизинг, вернуть лизингодателю и так далее. Помимо этого, размер среднемесячных платежей по этому типу аренды ниже, чем в случае с финансовым лизингом.

Также стоит отметить, что работа по схеме операционного лизинга переносит риски с платежеспособности клиента на качество и ликвидность актива, то есть самолета. Это, безусловно, предъявляет повышенные требования к уровню компетентности лизинговой компании — рыночной и технической, чтобы по возможности в короткие сроки решить задачу ремаркетинга самолета.

Обычно под операционным лизингом подразумевается так называемый сухой лизинг — авиакомпания берет в аренду самолет, но при этом обеспечивает его собственными экипажем, техническим обслуживанием и страховкой. Другой вариант — «мокрый» лизинг — в России пока находится под запретом, однако в мире он получил распространение. В этом случае авиакомпания арендует самолет вместе с экипажем, за техническое состояние самолета и страховку тоже отвечает арендодатель. Это наиболее гибкий вид лизинга, позволяющий авиакомпаниям очень быстро, в пределах сезона, увеличивать провозные емкости или, наоборот, временно избавляться от излишка.

В итоге, можно сделать вывод о том, что изменившиеся современные экономические реалии вынуждают компании искать и осваивать новые виды лизинга, в частности «мокрый», поскольку этот вариант является наиболее привлекательным маркетинговым инструментом для перевозчиков. Это смелый шаг с учетом того, что никто из российских лизинговых компаний такого еще не делал. Но в сложные кризисные времена нужно изобретать нестандартные подходы.

Литература

1. *Аврамчикова Н.Т.* Инструменты оценки технологического состояния отраслей экономики. - Вестник СибГАУ – 2014 - № 1(53), с. 186-189.
2. *Филатова А.* История отечественной гражданской авиации; М.: - 2012.
3. *Полицинская Е. В, Мирзоева С. С.* Проблемы рынка лизинговых услуг в России и перспективы его развития // Экономика и предпринимательство. - 2014 - №. 5-2. – С. 94 - 100
4. *Добровольский В.П.* Лизинг авиации: актуальные тенденции // Право и инвестиции. – 2012 - №3-4(50). – С- 84-89.