

САМОЛЕТЫ В ПРОКАТ

С 1 ЯНВАРЯ 2008 ГОДА СХЕМА АВИАЦИОННОГО ЛИЗИНГА В РОССИИ ДОЛЖНА ИЗМЕНИТЬСЯ. ПРОЦЕНТНАЯ СТАВКА ПО КРЕДИТАМ СНИЗИТСЯ С 10% ДО МИРОВОГО УРОВНЯ 3–5%. РАЗНИЦУ ГОСУДАРСТВО БУДЕТ КОМПЕНСИРОВАТЬ ЛИЗИНГОВЫМ КОМПАНИЯМ, НА ЧТО В БЮДЖЕТЕ УЖЕ ЗАЛОЖЕНО 15 МЛРД РУБЛЕЙ.

КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ

ГОСПОДДЕРЖКА Авиализинг в России отметил в этом году 10-летний юбилей. В 1997 году было образовано ОАО «Финансовая лизинговая компания» (ФЛК), одна из двух крупнейших на сегодняшний день фирм в этой области. Всего за одно десятилетие схемы поставки самолетов заказчиком успели уже несколько раз поменяться.

В советские времена лизинг был не нужен: в стране все было государственное, все развивалось согласно планам Госплана. Была единственная государственная авиакомпания, которая получала самолеты от государства. В 1990-х годах это благополучное существование прекратилось. Советский «Аэрофлот» разделился на множество мелких и крупных авиакомпаний, которым пришлось приобретать для себя самолеты: старый авиапарк постепенно изнашивался. Но российские заводы были неспособны продавать свои машины в рассрочку, а российские банки давали только короткие кредиты под огромные проценты. Тогда-то и потребовались лизинговые компании, способные продавать отечественную авиатехнику.

В 1997 году была образована ФЛК, двумя годами позже появилось ОАО «Ильющин Финанс Ко.» (ИФК). Этой сферой бизнеса пытались заняться и еще с десяток компаний. Но после финансово-экономического кризиса 1998 года без помощи и гарантий государства этот вид деятельности вести стало невозможно: рубль рухнул, темпы инфляции было сложно даже спрогнозировать, разорились ряд крупных банков. В 2000–2001 годах была разработана госпрограмма по поддержке лизинга российской авиатехники, предусматривающая прямые инвестиции федерального бюджета в капитал авиализинговых проектов. Кроме того, был разработан механизм возмещения авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда российского производства, получаемые ими от российских компаний по договорам лизинга (правительство РФ одобрило его 26 июня 2002 года). Бюджетные субсидии покрывали в среднем до 18% лизингового платежа. В абсолютных исчислениях сумма поддержки определялась в объеме не менее 500 млн руб. в год.

В 2001 году Минэкономразвития провело конкурс среди лизинговых компаний. В конкурсе приняли участие ФЛК, ИФК, авиализинговая компания «Туполев», «Авиакор-лизинг», «Центролизинг» и ЗАО «Центральная авиализинговая компания». Победителями стали ФЛК и ИФК. Объем господдержки победителям конкурса на 2002–2003 годы был определен в размере 3 млрд руб., на 2002 год — 1 млрд руб. Для использования этих денег предполагалось три способа: субсидирование процентных ставок, предоставление гарантии по кредитам и участие в капитале лизинговой компании. Причем обязательным условием для участников конкурса было согласие на проведение допэмиссии с передачей государству контрольного пакета акций. В итоге в 2002 году государство выделило на приобретение акций ИФК \$80 млн, акций ФЛК — \$52,5 млн. В 2005–2006 годах эта практика продолжалась — ежегодно на увеличение капиталов авиализинговых компаний направлялось 6 млрд руб. Одновременно ИФК привлекала внебюджетные инвестиции со стороны Внешэкономбанка и Национальной резервной корпорации, общая сумма которых превысила 8 млрд руб. В результате доля государства в ИФК достигла 48%, а в ФЛК — 85%. В ноябре 2006 года части этих госдолей лизинговых



ЛИЗИНГОВЫЕ ПОСТАВКИ ГРУЗОВЫХ ТУ-204 ЗАИНТЕРЕСОВАЛИ НЕ ТОЛЬКО РОССИЙСКИХ, НО И ЗАРУБЕЖНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

компаний были внесены в уставный капитал ОАО «Объединенная авиационная корпорация» (ОАК): 38% акций ИФК и 58% ФЛК. Тем самым обе компании вошли в состав ОАК. На втором этапе формирования ОАК, который должен завершиться до конца 2007 года, государством будет предусмотрено более 9% ИФК и около 20% ФЛК.

