

На правах рукописи

ТРОПИНИН МАКСИМ ГЛЕБОВИЧ

Развитие экономического механизма обновления парка воздушных судов

**Специальность: 08.00.05 –
«Экономика и управление народным хозяйством:
экономика, организация и управление предприятиями, отраслями,
комплексными (транспорт)»**

АВТОРЕФЕРАТ

**диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук**

Санкт-Петербург - 2016

Работа выполнена в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации»

Научный руководитель: **Губенко Александр Викторович**
доктор экономических наук, профессор

Официальные оппоненты: **Фридлянд Александр Абрамович**
доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры организации перевозок на воздушном транспорте ФГБОУ ВО «Московский государственный технический университет гражданской авиации»

Черкашин Дмитрий Сергеевич
кандидат экономических наук, Филиал «Аэронавигация Дальнего Востока» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», ведущий инженер отдела радиотехнического обеспечения полетов и авиационной связи

Ведущая организации: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II (МИИТ)"

Защита состоится «25» мая 2016 года в 14.00 часов на заседании диссертационного совета Д 212.049.07 при ФГБОУ ВО «Государственный университет управления» по адресу: 109542, г. Москва, Рязанский пр-т, д. 99, зал заседаний Ученого Совета.

С диссертацией и авторефератом можно ознакомиться в библиотеке ФГБОУ ВО «Государственный университет управления». Объявление о защите и автореферат диссертации размещены на сайте ВАК Министерства образования и науки РФ: <http://vak.ed.gov.ru>. Полный текст диссертации, автореферат и отзыв научного руководителя размещены на сайте ГУУ: <http://www.guu.ru/>.

Отзывы на автореферат, заверенные печатью, просим направлять по адресу университета.

Автореферат разослан «___» марта 2016 года.

Ученый секретарь
диссертационного совета Д 212.049.07,
доктор экономических наук, профессор



Т.В. Богданова

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы диссертационного исследования. Основным инструментом обновления парка воздушных судов авиакомпаний, как в Российской Федерации, так и на международном уровне выступает лизинг, представляющий комплексную систему экономико-правовых взаимосвязей между авиакомпанией, лизинговой компанией и производителем авиационной техники. При этом международный лизинг является основным средством привлечения инвестиций в отрасль российского воздушного транспорта. Так, доля иностранных воздушных судов, эксплуатируемых отечественными авиакомпаниями на условиях лизинга, составляет более 2/3 парка. По оценкам экспертов, в настоящее время около 72% техники приходится на иностранные воздушные суда. В связи с этим, отечественные авиакомпании находятся в высокой зависимости от иностранных лизингодателей, которые задают основные условия лизинговых договоров и определяют границы ставок лизинговых платежей. С другой стороны, растущая конкуренция как на внутреннем рынке с железнодорожным транспортом, так и на международном между авиаперевозчиками, остро поднимает вопрос нахождения новых путей в сокращении затрат российской гражданской авиации.

Как видится, совершенствование системы лизинга за счет нахождения новых способов и методов сокращения затрат авиакомпаний в настоящее время должно являться одним из приоритетных задач ученых и специалистов-практиков.

В диссертационном исследовании рассматривается малоизученный экономический механизм, предоставляющий возможности оптимизации лизинговых платежей, предусмотренного нормами Кейптаунской конвенции, посредством предоставления международных гарантий прав в отношении иностранных лизингодателей. Со вступлением в силу 1 января 2011 года в России, данная конвенция должна была обеспечить сокращение лизинговых платежей российских авиакомпаний иностранным лизингодателям приблизительно в размере от 0,5% до 1,4%. Однако реальных сокращений в уплате лизинговых платежей для отечественных авиакомпаний не последовало по ряду причин, которые обсуждаются в работе.

Проведенный автором анализ научных работ по экономическим, управленческим и правовым вопросам приобретения воздушных судов выявил

перспективные пути оптимизации лизинговых платежей на основе полной имплементации норм Кейптаунской конвенции. В исследовании приводится экономическое обоснование и расчеты, доказывающие необходимость скорейшего принятия эффективных государственных мер по включению России в «кейптаунский список» стран. Прежде, в отечественной экономической доктрине применительно к воздушному транспорту, данная тематика на глубоком научном уровне не освещалась, что представляет научную новизну и определяет высокий практический интерес ввиду наличия реально возможного источника сокращения затрат авиакомпаний.

Степень разработанности научной проблемы. Фундаментальную научную базу по лизинговым отношениям составляют труды О.А. Антошиной, Ю.Ф. Беспалова, М.И. Брагинского, В.В. Витрянского, В.Д. Газмана, В.А. Горемыкина, Ю.Б. Долгушиной, Е.В. Кабатова, Н.С. Киреевой, Г.А. Корнейчука, М.И. Лещенко, А.П. Сергеева, Н.Л. Уварина, Т.Г. Философовой и др.

Отраслевым вопросам экономики лизинга на воздушном транспорте посвящены научные исследования следующих авторов: А. В. Губенко, В.В. Руссол, В.В. Соколов, Е.В. Соколов, Д. С. Черкашин и др. С юридической точки зрения лизинг на воздушном транспорте целостно освещает в фундаментальных исследованиях М. И. Брагинский, В. В. Витрянский, а также В. Д. Бордунов.

Рассматривая научно-практические работы по вопросу отношений в области лизинга в российских экономических исследованиях, можно отметить, что к настоящему времени общей проблематике лизинга посвящено большое количество комплексных трудов, более десятка тысяч диссертаций и научных статей. Однако в узкой отраслевой направленности, применительно к воздушному транспорту России, системе лизинга уделяется значительно меньше внимания.

По проблематике механизма международных гарантий в области авиационного лизинга к настоящему времени диссертаций экономической направленности не имеется, российских монографий также не существует.

На основе изложенного выше можно сделать вывод, что отрасль воздушного транспорта нуждается в исследовании, направленном на совершенствование системы лизинга российских авиакомпаний, тема диссертации малоизученна и требует проведения глубокого научного осмысления.

Научная гипотеза исследования. В настоящее время отрасль воздушного транспорта находится в высокой зависимости от иностранных лизингодателей, которые определяют ставки лизинговых платежей. Динамика модернизации флота во многом зависит от лизинговых ставок на новые воздушные суда. Скорейшая имплементация норм Кейптаунской конвенции позволит авиакомпаниям снизить ставки лизинговых платежей и ускорит обновление парка воздушных судов.

