
Макроэкономика

МИРОВОЙ РЫНОК АВИАЦИОННОГО ЛИЗИНГА И УЧАСТИЕ В НЕМ РОССИЙСКИХ КОМПАНИЙ

М. А. БАЕВА
О. Д. ИСМАГИЛОВА

Более 50% самолетов авиакомпании в мире берут в лизинг. В статье проводится анализ мирового рынка авиационного лизинга (авиализинга), в том числе крупнейших компаний-лизингодателей, среди которых особый интерес представляют компании из Китая. Кроме того, анализируются позиции российских компаний — как со стороны предложения, так и со стороны спроса — с учетом влияния антироссийских санкций. Рассматриваются основные проблемы авиализинга в России, среди которых можно выделить технические, правовые, финансовые и образовательные.

Ключевые слова: лизинг, авиационный лизинг, китайские компании, крупнейшие лизингодатели самолетов, российские компании, авиакомпании, санкции.

JEL: F1, L1, L8, L93.

Введение

Основной тенденцией развития мировой авиационной отрасли является наращивание количества воздушных судов, приобретаемых авиакомпаниями в лизинг. Цена современных коммерческих самолетов может достигать сотен миллионов долларов. В связи с тем, что не все компании могут позволить себе приобретение коммерческих самолетов за счет собственных финансовых средств, часто используются заемные средства и сложные способы аренды.

Так, если в 1980 г. доля лизинга на общемировом рынке самолетов составляла лишь 1,7%, а 30 лет спустя — менее 25%, то сейчас авиакомпании берут в лизинг больше половины используемых самолетов [33]. По данным на середину марта 2022 г., в мире насчитывалось более 10 700 официально зарегистрированных самолетов, взятых в лизинг [29], и ожидается, что в течение следующих 20 лет добавится еще около 20 000 самолетов. Существует по меньшей мере 925 компаний-лизингодателей, 25 из которых располагают парком из более чем 200 самолетов, сдаваемых в аренду.

Крупнейшими лизингодателями являются компании из Китая, Ирландии и США.

Однако только рынок авиализинга оправился от потрясений, связанных с пандемией COVID-19, как в 2022 г. новым вызовом для него стали санкции против России.

Лизинг самолетов и сопутствующие финансовые услуги

Авиационный лизинг представляет собой финансовую модель, предусматривающую долгосрочную аренду воздушного судна (с дальнейшим правом его выкупа в собственность или без него) авиакомпанией/оператором самолетов у другой авиакомпании или у лизинговой компании. Лизинг самолетов часто подразумевает получение в распоряжение не только техники, но и дополнительной инфраструктуры, комплектации и оборудования, а также сопутствующих услуг.

В случае лизинга авиаперевозчик получает полный коммерческий контроль над воздушным судном без передачи права владения им. Заключение договора лизинга возможно как

Баева Марина Алексеевна, научный сотрудник РАНХиГС при Президенте Российской Федерации (Москва), e-mail: baevama@ranepa.ru; Исмаилова Ольга Дмитриевна, научный сотрудник Всероссийской академии внешней торговли (Москва), e-mail: oibrishim@gmail.com

на совершенно новые воздушные судна, так и на самолеты, уже бывшие в эксплуатации у других авиаперевозчиков. К основным схемам поставки авиационной техники в лизинг можно отнести:

- *Операционный (оперативный) лизинг*¹ — представляет собой передачу самолета лизингополучателю во временное пользование и не предусматривает переход права собственности на него. При данном варианте лизинга договор заключается на краткосрочный период (меньший, чем срок амортизации самолета) — обычно до 10 лет.
- *Финансовый (капитальный) лизинг* — предполагает долгосрочное соглашение (10–20 лет) об использовании самолета с последующим правом его выкупа по остаточной стоимости у лизинговой компании после окончания срока договора лизинга. Как правило, лизингодатель приобретает воздушное судно с использованием залога и финансирования путем выпуска новых акций, а затем сдает его в аренду компании-эксплуататору. Так как финансовый лизинг представляет собой форму долгосрочного кредитования, к платежеспособности лизингополучателя предъявляются повышенные требования.