Надо отметить, что вхождение лизинговых компаний в ОАК ухудшит финансовую отчетность корпорации. Ведь теперь самолет, изготовленный на входящем в состав ОАК заводе, при передаче его лизинговой компании, также находящейся в составе ОАК, формально остается на консолидированном балансе корпорации, а вместе с ним остаются и кредиты, привлекаемые лизинговыми компаниями. Тем самым ОАК, производя самолеты при использовании своих собственных лизинговых компаний, не реализует их, а оставляет себе. Этот парадокс может разрешиться через три-четыре года. Тогда, по неофициальным данным, ОАК сможет продать пакеты ИФК и ФЛК. Покупателем, видимо, выступит один из подконтрольных государству российских банков.

С формированием ОАК изменилась и схема господдержки. «Формы и способы господдержки будут реализованы в виде субсидирования процентных ставок по долгосрочным кредитам, — заявил в августе президент ОАК Алексей Федоров. — Это будут государственные субсидии по лизинговым платежам — до 15 млрд руб. в течение 2008–2010 годов». Кроме того, как объявил Алексей Федоров, «если раньше субсидии давались авиакомпаниям, то сейчас мы приняли решение, что субсидии будут получать сами авиастроители». Реформа системы субсидирования освободит авиакомпании от необходимости общаться с государственными органами по поводу выбивания субсидий и возложит эту обязанность на лизинговые компании. В результате изменения механизма размер лизинговых платежей от авиакомпаний можно будет снизить до мирового уровня — 0,8–0,9% первоначальной стоимости самолета в месяц (без учета субсидий) лизинговый платеж за новые российские самолеты превышает 1,2% от перво-

ГОССУБСИДИИ В 2008–2010 ГОДАХ

Согласно федеральному бюджету на 2008 год и на период до 2010 года, лизинговые компании могут претендовать на получение бюджетных ассигнований по трем разделам. Бюджет предусматривает субсидии на возмещение российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда отечественного производства, получаемые

российскими авиакомпаниями от российских лизинговых компаний по договорам лизинга в 2002–2010 годах, и части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях в 2002–2005 годах на приобретение российских воздушных судов. В 2008 году на это выделяется 761,3 млн руб., в 2009-м — 778,3 млн, а в 2010-м — 852,4 млн. Кроме того, будут выделяться субсидии дочер-

начальной стоимости). «Изменение порядка предоставления субсидий по лизинговым платежам будет стимулировать наши авиакомпании покупать отечественные самолеты, а не зарубежные, в том числе и подержанные», — отметил президент ОАК господин Федоров.

Работа лизинговых компаний с кредитующими их банками останется прежней. Банки будут предоставлять кредиты на приобретение лизинговыми компаниями самолетов в размере до 75% стоимости лайнера. Первый платеж авиакомпании при получении самолета составит около 10% от его стоимости. Остальную часть суммы будет предоставлять лизинговая компания, в том числе из средств бюджетных инвестиций. Практику бюджетных инвестиций на развитие авиализинга решено продолжить, на эти цели предусмотрено выделять по 6 млрд руб. ежегодно в течение 2007–2010 годов. Правда, в отличие от прямых инвестиций прошлых лет теперь бюджетные деньги будет получать ОАК, а лизинговые компании станут их получать уже либо в виде займов, либо в капитал.

МОДЕЛЬНЫЙ РАЗДЕЛ

Еще в конце 1990-х годов при создании в России первых лизинговых компаний между ними произошел раздел продуктового ряда российских самолетов. Так, ИФК первоначально занималась лизингом широкофюзеляжных дальнемагистральных Ил-96 производства воронежского ВАСО. Сейчас у ИФК заказана 21 такая машина в трех различных модификациях (пассажирские Ил-96–300 и Ил-96–400М, грузовой Ил-96–400Т). С 2003 года компания также начала продажи в лизинг узкофюзеляжных среднемагистральных Ту-204 производства ульяновского «Авиастар-СП». Портфель заказов этого самолета в пассажирских вариантах Ту-204–100 и Ту-204–300, а также грузовом Ту-204С составляет 40 машин. С 2007 года ИФК предлагает и региональный самолет Ан-148–100, сборку которого будет вести также ВАСО. Компания уже заключила на них 42 твердых контракта. Кроме того, недавно ИФК также стала продвигать на рынок небольшие региональные Ан-140–10 и Ан-38–120 для местных линий, но пока заключен лишь один контракт на четыре Ан-38 сборки новосибирского НАПО.

