

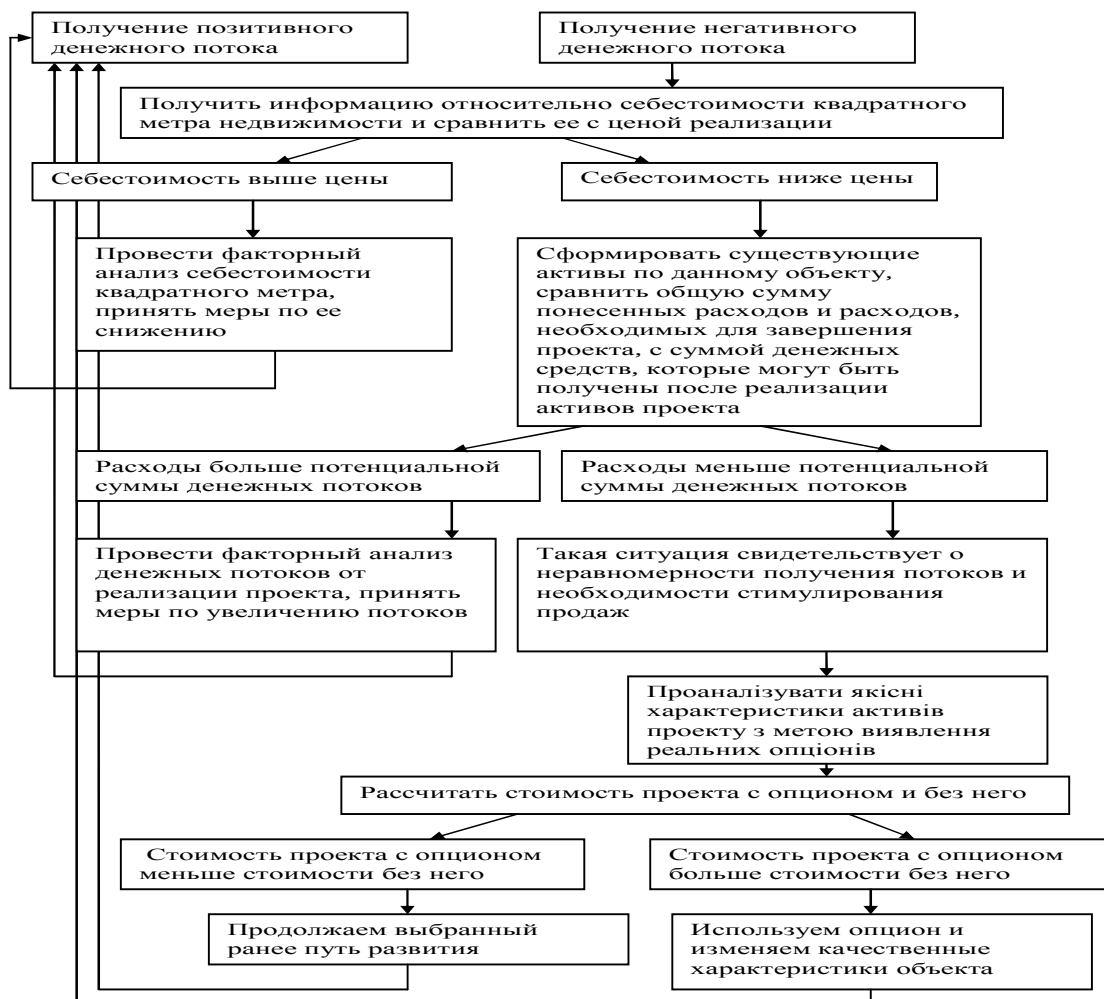


Рисунок 1 — Алгоритм управления зрелыми проектами предприятия

Материал поступил в редакцию 10.02.2012 г.

УДК 656

О. Л. Полюко

Учреждение образования
«Белорусский национальный
технический университет»,
г. Минск, Республика Беларусь

ПРИМЕНЕНИЕ ЛИЗИНГА В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Приоритетным направлением логистики гражданской авиации является расширение парка воздушных судов и повышение эффективности их использования. Оптимальным решением данного направления представляется развитие института лизинга авиационной техники.

Лизинг авиационной техники актуален и для Республики Беларусь. В настоящее время самолётный парк авиакомпании «Белавиа» насчитывает 16 воздушных судов и все они взяты в лизинг.

«Белавиа» — Национальная авиакомпания Республики Беларусь, базируется в Национальном аэропорту «Минск». Стратегией развития авиакомпании определена постоянная модернизация парка воздушных судов и внедрение новых информационных технологий. Национальная авиакомпания обладает современным парком воздушных судов западного и российского производства. В настоящий момент воздушный флот «Белавиа» насчитывает: три воздушных судна типа Ту-154М, четыре воздушных судна типа «CRJ-200» и десять типа «боинг» [1]. Применение лизинга повышает интенсивность использования воздушных судов, создаёт дополнительные удобства для пассажиров и значительно снижает расход авиатоплива на выполнение полётов.