Цель и задачи исследования. Целью диссертационного исследования выступает проведение комплекса разработок теоретического, прикладного и методологического характера в области совершенствования экономико-управленческой системы лизинговых отношений на воздушном транспорте России, выявление актуальных на современном этапе развития путей сокращения платежей по договору авиационного лизинга.

Осуществление поставленной цели обуславливает необходимость разрешения следующих **задач**:

1. Исследовать особенности современного состояния воздушного транспорта России, проанализировать развитие рынка лизинга, синтезировать полученные знания, исследовать квинтэссенцию лизинга в рыночной экономике, обобщить результаты с мировым опытом развития лизинга.

2. Выявить основные этапы развития авиационного финансирования, продемонстрировать эволюцию лизингового механизма.

3. Провести комплексный обзор научной литературы по проблематике механизма лизинга, подготовить методологический аппарат исследования.

4. Провести исследование международных нормативно-правовых актов в сфере лизинга, обобщить практику доктринального толкования Кейптаунской конвенции. Рассчитать экономический эффект от оптимизации лизинговых платежей по среднемагистральным самолетам семейства Airbus, в случае приведения законодательства России к требованиям международных стандартов в области гарантий прав кредиторов.

5. Предложить стратегию модернизации парка воздушных судов авиакомпании с учетом механизма международных гарантий и построить блок-схему ее реализации.

Объектом исследования является система воздушного транспорта Российской Федерации.

Предметом исследования являются экономические отношения в сфере лизинга на воздушном транспорте Российской Федерации.

Значимые результаты, полученные автором из исследования. Главные результаты исследования заключаются в следующем:

1. Проанализировано современное состояние воздушного транспорта и рынка авиационного лизинга в Российской Федерации, результаты анализа сопоставлены с общемировыми тенденциями развития лизинга.

2. На основе проведенного исследования истории становления авиационного финансирования, выявлены основные этапы развития лизинга на воздушном транспорте.

3. Обобщены теоретические и методологические подходы в понимании авиационного лизинга, представлены основные научные концепции исследования лизинга.

4. Исследованы нормы Кейптаунской конвенции, описан эффективный путь сокращения лизинговых платежей на основе получения российскими авиакомпаниями «кейптаунской скидки». На примере авиакомпании «Аэрофлот - Российские авиалинии» рассчитан экономический эффект от присоединения России к странам «кейптаунского списка» для среднемагистральных самолетов Airbus A - 319, Airbus A - 320, Airbus A - 321.

5. Предложена стратегия модернизации парка воздушных судов авиакомпании с учетом механизма международных гарантий, построена блок-схема реализации поставки самолетов, учитывающая процесс согласования дисконта.

Теоретической и методической базой исследования выступили труды и последние разработки российских и иностранных ученых и специалистов практиков. Требуемая для диссертации основательность исследования и достоверность результатов обеспечивается за счет применения таких методов логики, как анализ и синтез, индукция и дедукция, абстрагирование, а также методов экономико-математического моделирования. Диссертация опирается на нормы действующих нормативно-правовых актов по изучаемой проблеме, законы

экономической науки, диалектический метод исследования, концепции теории систем и математической статистики, системного анализа, менеджмента, управления производством и предприятием.

Информационную базу исследования образовали труды российских и зарубежных ученых по вопросам управления системой лизинга на предприятиях воздушного транспорта, законы и подзаконные нормативно-правовые акты по лизингу, международные договоры по тематике исследования. Важными данными для исследования являются финансовые и эксплуатационные показатели функционирования авиакомпании ПАО «Аэрофлот - Российские авиалинии».

Достоверность и обоснованность выводов и результатов, сформулированных в диссертационном исследовании, обеспечивается опорой на большой объем использованной научно-практической литературы и опыт лизинговой деятельности в ведущих авиакомпаниях России.

Соответствие диссертационного исследования паспорту научной специальности. Диссертация полностью соответствует Паспорту научной специальности 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством: экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами (транспорт)», таким пунктам области исследований, как: 1.4.85. Определение экономической эффективности модернизации подвижного состава и создания новых транспортных средств; 1.4.86. Исследование экономической эффективности новых форм и способов организации перевозок, транспортного строительства, технического обслуживания и ремонта подвижного состава.

Научная новизна диссертационного исследования состоит в следующем:

1. Выполнен комплексный ретроспективный анализ развития авиационного рынка в России и за рубежом, определены особенности современного этапа развития воздушных перевозок.

2. Предложен новый взгляд на историю становления авиационного финансирования, опирающийся на международный опыт и практику.

3. Представлено обобщение современной научной литературы по проблематике лизинга, подготовлен авторский методологический аппарат исследования. На основе проведенного экономико-управленческого анализа,

предложена новая дефиниция лизинга, отражающая комплексность рассматриваемого понятия.

4. Проведена систематизация механизма международных гарантий, предоставляемых по Кейптаунской конвенции, и демонстрируются экономические пути оптимизации лизинговых платежей при поставке воздушных судов российским авиакомпаниям. Основываясь на предложенном научно-методическом подходе, показываются размеры экономии на лизинговых платежах для среднемагистральных самолетов семейства Airbus в случае вступления России в страны «кейптаунского списка».

5. Разработана блок-схема реализации стратегии модернизации парка воздушных судов авиакомпании, учитывающая процесс согласования «кейптаунской скидки».

Значение полученных результатов для теории и практики. Диссертация является целостным научным исследованием, результаты и выводы по которому способны ускорить проведение необходимых изменений в отечественном законодательстве, требуемых для получения российскими авиакомпаниями скидки с премиальной ставки за риск, устанавливаемой иностранными лизингодателями. Результаты могут быть использованы для повышения эффективности системы лизинга отечественных авиакомпаний. Практическая значимость диссертации заключается в том, что научно-теоретические обобщения и выводы направлены на сокращение величины лизинговых платежей и повышение конкурентоспособности отечественных авиаперевозчиков. Реальные цифры и существующие экономико-правовые закономерности способствуют выработке целостного понимания механизма лизинга в современной системе воздушного транспорта Российской Федерации.