ним и зависимым акционерным обществом ОАО ОАК на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях в 2008–2010 годах на техническое перевооружение на срок до пяти лет. В 2008 году бюджет предусматривает на эти нужды 387 млн руб., в 2009-м — 679 млн и в 2010-м — 879 млн. Наконец, предусмотрены и субсидии российским лизинговым ком-

паниям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях в 2008–2010 годах на закупку воздушных судов отечественного производства с последующей передачей их российским авиакомпаниям по договорам лизинга, в 2008 году на сумму 1600 млн руб., в 2009 году — 5100 млн и в 2010 году — 8400 млн.

КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ

ФЛК, в свою очередь, с 1997 года продвигала на рынок собираемый на казанском КАПО узкофюзеляжный среднемагистральный самолет Ту-204–200, переименованный затем в Ту-214. Именно на Ту-214 была заключена первая в России лизинговая самолетная сделка — 26 июня 2000 года ФЛК подписала контракт о продаже на условиях финансового лизинга трех Ту-214 авиакомпании «Дальавиа». Сейчас ФЛК имеет заказы на десять таких машин. Кроме того, ФЛК заключила контракт на поставку трех Ан-140 производства самарского «Авиакора». В 2005 году ФЛК заключила с ОАО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) первый контракт на покупку нового российского регионального самолета Sukhoi SuperJet-100 (SSJ100), заказав производство десяти таких лайнеров Комсомольскому-на-Амуре авиаобъединению (КНААПО). Кроме того, ФЛК договорилась о продвижении на рынок самолетов Су-80 для местных авиалиний.

Войдя в ОАК, ИФК и ФЛК были вынуждены вновь перераспределить свой бизнес уже внутри объединенной корпорации. «ИФК специализируется на лизинге самолетов, а ФЛК занимается лизингом авиационного оборудования», — заявил в мае 2007 года глава ОАК господин Федоров. Однако ФЛК выполнит и все ранее подписанные контракты на поставки самолетов.

В 2007 году на рынке лизинга российских самолетов появилась еще одна компания. В сентябре компания «ВТБ-Лизинг», до сих пор известная предоставлением в лизинг оборудования для производства самолетов SSJ100 в КНААПО, заключила контракт на продажу двух самолетов SSJ100 армянской авиакомпании «Армавиа». Не исключено, что из-за перераспределения функций лизинговых компаний в ОАК и отхода ФЛК от работы с самолетами ГСС решило найти себе нового лизингового оператора. Кстати, гендиректор ГСС Виктор Субботин не исключил и создания в будущем собственной лизинговой компании, которая занималась бы продажей SSJ100 и других перспективных моделей ГСС.

Надо заметить, что до сих пор большинство российских компаний предоставляют самолеты в финансовый лизинг. Он предусматривает приобретение лизинговой компанией у производителя самолета в собственность. Затем этот самолет передается авиакомпании в лизинг. Причем срок лизинга, как правило, близок к сроку эксплуатации и амортизации лайнера. В России такой срок оценивается примерно в 15 лет. По окончании этого срока права собственности на самолет переходят авиакомпании. Как правило, при заключении контракта на финансовый лизинг авиакомпания сразу должна выплатить 10% стоимости лайнера.

В мире же чаще всего практикуется так называемый операционный лизинг. При нем срок аренды составляет, как правило, семь-десять лет. За этот период амортизация самолета происходит не полностью. После окончания действия контракта с одной авиакомпанией лайнер может быть сдан в аренду другой компании. Однако операционный лизинг можно применять и для уже эксплуатируемых довольно продолжительное время самолетов, собранных большими партиями. Тогда лизинговые компании могут достаточно точно определить остаточную стоимость лайнера в зависимости от его ресурса. Переход российских компаний на операционный лизинг ожидается после 2010 года, когда будет налажена крупносерийная сборка таких самолетов, как Ту-204, Ан-148 и SSJ100. ■

С 1 ЯНВАРЯ 2008 ГОДА РАЗМЕР ЕЖЕМЕСЯЧНЫХ ЛИЗИНГОВЫХ ПЛАТЕЖЕЙ ОТ АВИАКОМПАНИЙ В РОССИИ СНИЗИТСЯ С 1,2% ДО МИРОВОГО УРОВНЯ — 0,8–0,9% ОТ ПЕРВОНАЧАЛЬНОЙ СТОИМОСТИ САМОЛЕТА