

## СОБСТВЕННЫЙ ФЛОТ ИЛИ ОПЕРАЦИОННЫЙ ЛИЗИНГ?

О.П. Нечваль

(представил д.т.н., проф. О.Е. Федорович)

Определено, что успешное развитие лизинга в авиационной индустрии во многом обязано наличием амортизационных, налоговых и других льгот для участников лизинговых сделок. Сделан вывод о том, что использование современного мирового опыта в части распространения лизинговых отношений в авиации при создании соответствующего инвестиционного климата в Украине является необходимым условием сохранения и раскрытия научно - технического потенциала авиационной промышленности Украины.

Выполненный анализ статистических данных свидетельствует о том, что для мирового авиационного рынка в последние годы характерно значительное уменьшение количества авиакомпаний, которые эксплуатируют свой собственный флот и, одновременно, увеличение количества авиакомпаний, которые используют самолеты на условиях оперативного лизинга. В создавшихся в Украине тяжелых экономических условиях лизинг может стать единственно приемлемым вариантом решения проблем обновления парка воздушных судов и вообще обеспечения необходимыми воздушными судами авиакомпаний Украины. В этой связи для разрешения дилеммы – приобретение самолетов (на основе финансового лизинга) или же операционный лизинг, обратимся к данным ИАТА, опубликованным в 1999 году, согласно которым для авиакомпаний мира характерно следующее соотношение (табл. 1).

Таблица 1

## Эксплуатация флота авиакомпаниями мира

Год	Весь флот на основе операционного лизинга		Только свой собственный флот		Собственный и в операционном лизинге	
	Процент	К - во	Процент	К - во	Процент	К - во
1986	15%	46	41%	127	44%	135
1996	42%	214	16%	83	42%	214

Как следует из приведенной таблицы, для нашего времени характерно значительное снижение количества авиакомпаний, эксплуатирующих только свой собственный флот, и в то же время увеличение числа авиакомпаний, использующих инструмент операционного лизинга. Про-

цент авиакомпаний, эксплуатирующих смешанный флот, практически не изменился, но количество таких авиакомпаний возросло в 1996 году по сравнению с 1986 примерно в 1,6 раза.

Зарубежные авиакомпании все чаще пользуются операционным лизингом, что также подтверждается опубликованными данными крупной американской лизинговой компании «Boulliou», приведенными в табл. 2.

Операционный лизинг включает в себя не только «сухой» лизинг авиакомпанией самолетов (dry leasing) у лизинговой компании, но и «мокрый» лизинг (wet leasing) у другой авиакомпании, который в последнее время получил широкое распространение как в США, так в странах Европы.

Для авиакомпаний «мокрый» лизинг - это еще один путь приобретения необходимых емкостей для разрешения как неплановых, так и плановых ситуаций наиболее гибким способом. Кроме неплановых ситуаций, которые включают поиск самолета для осуществления замены для урегулирования непредвиденных или краткосрочных требований, долгосрочная, запланированная необходимость в самолете с экипажем может иметь место, как показывает исследование, при следующих обстоятельствах:

- прохождение собственным самолетом тяжелых форм технического обслуживания;
- приспособление емкости к известным колебаниям спроса;
- ожидание поставки нового самолета для расширения самолетного парка;
- предоставление специализированной емкости (например, для перевозки груза);
- уменьшение расходов по определенным операциям;
- предоставление возможности начинающему эксплуатанту расширить спектр услуг до того как он сможет обучить экипаж самолета и инженерный штат.

Авиакомпании, часто пользующиеся самолетами на условиях «мокрого» лизинга, заключают стандартные соглашения, в которых оговариваются ответственность за осуществление полета, обслуживание и юридические требования.

Истории известно, что успешное развитие лизинга в авиационной индустрии во многом обязано наличию амортизационных, налоговых и других льгот для участников лизинговых сделок. Так, например, в США при внутреннем настоящем финансовом или оперативном лизинге, когда в договоре нет опции покупки самолета лизингополучателем по фиксированной цене и риск его остаточной стоимости полностью остается на

Таблица 2  
Операционный лизинг

	Доля рынка
1980	3%
1988	14%
1998	19%
2008	30% (прогноз)

лизингодателе, самолет полностью амортизируется за 7 лет, и лизингодатель получает амортизационную налоговую льготу на владение самолетом, которая заключается в том, что ему разрешено использовать, в зависимости от выбранного метода начисления амортизации, полторы обычные ставки (при 150% равномерном методе) или две обычных ставки (при 200% методе уменьшающегося остатка или ускоренном методе). При том, что в США обычная ставка амортизации для воздушных судов составляет 14,29% в год от балансовой стоимости на начало года, налоговая льгота составляет 7,145% или 14,29% от балансовой стоимости соответственно при равномерном или при ускоренном методе начисления амортизации. Таким образом, за счет повышения амортизационных отчислений снижается величина налогооблагаемой прибыли, что представляет собой существенную льготу для лизингодателя.

В случае же, когда лизингополучатель не является налогоплательщиком США, амортизационная система замедлена для лизингодателя, и применяемая ставка амортизации при равномерной схеме начисления составляет 8% в год на 12 лет, что используется в «антикризисной» схеме финансового лизинга самолетов «Boeing» за рубеж. При этом за эксплуатируемый за границей самолет лизингодатель США получает дополнительную экспортную субсидию, которая эквивалентна уменьшению на 15% налогооблагаемой прибыли, представляющей собой лизинговый платеж за вычетом амортизационных отчислений и банковских процентов.

Таким образом, для лизингодателей США созданы благоприятные условия для лизинга самолетов за пределы страны. Также еще одной причиной популярности операционного лизинга самолетов из США является уменьшение налоговых амортизационных льгот во многих, в том числе и европейских странах. Это позволит США оставаться одной из нескольких стран, которые все еще предоставляют значительные налоговые льготы владельцам самолетов.

Следует отметить, что такая стратегия законодательной и нормативной баз США направлена на выполнение глобальной задачи по поддержанию самолетостроителей собственной страны, что влечет за собой, помимо прочих финансовых благ, сохранение на низком уровне безработицы и инфляции, создание дополнительных рабочих мест.

Украина – одна из немногих стран мира, имеющих замкнутый цикл разработки, испытаний и серийного производства самолетов, двигателей и основных комплектующих агрегатов самолетных систем. Научно-технический потенциал авиационной промышленности Украины в сложный период экономического становления страны может и должен быть сохранен. И использование современного мирового опыта в части распространения лизинговых отношений в авиации при создании соответствующего инвестиционного климата в Украине является хорошей базой для решения этой задачи.

*Поступила в редколлегию 20.08.2001*

---