Данные по реализации диссертационного исследования, целесообразности применения результатов на практике. Ключевые результаты исследования были обсуждены и докладывались на российских и международных научно-практических конференциях: Форум «Молодые ученые транспортной отрасли» (Москва, 2015), «XXII Туполевские чтения» (Самара, 2015), «Семнадцатые научные чтения имени Игоря Ивановича Сикорского» (Санкт-Петербург, 2015), «Фундаментальные и прикладные исследования, разработка и

применение высоких технологий в экономике, управлении проектами, педагогике, праве, культурологии, языкознании, биологии, зоологии, химии, политологии, психологии, медицине, философии, социологии, математике, технике, физике, информатике» (Санкт-Петербург, 2014), «Стратегические коммуникации, теоретические знания и практические навыки в экономике, управлении проектами, педагогике, праве, политологии, природопользовании, психологии, медицине, философии, филологии, социологии, технике, математике, физике, химии» (Санкт-Петербург, 2013).

Публикации. По направлению диссертационного исследования опубликовано девять научных статей, общим объемом 2,0 п.л. (авт. 2,0 п.л.), включая 3 статьи в изданиях, рекомендованных ВАК, общим объемом 1,42 п.л.

Структура и объем диссертационного исследования. Структура диссертации представлена введением, тремя главами, заключением, а также списком использованных источников. Текст диссертации изложен на 159 страницах. В работе имеются 29 таблиц, 14 рисунков.

Во введении обосновывается актуальность темы диссертационного исследования, характеризуются цели и задачи, объясняется научная новизна, приводятся результаты работы, определяется ее высокая теоретическая и практическая значимость.

В первой главе «Исследование имманентных процессов развития лизинговых услуг на воздушном транспорте Российской Федерации» осуществляется ретроспективное аналитическое исследование отечественного рынка лизинговых услуг, проводится исследование развития воздушного транспорта, выявляются особенности нынешнего состояния авиации. Полученные в исследовании знания об отдельных явлениях в соответствии с задачами работы синтезируются, чтобы затем на более высоком, концептуальном уровне образовать связанное представление об имманентных процессах системы лизинга на воздушном транспорте.

Во второй главе диссертации «Экономико-правовое исследование проблематики авиационного лизинга в системе рыночных взаимоотношений российских авиакомпаний» проводится экономико-правовое исследование теоретических и практических аспектов лизинга, осуществляется классификация

лизинговых отношений на воздушном транспорте. В работе осуществляется методологический анализ основы экономики лизинга на воздушном транспорте Российской Федерации, объясняются особенности и гражданско-правовая специфика авиационного лизинга.

В третьей главе диссертации «Разработка мероприятий по повышению эффективности системы лизинга на предприятиях воздушного транспорта Российской Федерации» рассмотрен финансовый эффект от приведения законодательства России в соответствие с международными нормами в области гарантий прав кредиторов, на примере авиакомпании «Аэрофлот – Российские авиалинии» математически обоснована необходимость скорейшей гармонизации внутреннего законодательства с тем, чтобы Россия была включена в «кейптаунский список» стран, имеющих право на дисконт с минимальной премиальной ставки по лизинговым платежам. В данной главе также осуществляется проектирование стратегии модернизации парка воздушных судов авиакомпании на основе лизинга с использованием механизма международных гарантий, а также предлагается блок-схема осуществления оптимальной поставки воздушного судна по договору международного лизинга.

В заключении диссертационного исследования представлены основные практические и научные результаты, сформулированы выводы и определены предложения.

В библиографическом списке представлены все использованные в исследовании источники.

II. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И РЕЗУЛЬТАТЫ ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Выполнен комплексный ретроспективный анализ развития авиационного рынка в России и за рубежом, определены особенности современного этапа развития воздушных перевозок.

Особенность последнего пятилетнего периода функционирования воздушного транспорта России проявилась в том, что развитие воздушных

перевозок значительно превышало рост ВВП. Общемировые тенденции демонстрируют, что гармоничным является рост перевозок в два раза превышающий рост ВВП. Однако в России наблюдалось диспропорциональное развитие воздушных перевозок. В связи с этим, как отмечают специалисты, экономический подъем авиакомпаний не имел прочного фундамента.

В период резко начавшегося падения спроса многие перевозчики столкнулись с проблемой недозагрузки провозных емкостей. Операционный лизинг позволяет авиакомпаниям приобретать воздушные суда на срок от нескольких дней до нескольких лет и поэтому авиакомпании, придерживающиеся стратегии динамического роста, предвидя возможные риски, чаще прибегали к практике операционного лизинга, чем финансового, который рассчитан на длительный срок, близкий к сроку амортизации имущества. Именно поэтому российская практика свидетельствует о том, что в операционном лизинге находится больше половины воздушных судов, тогда как общемировые показатели противоположны.

За последние двадцать лет структура рынка воздушных перевозок подверглась существенным изменениям. В первую очередь сократилось число авиакомпаний. Так, если в 1994 году было зафиксировано 393 перевозчика, то уже в 2014 их было 123. Минимальное число авиакомпаний приходится на 2013 год, когда их общее число составляло 118 (рис. 1).

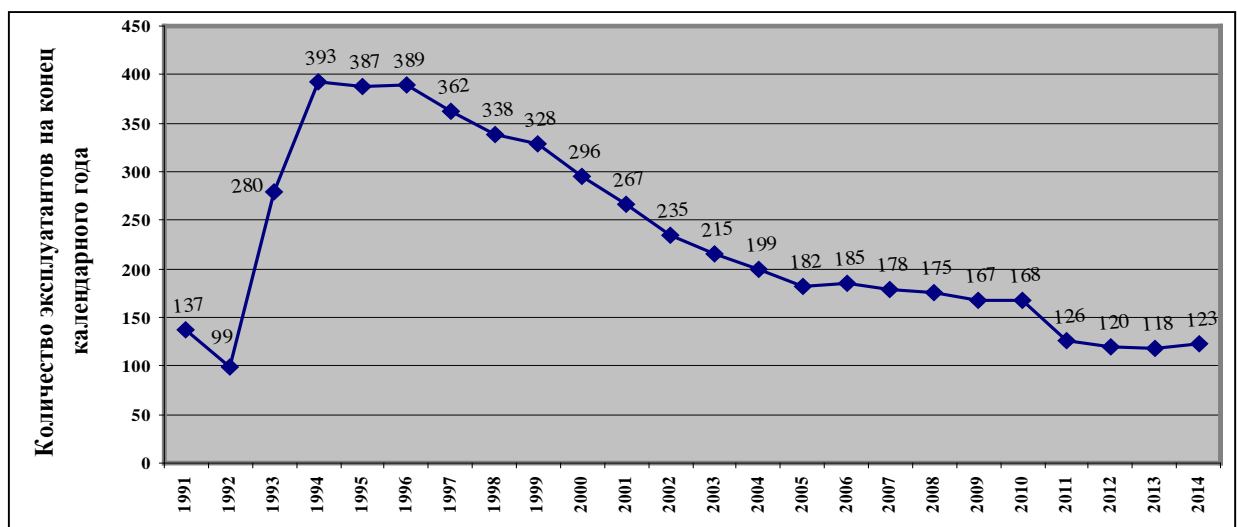


Рис. 1. Авиакомпании России

Можно выделить три главные тенденции, характеризующие нынешний этап развития отечественного воздушного транспорта:

- стабильное увеличение спроса на региональных перевозках по России;
- уверенный рост авиакомпаний, работающих на туристических направлениях, а также региональных деловых маршрутах;
- консолидация пассажиропотока вокруг крупнейших авиакомпаний: S7, группы «Аэрофлот», «ЮТэйр».