Также отдельно можно выделить возвратный лизинг, при котором авиакомпания продает свои воздушные суда банку, инвестору, страховой или лизинговой компании, одновременно с этим заключая договор лизинга на эти суда — как правило, на 10–20 лет. Такая схема часто используется компаниями, находящимися в затруднительном финансовом положении.

По данным на 2021 г., объем мирового рынка авиализинга оценивался почти в 168 млрд долл. [23], и, несмотря на то что данный сегмент наиболее пострадал от пандемии COVID-19, в 2021 г. по сравнению с предыдущим годом он показал рост из-за низкой базы 2020 г. и возобновления контрактов, которые были замо-

рожены в 2020 г. [10]. Ожидается, что к 2023 г. для удовлетворения спроса на новые самолеты потребуется финансирование в размере 181 млрд долл. На период 2021–2026 гг. прогнозируется среднегодовой темп роста глобального рынка авиационного лизинга около 8,7% [35], т.е. до 247,4 млрд долл. [32].

Позиции стран, крупнейшие компании

В 2022 г. количество самолетов, находящихся в управлении 50 крупнейших лизингодателей, составляло 11 109 (рост на 3,7% по сравнению с 2021 г.) с текущей рыночной стоимостью в 318,5 млрд долл. (рост на 9,3% по сравнению с 2021 г.). Совокупные заказы коммерческих лизингодателей составляли в этот период 2779 самолетов с оценочной стоимостью около 151,7 млрд долл.

Мировой рынок лизинга авиапарка является сильно концентрированным: в 2022 г. на первые пять стран-арендодателей здесь приходилось 93,9% заказов в количественном выражении и 95,3% — в стоимостном. По данным на 2022 г., лидерами на этом рынке являлись Китай (1075 заказов на 56,6 млрд долл.), США (625 заказов на 36,0 млрд долл.), Ирландия (475 заказов на 27,0 млрд долл.), Россия (223 заказа на 14,0 млрд долл.) и Япония (211 заказов на 10,9 млрд долл.) [32].

В 2022 г. 54,8% заказов приходилось на самолеты, произведенные компанией Airbus (1523 самолета на 82,6 млрд долл.), 24,6% — на Boeing (684 самолета, 40,9 млрд долл.), 10,9% — на Commercial Aircraft Corporation of China (COMAC) (303 самолета, 13,9 млрд долл.), 5,6% — на «Объединенную авиастроительную корпорацию» («ОАК») (155 самолетов, 10,9 млрд долл.), 3,1% — на Embraer (85 самолетов, 2,8 млрд долл.), 0,7% — на франко-итальянский концерн Avions de Transport Regional (ATR) (19 самолетов, 0,5 млрд долл.). (См. рисунок.) 88,5% рынка составляют узкофюзеляжные самолеты, 6,2% — региональные,

¹ Другие названия — «эксплуатационный лизинг», «лизинг с неполной амортизацией».

4,4% — широкофюзеляжные, около 1,0% — турбовинтовые [32].

На первые 20 крупнейших лизинговых компаний мира по количеству воздушных судов в 2022 г. приходилось около 74,3% всех воздушных судов 50 крупнейших лизинговых компаний мира, на первые 10 — чуть больше половины (См. таблицу.) В топ-20 входят шесть китайских компаний, шесть американских, пять ирландских, одна японская, одна компания из ОАЭ и одна британская. (Ирландская регистрация зачастую используется в авиализинге даже для иностранных компаний.) Наибольший рост по количеству и по стоимости воздушных судов по сравнению с 2021 г. показали компания из США (Carlyle Aviation Partner — 78,1 и 200,9% соответственно) и китайские (China Aircraft Leasing Company — 26,8 и 21%) и (CDB Aviation — 12,6 и 22,8%).