В большинстве случаев под лизингом понимают долгосрочную аренду машин, оборудования, транспортных средств и сооружений производственного назначения.

Представляется, что лизинг имеет сложную тройственную основу и содержит в себе одновременно элементы торговой сделки, инвестиционной и арендной форм деятельности, которые тесно сочетаются и взаимодействуют друг с другом, образуя новую экономико-правовую форму предпринимательской деятельности [2, с. 7].

Во-первых, для лизингодателя и лизингополучателя лизинг представляет собой вложение средств в основной капитал. Во-вторых, между лизингодателем и банком возникают кредитные отношения, и проявляется сущность лизинга как традиционной кредитной сделки. В-третьих, отношения между лизингополучателем и лизингодателем рассматриваются как передача имущества на условиях срочности, возвратности и платности. В данном разрезе лизинг трактуется как товарный кредит в основные фонды.

Классическая лизинговая сделка осуществляется по следующей схеме. Потенциальный лизингополучатель, нуждающийся в каком-либо имуществе, для приобретения которого у него нет свободных финансовых ресурсов, выступает инициатором заключения лизинговой сделки. Согласно контракту лизингополучатель выбирает поставщика, располагающего необходимым имуществом, а лизингодатель приобретает его в собственность и передаёт лизингополучателю во временное пользование за оговорённую в договоре лизинга плату. По истечении срока договора в зависимости от его условий имущество возвращается лизингодателю или переходит в собственность лизингополучателя [3].

Договор лизинга — сложная сделка, в которой участвуют три стороны: лизингодатель, лизингополучатель и продавец имущества. Однако она оформляется двумя договорами. Лизингодатель заключает договор с лизингополучателем о приобретении для него определенного имущества и сдаче его в аренду лизингополучателю. В соответствии с этим договором лизингодатель заключает с поставщиком имущества договор купли-продажи, по которому продавец поставляет это имущество непосредственно лизингополучателю, обязанному принять исполнение. Вполне допустимо заключение одного трёхстороннего договора между лизингодателем, лизингополучателем и продавцом имущества.

Авиационный лизинг можно рассматривать как способ финансирования, связанный с кредитованием и приобретением воздушной техники.

Лизинг авиационной техники получает широкое распространение, так как он предполагает существенное уменьшение начального финансирования проекта приобретения техники, что способствует резкому снижению первоначального вложения капитала, а также сводит к минимуму любые риски.

Особенностями авиационного лизинга являются следующие моменты. Прежде всего, это срок лизинга авиационной техники, составляющий 5—20 лет. Сам срок лизинга определяется размером стоимости сделки, финансовым положением лизингополучателя, типом и техническим состоянием воздушного судна. И следует отметить первоначальный платёж, составляющий 15%—30% от стоимости самого предмета лизинга. Серьёзное влияние на величину начального платежа оказывает тип и модель приобретаемой воздушной техники, состояние и возраст воздушного судна, компания-лизингополучатель.

За словом «лизинг» скрывается целый набор финансовых инструментов, в первую очередь финансовый и операционный лизинг.

Лизинг, при котором лизинговые платежи в течение срока лизинга (не менее 1 года) обеспечивают возмещение лизингодателю не менее 75% контрактной стоимости предмета лизинга независимо от того, будет ли сделка завершена выкупом предмета лизинга лизингополучателем или его возвратом лизингодателю, определяется как финансовый. Если условия такого договора не выполнены и объект в результате возвращён лизингодателю, договор финансового лизинга считается досрочно прекращённым.

Лизинг, при котором лизинговые платежи в течение срока лизинга обеспечивают возмещение лизингодателю менее 75% контрактной стоимости предмета лизинга и по истечении срока лизинга лизингополучатель возвращает лизингодателю предмет лизинга, определяется как операционный. По истечении срока договора лизинга объект лизинга возвращается лизингодателю, и объект лизинга может передаваться в лизинг многократно [4].

При финансовом лизинге авиакомпания за срок лизинга должна выплатить всю стоимость самолёта, который перейдёт в её собственность. Самолёт стоит дорого, поэтому даже при 10-летнем сроке лизинга ежемесячная ставка лизингового платежа остаётся относительно высокой. При финансовом лизинге размер платежа больше, так как максимальный срок лизинга обычно составляет семь лет. При операционном лизинге размер платежа исчисляется на основе всего срока службы самолёта, который составляет 20—30 лет. При операционном лизинге самолёт остаётся в собственности лизинговой компании, а перевозчик, взявший его в лизинг, допустим, на пять лет, выплачивает только разницу между нынешней стоимостью самолёта и его прогнозируемой остаточной стоимостью, распределённую на срок лизинга. Поэтому лизинговая ставка получается относительно низкой, что выгодно авиакомпании.