В проведенном исследовании обозначаются основные факторы роста пассажиропотока в России и странах СНГ:

- существенный неиспользуемый в полной мере потенциал внутренних пассажирских воздушных перевозок, а также обстоятельство, что большая часть населения сконцентрирована на территории, лежащей в 3-4 часах полета от Москвы;
- тенденция роста показателей мобильности населения региона, до средних показателей в развитых странах;
- интеграция национальных экономик в мировую систему хозяйства и др.

Характеристика конкурентоспособности отечественного воздушного транспорта связана с динамикой обновления парка воздушных судов.

По данным на 2015 год, воздушный парк коммерческих судов насчитывал 2343 единицы, в числе которых 647 магистральных пассажирских и 206 региональных пассажирских самолета, 104 грузовых самолета и 1018 вертолета.

За последние десять лет возросли поставки иностранных воздушных судов. Так, если в 2000 году число зарубежных самолетов составляло всего 46, то в 2012 году самолетов зарубежного производства эксплуатировалось 593 единиц. По итогам 2014 года на российский рынок было поставлено 75 новых самолетов. Однако наибольшее число поставляемых самолетов приходится на технику в возрасте от 13 до 19 лет, и только около 30% приходится на относительно новые самолеты, находящиеся в эксплуатации до 6 лет.

В целом, высокую зависимость от иностранных лизингодателей демонстрируют следующие цифры: доля иностранных воздушных судов, эксплуатируемых отечественными авиакомпаниями на условиях лизинга,

составляет более 2/3 парка. По оценкам экспертов, в настоящее время около 72% техники приходится на иностранные воздушные суда.

Доля магистральных пассажирских самолетов составляет 76%, они представлены в наибольшей степени в иностранном парке. В региональном пассажирском парке доля самолетов зарубежного производства менее значима (около 30%), однако она продолжает увеличиваться. Пропорция иностранных типов в грузовом российском парке относительно отечественных самолетов пока незначительна, составляет около 13%.

На рынке российского авиационного лизинга доминируют сделки с иностранными лизинговыми компаниями, крупнейшими из которых являются GECAS и ILFC, они держат в своих российских портфелях от 80 до 100 самолетов каждая.

Основным направлением работы российских лизинговых компаний выступает лизинг отечественных самолетов. Крупнейшие российские лизинговые компании в секторе авиационного лизинга преимущественно с государственным капиталом, ими являются: Сбербанк – Лизинг, ВТБ – Лизинг, ВЭБ – Лизинг, Государственная транспортная лизинговая компания, Ильюшин - Финанс Ко.

2. Предложен новый взгляд на историю становления авиационного финансирования, опирающийся на международный опыт и практику.

В современной отечественной научной литературе тема истории становления авиационного финансирования практически не исследуется. Без должного внимания остается характеристика этапов развития финансирования на воздушном транспорте, которые, однако, необходимо знать для правильного понимания современного механизма авиационного лизинга.

В период раннего зарождения пассажирских воздушных перевозок и появления первых авиакомпаний, данные предприятия считались высоко рискованными. Привлечение заемных средств было практически невозможным, и поэтому приобретение воздушных судов осуществлялось за счет собственных средств. Обычно, единственными инвесторами авиакомпаний выступали их владельцы.

С ростом мировой экономики и увеличением промышленного производства потребности западных стран в воздушных перевозках значительно возросли. В отрасли возникла потребность в привлечении дополнительных источников финансирования. Однако частные инвесторы по-прежнему считали авиакомпаниями рискованными проектами. В результате, авиационная отрасль нашла свой первый путь к финансированию путем прямых инвестиций со стороны государства.

С дальнейшим увеличением спроса на воздушные перевозки инвесторы стали проявлять интерес к приобретению акций авиакомпаний. Ценные бумаги покупались, даже если не предвиделось быстрого возврата вложенных средств. Посредством выпуска облигаций и преференциальных акций авиапредприятия также смогли получить необходимые наличные средства для приобретения воздушных судов.

В период после Второй мировой войны и до середины 1960 годов авиакомпании стали прибегать к практике еще одного высокоэффективного инструмента привлечения инвестиций. Столкнувшись со значительным недостатком наличных денежных средств, вызванным ростом парка воздушных судов и увеличивающимся пассажиропотоком, большинство американских авиакомпаний начали получать долгосрочные займы на срок от 10 до 20 лет путем продажи долговых ценных бумаг таким институциональным инвесторам, как пенсионные фонды и страховые компании.

Существенный рост цен на воздушные суда подтолкнул перевозчиков все чаще прибегать к использованию больших объемов среднесрочных банковских кредитов, обычно на срок от 4 до 7 лет. Срок до 7 лет, как правило, в то время был равен полезному сроку службы среднего турбовинтового самолета.

Распространение лизинга во многих странах в 1950-1960 гг. стало следствием особой экономической ситуации и ускоренного научно-технического развития: для удовлетворения роста спроса на воздушные перевозки требовалось приобретение капиталоемкой реактивной техники, однако у авиакомпаний не хватало наличных денежных средств. Лизинг стал взаимовыгодной сделкой для всех участников операции: авиакомпания получила возможность эксплуатации новых дорогостоящих воздушных судов; лизинговая компания смогла размещать

финансовые средства, покупая в собственность самолеты; производитель авиатехники проучил новый способ сбыта.

В целом, история становления авиационного финансирования свидетельствует, что причинами широкого распространения лизинга в США и в Западной Европе являлись: а) предоставление государственных инвестиционных налоговых льгот лизингодателям; б) предоставление возможности отнесения лизинговых платежей на себестоимость, что влечет сокращение налогооблагаемой базы; в) возможность применения механизма ускоренной амортизации.