1 ноября 2021 г. компания AerCap, созданная в 2006 г., со штаб-квартирой в Дублине, Ирландия [30], приобрела ирландско-американскую компанию Gecas, которая была лидером в 2021 г., у General Electric за 30 млрд долл. [28]. Данная сделка позволила AerCap стать мировым лидером во всех областях авиационного лизинга: портфель AerCap насчитывает сегодня более 2000 самолетов, 900 двигателей и 300 вертолетов и заказов примерно на

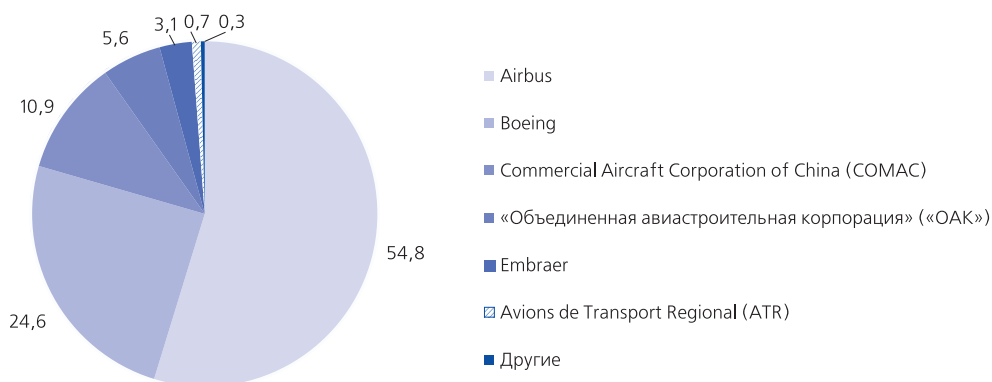
450 самых продвинутых самолетов в мире; объединенная компания обслуживает около 300 клиентов более чем в 80 странах и становится крупнейшим клиентом Airbus и Boeing.

Китай — лидер по количеству заказов

Китай принадлежит к странам, которые вносят основной вклад в развитие авиационной отрасли в мире, в том числе благодаря росту ВВП на душу населения и ускорению темпов роста спроса на внутренние авиаперевозки. Китайским банкам разрешили создавать лизинговые подразделения с 2007 г. — к 2020 г. в КНР насчитывалось уже более 7 тыс. банков-лизингодателей [25]. И если в 2008 г. на китайский капитал приходилось лишь около 5% рынка авиационного финансирования, то с течением времени ситуация на мировом рынке лизинга воздушных судов существенно изменилась. Быстрые темпы роста лизинговой отрасли в КНР за последние 10 лет стали следствием благоприятной регулятивной среды и государственной поддержки отрасли.

В настоящее время Китай является лидером среди стран мира по количеству заказов на самолеты со стороны фирм-лизингодателей, опережая традиционных лидеров в этой сфере — США и Ирландию [31]: по данным на

Структура заказов лизинговых компаний по производителям воздушных судов в 2022 г., в %



Источник: [32].

2022 г., на КНР пришлось 38,7% всех заказанных лизингодателями воздушных судов и 37,3% их общей стоимости. Если в начале 2000-х годов в глобальные рейтинги ведущих лизингодателей по размеру и стоимости авиапарка не входила ни одна китайская компания [32], то к 2017 г. в топ-50 лизингодателей мира уже входило 9 компаний КНР; ко второму кварталу 2020 г. их стало уже 13 – тем самым китайские фирмы, сдающие в аренду самолеты, обогнали США по количеству фирм в рейтинге крупнейших арендодателей самолетов (с их 12 компаниями) [24]. По стоимости портфеля и размеру авиационного парка на основанные в Китае компании приходилось соответственно 19 и 15% суммарных показателей всех компаний топ-50: таким образом, КНР уступал лидерам – лизингодателям из Ирландии

по общей стоимости портфеля (с долей в 35%) и США – по размеру авиапарка (36%).

На Китай² суммарно приходится около 1544 арендованных воздушных средств – по данному показателю страна уступает только Европе и Северной Америке. В топ-50 управляющих компаний по количеству воздушных судов либо рыночной стоимости авиапарка в 2022 г. вошли 13 китайских компаний, из 6 них вошли в топ-20, а компания Avalon находится в этом рейтинге на втором месте [32]. При этом регионы – лидеры по количеству самолетов, арендованных у крупнейших китайских компаний, различаются. Так, Avalon предоставляет наибольшее количество самолетов в лизинг Европе и Юго-Восточной Азии, в то время как BOC Aviation и ICBC Leasing в первую очередь ориентированы на Китай.