Таким образом, с точки зрения размера ежемесячного платежа операционный лизинг обходится перевозчикам дешевле, чем финансовый лизинг. Конечно, финансовый лизинг более выгоден для перевозчиков, поскольку по окончании сделки перевозчик получает самолёт в собственность, тогда как при операционном лизинге самолёт возвращается арендодателю. При операционном лизинге самолёт остаётся на балансе лизинговой компании, с помощью которой банки и другие финансовые институты могут инвестировать свои свободные средства в долгосрочные капиталоемкие активы.

Существуют и более тонкие варианты, например возвратный лизинг через выкуп, при котором авиакомпания, будучи владельцем самолётов, продаёт их лизинговой компании, после чего берёт их обратно в лизинг. Ещё встречаются различные виды налогового лизинга, а раньше был распространён довольно экзотический японский «плечевой» лизинг (Japanese Leverage Lease), который, будучи сам по себе убыточным, позволял лизингодателям списывать высокие прибыли, полученные из других источников, и экономить на налогах.

Экономическое и социальное значение развития механизма лизинга авиационной техники очень велико. В связи с этим лизинговые компании должны становиться не посредниками между авиаперевозчиком и банком, а необходимыми высокопрофессиональными участниками рынка. Бизнес лизинговой компании должен базироваться на основных элементах: лизинговых ставках, стоимости финансовых ресурсов, которые привлекаются, остаточной стоимости самолета и его амортизации.

Сегодня во всём мире специалисты по рынкам услуг и финансовые аналитики сходятся в едином мнении, что в XXI веке будет сохраняться устойчивая тенденция роста масштабов лизинговых операций во всех без исключения сферах мировой экономики, а влияние лизинга на макроэкономические показатели развития отдельных стран и регионов может даже стать определяющим. Это во многом объясняется тем фактом, что для развития растущих и упрочения положения развитых рынков во всём мире лизинг является исключительно эффективным инструментом. В частности, применительно к мировому воздушному транспорту лизинг обеспечивает прохождение через свои схемы свыше 45% капиталовложений в эту индустрию.

В связи с тем, что развитие рынка лизинга авиационной техники в Республике Беларусь находится в неразвитом состоянии, предлагается: улучшить инвестиционный климат в сфере гражданской авиации за счёт привлечения финансовых средств банков, расширить специализацию существующих лизинговых компаний, создать работающую долгосрочную лизинговую схему по обновлению парка воздушных судов посредством создания специализированной лизинговой компании, обеспечить государственную поддержку в области лизинга авиационной техники; внедрять в практику передовые методы ведения лизингового бизнеса, а также объективно прогнозировать развитие событий на рынке авиаперевозок.

Всё это должно позитивно сказаться на состоянии воздушного транспорта и, как следствие, повысить его конкурентоспособность на мировом рынке авиаперевозок.

Список цитируемых источников

1. Официальный сайт «Белавиа» — Национальная авиакомпания Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Парк воздушных судов. — Режим доступа: http://belavia.by/company/air_fleet. — Дата доступа: 07.02.2012. — Загл. с экрана.
2. *Ивуть, Р. Б.* Развитие рынка лизинга автотранспорта, осуществляющего международные грузоперевозки : монография / Р. Б. Ивуть. — Минск : БНТУ, 2005. — 201 с.
3. Экономика предприятия / О. И. Волков [и др.]. — 3-е изд., перераб и доп. — М. : Инфра-М, 2009. — 602 с.
4. Гражданский кодекс Республики Беларусь // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. — 2001. — № 2/744.

Материал поступил в редакцию 10.02.2012 г.

УДК 338

В. В. Семенюк

Учреждение образования
«Киевский национальный экономический
университет имени Вадими Гетьмана»,
г. Киев, Украина

ДИВЕРСИФИКАЦИЯ ПОСТАВОК ЭНЕРГОНОСИТЕЛЕЙ КАК ОСНОВА ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ УКРАИНЫ

Нефть и газ являются основными энергоносителями, от наличия которых зависят многие экономические показатели страны. Многие страны Европы, в том числе и Украина, являются энергозависимыми, поскольку больше половины потребляемых энергоносителей импортируются. Украина обеспечивает свои потребности в нефти приблизительно на 30%, а в газе — на 20%. Для Украины и для многих стран Восточной, Центральной и Южной Европы главным поставщиком газа является Российская Федерация.

На протяжении последних нескольких лет наблюдаются частые конфликты между Россией и Украиной, а также другими странами Европейского континента относительно поставок топлива. Украина часто становится главной стороной конфликта, так как является большим потребителем российского топлива и основным транзитером газа в другие европейские страны. Особые сложности в таких ситуациях возникают в странах, у которых минимальная добыча собственных энергоресурсов. Часто от этого страдают не только предприятия, но и простое население. Так, в последние годы бывали случаи ограничений населения от снабжения газом в Турции, Словакии и других странах. Поэтому альтернативой для многих стран является диверсификация поставок.