3. Представлено обобщение современной научной литературы по проблематике лизинга, подготовлен авторский методологический аппарат исследования. На основе проведенного экономико-правового анализа, предложена новая дефиниция лизинга, отражающая комплексность рассматриваемого понятия.

Методологический аппарат исследования исходит из двойственности природы лизинга. Лизинг представляет собой сложную экономико-правовую взаимосвязь и для понимания его существа необходимо овладеть экономическим и юридическим инструментарием. Диссертационное исследование ведется в соответствии с подобной методологической установкой. Специфика проводимой в диссертации работы в том и заключается, что она осуществляется на стыке двух наук, экономической и юридической, взаимосвязанных и взаимозависимых между собой.

Ни отечественная, ни мировая научная мысль не выработала единого подхода к пониманию существа лизинга. Различные точки зрения и подходы в отечественных исследованиях лизинга были обобщены и представлены в следующей таблице (табл. 1).

Обобщая различные точки зрения, в диссертационном исследовании предлагается авторское видение должного определения лизинга. Так, по нашему мнению, лизинг – это комплексный организационный экономико-правовой механизм, обеспечивающий инвестирование в капиталоемкое имущество для передачи его во временное владение и пользование на возмездных условиях с

одной стороны, и с другой стороны, лизинг – это основание эксплуатации в хозяйственной деятельности имущества, обеспечивающее получение материальных благ в виде дохода, прибыли, иного полезного результата лицом, имеющим право на такую эксплуатацию.

Табл. 1.

Множественность подходов к пониманию лизинга.

Существо подхода к пониманию лизинга				
Организационный	Экономический	Юридический	Имущественный	Инвестиционный
Лизинг есть специфическая организационно-деловая деятельность, направленная на получение прибыли	Лизинг есть особая экономическая категория, основанная на отношениях собственности	Лизинг представляется разновидностью аренды, осложненной отношениями купли-продажи	Лизинг является особым имущественным отношением, возникающим при переходе объекта во временное пользование	Лизинг есть особая инвестиционная операция, схожая с покупкой в рассрочку, коммерческим кредитом
Автор				
Ю.Б. Долгушина, А.Ф. Рябова, А. В. Губенко, Д. С. Черкашин, Л. С. Ермаков, Ю. Н. Юденко	Т. Г. Философова, М. И. Лещенко, В. В. Ковалев, Д. В. Кузнецов.	П. Г. Резго, А. П. Сергеев, Н. М. Зеленкова, В. Д. Бордунов, Е. А. Суханов	О. И. Антошина, А. В. Бусыгин, Н. Л. Уварин, А. М. Тавасиев.	Л. Л. Игонига, Н. В. Шмелева, Е. Н. Елисеева, В. Д. Газман

Лизинг на протяжении нескольких последних десятилетий является важнейшим средством финансирования в авиации. Как средство финансирования, он обладает качественными преимуществами перед иными способами привлечения капитала (табл. 2).

Рынок лизинговых услуг образуют лизингодатель и лизингополучатель. Однако в классической сделке лизинга выделяются три субъекта: лизингодатель, лизингополучатель и продавец. Определенную сложность вызывает правильное понимание роли продавца в лизинговых отношениях. С экономической точки зрения продавец является полноценным участником системы лизинга, однако с юридической стороны продавец не участвует в договоре лизинга.

Некоторые исследователи ошибочно считают, что первыми нормативно-правовыми документами, определяющими и регулирующими лизинг были Указ

Президента РФ «О развитии финансового лизинга в инвестиционной деятельности» от 17.09.1994 г. № 1929 и Постановление Правительства РФ «О развитии лизинга в инвестиционной деятельности» от 29.06.1995 № 633. Однако проведенное исследование выявило, что первое упоминание о лизинге принадлежит не Указу Президента от 17.09.1994 г. № 1929, но малоизвестному Указанию Главного управления государственного таможенного контроля при совете министров СССР от 5 июня 1990 г. №11-38/20 «О пропуске товаров по лизинговым контрактам», в котором приводится одно из первых в отечественном законодательстве правовых определений лизинга.

Табл. 2.

Преимущества лизинга.

Фактор	Вариант финансирования		
	Лизинг	Кредит	Собственные средства
Возможность применения ускоренной амортизации	ДА	НЕТ	НЕТ
Необходимость аккумуляции значительных объемов собственных средств	НЕТ	НЕТ	ДА
Высокая вероятность совершения сделки	ДА	НЕТ	НЕТ
Отнесение на себестоимость затрат на проект	ДА	НЕТ	НЕТ
Наличие ликвидного залога	НЕТ	ДА	НЕТ

В целом, нормативно-правовая база в сфере авиационного лизинга в России представлена следующими документами, расположенными в соответствии с их юридической силой (табл. 3).

Юридическая сила нормативно-правовых актов в сфере авиационного
лизинга.

Порядок применения нормативно-правовых актов по юридической силе	Нормативно-правовые акты
1	Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования от 16 ноября 2001 года, Кейптаун
2	Протокол по авиационному оборудованию к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования от 16 ноября 2001 года, Кейптаун
3	Конвенция УНИДРУА о международном финансовом лизинге от 28 мая 1988 года, Оттава
4	Гражданский кодекс РФ
5	ФЗ от 29 октября 1998 года № 164-ФЗ «О финансовой аренде (лизинге)»
6	Иные Федеральные законы
7	Подзаконные нормативно-правовые акты

Предметом договора авиационного лизинга выступает авиационная техника гражданской авиации: воздушные суда, их бортовое оборудование и агрегаты, двигатели, планеры воздушных судов, наземные радиолокационные средства управления воздушным движением, навигации, посадки и связи, тренажеры, а также средства наземного обслуживания воздушных судов и наземной инфраструктуры.

Лизинг представляет собой договор, для которого характерно сочетание прав и обязанностей, свойственным договору аренды, также купли-продажи. В диссертационном исследовании был проведен анализ действующей нормативно-правовой базы и выявлен перечень прав и обязанностей сторон лизинговой сделки, что образует содержание договора лизинга (табл. 4).

Общепринятого подхода к построению единой классификационной модели лизинга ни отечественная, ни мировая наука не выработала. В России, как и в большинстве развитых стран, исследователи лизинга отмечают многообразие видов и форм лизинга, разносторонность подходов юридического регулирования даже в

смежных правовых системах. Каждый вид лизинга обладает как определенными преимуществами, так и недостатками.