Топ-20 крупнейших лизинговых компаний мира по количеству воздушных судов в 2022 г.

Компания	Страна	Количество воздушных судов		Стоимость воздушных судов	
		ед.	в % к 2021 г.	млн долл.	в % к 2021 г.
Aercap*	Ирландия	1809	-9,9	47 939	1,7
Avolon	Китай	587	3,0	19 810	8,3
Air Lease Corporation	США	507	14,2	21 709	19,4
SMBC Aviation Capital	Япония	506	0,2	19 552	3,1
BBAM	США	456	-12,1	16 451	-11,2
ICBC Financial Leasing	Китай	428	8,9	15 052	9,6
BOC Aviation	Китай	426	7,6	17 647	10,5
Carlyle Aviation Partners	США	406	78,1	8175	200,9
DAE Capital	ОАЭ	362	7,4	9550	10,8
Nordic Aviation Capital	Ирландия	350	-27,8	3143	-29,3
Aviation Capital Group	США	347	1,5	10 051	5,6
Castlelake	Ирландия	272	2,6	4893	15,5
Bocomm Leasing	Китай	270	4,7	9554	8,2
CDB Aviation	Китай	269	12,6	9676	22,8
Falco	Великобритания	257	14,7	2490	5,9
Aircastl	США	255	-0,8	5018	3,6
Jackson Square Aviation	США	195	3,2	7389	6,7
Macquarie Airfinance	Ирландия	189	0,0	3298	1,1
Orix Aviation	Ирландия	183	-16,8	5401	-13,5
China Aircraft Leasing Company	Китай	175	26,8	5020	21

* – С конца 2021 г. Gecas стала частью Аерсар; данные за 2021 г. приведены в сумме для обеих компаний.

Источник: [32].

² Вместе с Гонконгом, Макао и Тайванем.

В лизинге самолетов КНР 14% дохода приходится на ирландские компании [15]. Особенностью китайского рынка является специализация компаний на финансовом лизинге самолетов. Ожидается, что в ближайшие годы на китайском авиационном рынке продолжится значительный рост — это связано с амбициозными планами крупнейших китайских авиакомпаний по созданию авиафлота и укреплению своих позиций на мировом рынке. Национальная стратегия Китая предусматривает построение глобальной авиационной отрасли.

Лизингополучатели, санкции против России

Подобно тому, как лизинговая отрасль в значительной степени сконцентрирована вокруг относительно небольшого числа игроков, авиакомпании, которым они предоставляют аренду, формируют все более концентрированные группы. Такая концентрация может снизить способность арендодателей диверсифицировать риски своего портфеля из-за концентрации подверженности риску. Особенно актуально это было в пандемию COVID-19, которая значительно снизила кредитоспособность авиакомпаний.

American Airlines является крупнейшим арендатором в результате слияния с US Airways — 417 самолетов. Другие компании США также являются крупными клиентами лизинговых компаний. В тройку лидеров — лизингополучателей по количеству самолетов также входят индийская компания Indigo (245 самолетов) и китайская компания China Southern Airlines (201 самолет). Кроме того, крупнейшими авиакомпаниями-лизингополучателями являются авиакомпании из Китая, Бразилии, ОАЭ, Франции, Катара, Венгрии, Испании и Мексики [32].

В 2021 г. российские компании Aeroflot (212 самолетов в лизинге) и S7 Airlines (98) входили в топ-20 крупнейших арендаторов в мире и находились в этом рейтинге на 3-м и 19-м местах соответственно. Но в 2022 г. российские авиакомпании уже не входили в топ-20. В кон-

це февраля 2022 г. Европейский союз, США, Великобритания, Канада и некоторые другие страны начали поэтапно закрывать свое воздушное пространство для РФ и вводить санкции против РФ из-за специальной военной операции в Украине.