Табл. 4.

Содержание договора авиационного лизинга.

Распределение обязанностей участников лизинговой сделки		
Участник	Обязанность	Нормативный акт РФ
1. Лизингодатель	Передача имущества в состоянии, соответствующем условиям договора	п. 1 ст. 611 ГК РФ
	Передача имущества со всеми принадлежностями и относящимися к нему документами	п. 2 ст. 611 ГК РФ
	Уведомление о всех правах третьих лиц	ст. 613 ГК РФ
	Передача имущества в обозначенный срок	ст. 314, 611 ГК РФ
	Приобретение в собственность обозначенное имущество	ст. 665 ГК РФ
	Уведомление продавца о том, что имущество передается в лизинг	ст. 667 ГК РФ
2. Лизингополучатель	Поддержание предмета лизинга в исправном состоянии	п. 3 ст. 17 Закона "О лизинге"
	Ответственность за случайную гибель или повреждение имущества	ст. 669 ГК РФ, п.1 ст. 22 Закона "О лизинге"
	Использование имущества в соответствии с условиями договора	п. 1 ст. 615 ГК РФ
	Своевременная уплата лизинговых платежей	п. 1 ст. 13 Закона "О лизинге"
	Доступ к финансовым документам для реализации "права на инспекцию"	ст. 37 Закона "О лизинге"
	Возврат предмет лизинга по истечении договора с учетом нормального износа	п. 6 ст. 17 Закона "О лизинге"
3. Продавец	Передача имущества покупателю в оговоренный срок, в определенном месте	ст. 456 ГК РФ
	Передача имущества свободным от прав третьих лиц	ст. 460 ГК РФ
	Передача товара надлежащего качества	ст. 469 ГК РФ

Определяя место авиационного лизинга в системе классификаций, отмечается, что авиационный лизинг является разновидностью лизинга, и

выделяется особым предметом – имуществом, предназначенным для деятельности в сфере авиации (воздушные суда, авиационные двигатели, планеры и др.).

4. Приводится систематизация механизма международных гарантий, предоставляемых по Кейптаунской конвенции, и демонстрируются экономические пути оптимизации лизинговых платежей при поставке воздушных судов российским авиакомпаниям. Основываясь на предложенном научно-методическом подходе, показываются размеры экономии на лизинговых платежах для среднемагистральных самолетов семейства Airbus в случае вступления России в страны «кейптаунского списка».

Законодатели, приняв Федеральный закон от 23 декабря 2010 г. N 361-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и Протоколу по авиационному оборудованию к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования», рассчитывали, что в результате присоединения России к Кейптаунской конвенции, отечественные авиакомпании получат возможность приобретения воздушных судов по договору лизинга со скидкой.

Экономический механизм действия «кейптаунской скидки» проявляется в следующем. Обеспечивая на внутригосударственном уровне высокие гарантии иностранным лизинговым компаниям по немедленному изъятию и возвращению авиационного объекта, взятого в лизинг, в случае нарушения условий договора отечественным перевозчиком, риски иностранной стороны сделки резко снижаются, что влечет понижение величины лизинговой ставки, в частности, ее составной величины – премии за риск. Максимальная величина «кейптаунской скидки» может составлять 10% от премии за риск.

Для того чтобы Россия получила право на «кейптаунскую скидку», она должна привести свое законодательство в соответствии с требованиями Кейптаунской конвенции, а также международной организации ОСЭР и войти в кейптаунский список стран. В настоящее время «кейптаунской скидкой» по договорам авиационного лизинга обладает 21 государство (табл. 5), для которых применяется дисконт 10% от надбавки за риск.

Табл. 5.

Страны «кейптаунского списка».

Казахстан	Норвегия	Таджикистан
Эфиопия	Монголия	Руанда
Ангола	Люксембург	Пакистан
Индонезия	Нигерия	Сингапур
Фиджи	Новая Зеландия	Сенегал
Кения	Оман	Турция
Канада	Малайзия	Панама

Международной организацией ОСЭР также определены страны, для которых минимальная премиальная ставка (надбавка за риск) признается равной нулю. Такими странами являются: а) группа стран с наиболее высоким доходом на душу населения; б) наиболее обеспеченные страны Еврозоны, определяемые на основе регулярного мониторинга финансового состояния.

Правила, по которым ведутся исчисления степени инвестиционного риска лизингодателей и, соответственно, величины премиальной ставки за риск, достаточно сложные. Они определены Организацией Экономического Сотрудничества и Развития (ОЭСР) в Соглашении об официально поддерживаемых экспортных кредитах.

В таблице 6 представлены минимальные премиальные ставки по отношению к экспортным кредитам, как это официально определяется ОЭСР.

Так, в столбце 1 выделены восемь категорий риска, основанных на кредитном рейтинге авиакомпании. В столбце 3 и 4 обозначены индикаторы минимальной премиальной ставки для каждой категории авиакомпании. В столбце 4 они представлены в виде процентов, в столбце 3 - в виде базовых пунктов (bps - basic points). Если страна числится в «кейптаунском списке», дающим право на получение дисконта 10%, данная премия сокращается на величину 10%. Таким образом, для одной и той же авиакомпании существуют два сценария осуществления платежей, в зависимости от отношения страны к членству.

Табл. 6.

Официальные минимальные премиальные ставки ОЭСР по состоянию на 15.01.2015 к 12-летним инвестициям.

Risk Category	Risk Classification	Minimum Premium Rates	
		Per Annum Spreads (bps)	Up-Front (%)
1	AAA to BBB-	89	4.98
2	BB+ and BB	136	7.66
3	BB-	153	8.64
4	B+	172	9.74
5	B	193	10.97
6	B-	208	11.85
7	CCC	234	13.38
8	CC to C	240	13.73

Данные кредитные рейтинги составляются международной организацией ОЭСР и публикуются на официальном сайте.

Учитывая, что при включении России в «кейптаунский список» отечественные авиакомпании смогут получить дисконт 10% от премиальной ставки за риск, размер экономии будет иметь величину, как это рассчитано в следующей таблице (табл. 7).

Табл. 7.

Размер минимальной премиальной ставки по лизинговым платежам с учетом «кейптаунской скидки».

Категория риска	Классификация риска	Минимальные премиальные ставки, %		
		Без скидки	Со скидкой	Экономия
1	AAA до BBB-	4,98	4,482	0,498
2	BB+ до BB	7,66	6,894	0,766
3	BB-	8,64	7,776	0,864
4	B+	9,74	8,766	0,974
5	B	10,97	9,873	1,097
6	B-	11,85	10,665	1,185
7	CCC	13,38	12,042	1,338
8	CC до C	13,73	12,357	1,373

Таким образом, при условии полной реализации требований Кейптаунской конвенции и включения России в льготный список, российские авиакомпании смогут экономить на лизинговых платежах от 0,498% до 1,373% по оплате за используемые кредитные ресурсы.

В диссертационном исследовании анализируются два основных подхода к расчету лизинговых платежей: первый, основанный на «Методических рекомендациях по расчету лизинговых платежей» от 16 апреля 1996 года, и второй подход, основанный на формуле аннуитетов, учитывающий временную стоимость денег. В работе показываются основные преимущества и недостатки обоих подходов.

Научную новизну представляет предложенный путь совершенствования данных методик, позволяющий отразить в формулах расчета лизинговых платежей коэффициент «кейптаунской скидки».

Так, в соответствии с методическими рекомендациями Минэкономики, расчет общей суммы лизинговых платежей авиакомпании производится по следующей формуле:

$$ЛП = АО + ПК + КВ + ДУ + НДС \quad (1)$$

где:

ЛП – итоговая сумма лизинговых платежей;

АО – размер амортизационных отчислений с воздушного судна, причитающийся лизинговой компании в текущем году;

ПК – плата за используемые кредитные ресурсы на приобретение воздушного судна по договору лизинга;

КВ – комиссионное вознаграждение лизинговой компании;

ДУ – плата за дополнительно предоставляемые авиакомпании услуги, помимо лизинга;

НДС – налог на добавленную стоимость на сумму услуг лизинговой компании.

Нас интересует формула расчета платы за кредитные ресурсы, используемые для приобретения самолета, она определяется по следующей формуле:

$$ПК = \frac{КР * СТк}{100} \quad (2)$$

где:

ПК – плата за использованные кредитные ресурсы;

СТк – ставка за кредит в годовых процентах;

КР – величина кредитных ресурсов.

Вместе с уменьшением степени риска невозврата имущества иностранной стороны по сделке на поставку воздушного судна, происходит уменьшение платы за пользование кредитными ресурсами лизингодателя.

Теперь плата за пользование кредитными ресурсами с учетом «кейптаунской скидки» будет рассчитываться по формуле, учитывающей ее величину:

$$ПК = \frac{КР * СТк(1 - КС)}{100} \quad (3)$$

где:

ПК – плата за использованные кредитные ресурсы;

КС – коэффициент «кейптаунской скидки»;

СТк – ставка за кредит;

КР – величина кредитных ресурсов.

Из данной формулы следует, что плата за кредит находится в прямой зависимости от величины дисконта.

На основе предложенного научно-методического подхода, в диссертации представлено определение величины «кейптаунской скидки», процентов:

$$КС = 1 - \frac{ПК}{КР * СТк} * 100 \quad (4)$$

Практическое следствие предложенного подхода для авиакомпании состоит в возможности определения величины скидки, которую следует добиваться на переговорах с лизингодателем, имея строго ограниченный бюджет на уплату лизинговых платежей.

В диссертационном исследовании также рассматривается аннуитетный подход, используемый при расчете лизинговых платежей, и обозначаются пути совершенствования этой методики с учетом «кейптаунской скидки».

Так, аннуитетная формула расчета лизинговых платежей для лизингового потока постнумерандо (оплата в конце срока) имеет следующий вид:

$$PV = LP \sum_{k=1}^n \frac{1}{(1+r)^k} \quad (5)$$

Для лизингового потока пренумерандо (оплата авансом) формула платежей имеет следующий вид:

$$PV = (1+r)LP \sum_{k=1}^n \frac{1}{(1+r)^k} \quad (6)$$

где:

PV – стоимость приобретенной техники в лизинг;

LP – размер требуемых лизинговых платежей;

r – процентная ставка за период t.

В работе выявляется, что величина процентной ставки за пользование кредитом по договору авиационного лизинга на поставку воздушного судна с учетом «кейптаунской скидкой» составляет:

$$r_d = r_r(1-KC) \quad (7)$$

где:

r_d – процентная ставка с учетом скидки;

r_r – процентная ставка с заложенным максимальным риском;

KC – «кейптаунская скидка».

Таким образом, аннуитетная формула лизинговых платежей примет вид с учетом параметра «кейптаунской скидки» для потока постнумерандо:

$$PV = LP \sum_{k=1}^n \frac{1}{(1 + r_r(1 - KC))^k} \quad (8)$$

Для потока платежей пренумерандо тогда формула приобретет вид:

$$PV = (1 + r_r(1 - KC))LP \sum_{k=1}^n \frac{1}{(1 + r_r(1 - KC))^k} \quad (9)$$

где:

PV – стоимость предмета лизинга, воздушное судно;

Гr – процентная ставка с заложенным риском;

KC – «кейптаунская скидка», процентов;

LP – лизинговые платежи;

n – периодичность выплат в течение срока договора.

В данных теоретических преобразованиях нашел отражение дисконт по Кейптаунской конвенции, получаемый авиакомпанией по договору лизинга, что представляет практический интерес для отечественных перевозчиков, позволяющий учитывать составляющую скидки в лизинговых платежах. Таким образом, нами были продемонстрированы научные пути совершенствования концептуальной базы расчетов лизинговых платежей.

Учитывая выведенную выше формулу расчета лизинговых платежей на основе методики Минэкономки РФ в диссертации на примере авиакомпании «Аэрофлот – Российские авиалинии» был рассчитан экономический эффект от присоединения России к Кейптаунской конвенции.

Вычисления показали, что для среднемагистральных самолетов семейства Airbus A-319, A-320, A-321 по десятилетнему договору финансового лизинга размер взносов составит определенную величину с учетом скидки и без нее, как это представлено на следующем рисунке (рис. 2):



Рис. 2. Сравнительный анализ стоимости лизинга за весь срок действия договора по типам воздушных судов.

Поскольку Россия еще не привела свое законодательство к нормам международного права, отечественные авиаперевозчики продолжают нести упущенную выгоду в виде переплат за повышенные риски иностранных лизингодателей.

В диссертации были проведены расчеты и получены сведения о среднегодовой экономии по лизинговым платежам при включении России в «кейптаунский список» стран. Так, по договору лизинга среднегодовая экономия составит:

- Для Airbus A 321- 474 000 долл. США;
- Для Airbus A 320 - 393 000 долл. США;
- Для Airbus A 319 - 357 000 долл. США.