В ответ на закрытие воздушного пространства Россия ввела «зеркальные» меры [16]. Из-за антироссийских санкций была приостановлена регистрация самолетов российских авиакомпаний, находящихся в иностранном лизинге. ЕС ввел запрет на продажу самолетов, запчастей и оборудования, на оказание услуг по страхованию и техническому обслуживанию российским авиакомпаниям [26]. Поставки самолетов из ЕС по контрактам, заключенным до 26 февраля 2022 г., продолжились только до 28 марта 2022 г. Запрет коснулся не только новых лизинговых контрактов — были приостановлены и существующие [27]. Так, американская компания Boeing заявила о приостановке технической поддержки российских авиакомпаний, предоставления запчастей и обслуживания своих самолетов в России [18].

В среднем на Россию приходится 6–10% поставок от Boeing и Airbus, поэтому продление санкций может привести к замедлению производства воздушных судов данными компаниями, что косвенно может повысить ставки для всех лизингополучателей на мировом рынке авиализинга. 28 марта 2022 г., за неделю до даты официального окончания срока действия всех лизинговых контрактов, западные собственники потребовали вернуть более 500 воздушных судов. С начала действия санкций к 1 июля 2022 г. за рубежом было задержано 77 самолетов российских авиакомпаний [10].

Большинство самолетов, находящихся в аренде у российских компаний, было зарегистрировано в Ирландии и Бермудах, часть из них была перерегистрирована в российском реестре. Ирландия и Бермуды отказались автоматически, т.е. без получения соответствующего заявления собственника, снять с регистрации самолеты иностранных лизингодателей,

которые остались в России. Это привело к двойной регистрации воздушных судов, нарушающей Чикагскую конвенцию Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Летом 2022 г. Китай запретил полеты самолетов с двойной регистрацией, а в ноябре 2022 г. — Турция. Эта проблема будет усиливаться: Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) давно выступало за перевод воздушных судов иностранного производства российских авиакомпаний в юрисдикцию Российской Федерации. В Российском реестре на ноябрь 2022 г. было оформлено 1218 из 1288 летающих воздушных судов [4].

До перерегистрации западными компаниями лизингодателям принадлежало 70% от около 980 самолетов в России, существенная часть из них — ирландским компаниям [31]. Для крупных иностранных лизинговых компаний российские активы составляли около 7% портфелей; и более 80% этого авиапарка приходилось на узкофюзеляжные и региональные самолеты. На март 2022 г., по оценкам агентства Score Ratings, в России насчитывалось около 500 воздушных судов, находящихся в иностранном лизинге, стоимостью более 10 млрд долл., из них около 150 самолетов принадлежало ирландской AerCap [19] (5% от стоимости портфеля [10]). Кроме AerCap, по количеству воздушных судов, находящихся в России, можно выделить MBC Aviation Capital (36 самолетов), Air Lease Corp. (32), BOC Aviation (24) и DAE Capital (22) [19]. AerCap подала заявление на получение страховой выплаты (3,5 млрд долл.) для покрытия ущерба вследствие невозвращения арендованных самолетов российскими авиакомпаниями [8]. К июлю 2022 г. SMBC списала с баланса 34 самолета, оставшихся в эксплуатации у российских авиакомпаний [6].

В ответ на санкции российские авиаперевозчики были наделены временным правом платить компаниям из «дружественных» стран за покупку, аренду и лизинг самолетов в рублях. Многие российские авиаперевозчики, среди которых «Аэрофлот» и S7 Airlines, от-

крыли специальные счета, для того чтобы переводить иностранным лизингодателям платежи в рублях. Такой механизм в перспективе может показать, что лизингополучатели принимали все возможные меры для исполнения своих обязательств. Однако иностранные лизинговые компании посчитали это аннулированием контрактов: около 360 самолетов российских авиаперевозчиков, среди которых российские ближнемагистральные узкофюзеляжные пассажирские самолеты Sukhoi Superjet 100 (SSJ100), взяты в лизинг у российских лизинговых компаний [10].