Модернизация среднемагистрального парка авиакомпании «Аэрофлот - Российские авиалинии» в 2011-2014 годах осуществлялась следующими поставками (табл. 8).

Табл. 8.

План модернизации флота авиакомпании «Аэрофлот - Российские авиалинии».

	Динамика поступления ВС		
	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Airbus A 321		8	
Airbus A 320	1	9	13
Airbus A 319	3	6	

Располагая сведениями о количестве поставленных воздушных судов в парк авиакомпании, а также среднегодовой экономии по лизинговым платежам при вхождении России в «кейптаунский список», в работе была определена сумма упущенной выручки за период 2011 - 2014 г.г. (табл. 9).

Табл. 9.

Расчет упущенной выручки.

	Кумулятивная сумма упущенной выручки, тыс. долл. США		
	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Airbus A 321	-	3 792	3 792
Airbus A 320	393	3 537	8 646
Airbus A 319	1 125	2 250	2 250
ИТОГО:	1 518	9 579	14 688

Очевидно, что одним из наиболее эффективных средств оперативного улучшения финансового состояния перевозчиков в период кризиса является скорейшее принятие мер на законодательном и исполнительном уровнях по вхождению России в «кейптаунский список» стран.

5. Разработана блок-схема реализации стратегии модернизации парка воздушных судов авиакомпании, учитывающая процесс согласования «кейптаунской скидки» на основе оптимальной стратегии развития.

В диссертационном исследовании предлагается новый алгоритм проведения поставок воздушных судов авиакомпании, учитывающий процедуру согласования величины «кейптаунской скидки».

На следующей блок-схеме (рис. 3) представлен разработанный алгоритм проведения поставки самолетов с учетом возможностей, заложенных в Кейптаунской конвенции.



Рис. 3. Блок-схема реализации стратегии по модернизации парка воздушных судов.

Процесс реализации мероприятий по модернизации флота выглядит как сменяющаяся последовательность согласованных действий различных центров ответственности. Согласование величины «кейптаунской скидки» является ключевым звеном, инициирующим последующее заключение лизингового договора.

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Конкурентоспособность гражданской авиации России во многом зависит от скорости модернизации парка воздушных судов. На решение проблемы обновления воздушного флота была направлена диссертационная работа.

В диссертационной работе было проведено комплексное исследование современного состояния рынка воздушного транспорта, которое выявило основные движущие силы отрасли. Благодаря проведенному ретроспективному анализу явственно обозначилось, что лизинг иностранных самолетов является приоритетным направлением экономико-управленческой деятельности российских авиакомпаний. Научный интерес представляет новый взгляд на историю становления авиационного финансирования.

В работе осуществляется комплексное экономико-управленческое исследование лизинга, предоставляется обширный обзор научно-исследовательской литературы по вопросу реализации модернизации парка воздушных судов.

Государство имеет высокую заинтересованность в конкурентоспособности отечественных авиаперевозчиков. Для того чтобы российские авиакомпании приобретали воздушные суда в лизинг у иностранных контрагентов по приемлемым ценам, отечественным законодателем была ратифицирована Кейптаунская конвенция, предоставляющая определенные гарантии лизингодателям.

В диссертационном исследовании впервые на научной основе комплексно разобран экономический и международно-правовой механизм Кейптаунской конвенции, предложена методика совершенствования расчета лизинговых платежей

на основе формул Минэкономики РФ и аннуитетов, математически обоснована необходимость скорейшего изменения законодательства для включения России в «кейптаунский список». Важное место занимает расчет экономии на лизинговых платежах для среднемагистральных самолетов семейства Airbus. В работе представлена разработанная блок-схема осуществления поставок воздушных судов с учетом процедуры согласования «кейптаунской скидки». Решенные в диссертационной работе задачи позволяют авиакомпаниям ускорить обновление парка воздушных судов и увеличить конкурентоспособность российской экономики.

IV. СПИСОК РАБОТ, ОПУБЛИКОВАННЫХ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Статьи, опубликованные в рекомендованных ВАК изданиях:

1. *Тропинин М. Г.* Исследование природы и генезиса лизинговых сделок. Экономика и предпринимательство. №11 (ч.4), 2014. С. 835-837.
2. *Тропинин М. Г.* Методологическая классификация сделок авиационного лизинга на воздушном транспорте РФ. Экономика и предпринимательство. № 2, 2015. С. 67-70.
3. *Тропинин М. Г.* Совершенствование методики расчета лизинговых платежей авиакомпании в системе лизинга. Экономика и предпринимательство. № 3, 2015. С. 585-588.

Статьи, опубликованные в прочих научных изданиях:

4. *Тропинин М. Г.* История становления авиационного финансирования и основные тенденции его современного этапа. Материалы семнадцатых Международных научных чтений имени Игоря Ивановича Сикорского. Тезисы. Апрель 2015 г. С. 45-47.
5. *Тропинин М. Г.* Историческое понимание роли лизинга в реализации финансовых операций. Материалы семнадцатых Международных научных чтений имени Игоря Ивановича Сикорского. Тезисы. Апрель 2015 г. С. 82-84.
6. *Тропинин М. Г.* Классификационные характеристики видов лизинга на воздушном транспорте Российской Федерации. XXII Туполевские чтения (школа

молодых ученых): Международная молодёжная научная конференция, 19-21 октября 2015 года: Материалы конференции. Сборник докладов. Казань: Изд-во “Фолиант”, 2015. с. 732. С. 298-303.

7. *Тропинин М. Г.* Актуальные вопросы совершенствования системы лизинга воздушных судов в Российской Федерации на основе механизма международных гарантий. XXII Туполевские чтения (школа молодых ученых): Международная молодёжная научная конференция, 19-21 октября 2015 года: Материалы конференции. Сборник докладов. Казань: Изд-во “Фолиант”, 2015. с. 732. С. 303-306.

8. *Tropinin M. G.* Developing marketing strategy for Air Serbia. Сборн. научн. ст. по итогам междунар. научн.-практ. конфер. 30-31 января 2014 г. СПб: Издательство «КультИнформПресс». С. 140-141.

9. *Tropinin M. G.* JAT Airways strategic operation performance improvement. Сборн. научн. ст. по итогам междунар. научн.-практ. конфер. 29-30 ноября 2013 г. СПб: Издательство «КультИнформПресс». С. 295-297.