Российские компании в сегменте авиализинга

В 2022 г. на Россию приходилось около 8% всех заказов на мировом рынке лизинга авиапарка (223 заказа стоимостью 14 млрд долл.), в 2021 г. — 10%. Доля авиализинга в общем объеме российского лизинга составила 14% [10]. Рождением российского авиализинга принято считать 2001 г., когда государством для реализации лизинговых проектов были отобраны две компании — «Финансовая лизинговая компания» («ФЛК») и ОАО «Ильюшин Финанс Ко.» («ИФК»). До мирового кризиса 2008 г. в российском сегменте авиализинга доминировали частные компании, аффилированные с банковскими структурами, такие как «Авангард Лизинг», «РБ Лизинг», «Лизинговая компания "УралСиб"». Часть этих компаний не смогла пережить кризис, поскольку авиакомпаниям требовались более низкие ставки и более длинные сроки лизинга. Такие условия могли предложить только государственные лизингодатели, которые и стали впоследствии крупнейшими в российском сегменте рынка лизинга авиапарка [2]. «ФЛК» с 2012 г. была признана банкротом, а «ИФК» является специализированной компанией в сфере управления гражданскими судами, произведенными «ОАК». «ИФК» более 20 лет поставляет на рынок России и за рубеж российские пассажирские и грузовые гражданские самолеты (свыше 50 самолетов Tu-204, Ил-96, Ан-148, Ан-124) [14].

В 2022 г. три российские компании вошли в топ-50 крупнейших лизинговых компаний мира по количеству воздушных судов: «Государственная транспортная лизинговая компания» («ГТЛК»), подконтрольная Министерству транспорта РФ, — на 38-м месте (77 самолетов), ее подразделение GTLK Europe — на 44-м месте (66 самолетов стоимостью 1,9 млрд долл. — рост на 10% по сравнению с 2021 г.) и «ВЭБ Лизинг» — на 47-м месте (59 самолетов — меньше на 3,3%, чем в 2021 г.) [32]. В 2021 г. в рейтинге был также «Сбербанк Лизинг» — на 49-м месте (56 самолетов стоимостью 1,3 млрд долл.) [31].

По итогам 2020 г. «ГТЛК», основанная в 2001 г., с лизинговым портфелем в 1,35 трлн руб., являлась лидером российского рынка лизинга. Компания участвует в реализации программ с государственным финансированием — лизинга самолетов и вертолетов, водных судов, дорожной техники, цифровых активов [7]. По данным на конец марта 2022 г., 36% лизингового портфеля инвестиций компании приходилось на авиатранспорт, 51% авиационного портфеля — на вертолеты, 25% — на региональную и малую авиацию и 24% — на магистральные самолеты [13]. Среди клиентов «ГТЛК» такие авиакомпании, как «Аэрофлот», Emirates, Lion air, Royal Jordanian, «Ямал», «Якутия» и др. До 8 апреля 2022 г. «ГТЛК» была единственной крупной российской лизинговой компанией, которая не попала под санкции, однако в рамках пятого пакета санкций ЕС ее активы были также заморожены [5].

В 2012 г. для развития лизинговой деятельности за рубежом, привлечения финансирования на международных рынках капитала, содействия российскому экспорту была создана дочерняя компания «ГТЛК» — GTLK Europe Capital Designated Activity Company (GTLK Europe) (зарегистрирована в Ирландии, имеет офисы в Дублине, Дубае и Гонконге), основной деятельностью которой является операционный и финансовый лизинг коммерческих воздушных и морских судов. На конец

2020 г. совокупные активы GTLK Europe составляли 4,5 млрд долл. Ее клиенты — такие авиакомпании, как «Аэрофлот», Emirates Airlines, EasyJet и SunExpress. В связи с санкциями у дочки «ГТЛК» назрели проблемы — иностранные держатели еврообондов «ГТЛК» хотели ее банкротить [20].

В России в лидерах авиализинга — также компании банковского сектора. Рост интереса к данному рынку у банков (в первую очередь государственных) обусловлен возможностью доступа к дешевым деньгам и сотрудничества с международными институтами. Если авиакомпании не могли получить технику в операционный лизинг, они обращались в российские банки за финансированием по приобретению самолетов в основном через финансовый лизинг. Крупнейшими банковскими лизинговыми игроками по объему лизингового портфеля в России являются «Сбербанк Лизинг» (более 1 млрд долл.) и «ВТБ Лизинг» (0,7 млрд долл.) [13]. Компания «ВЭБ Лизинг», которая входит в топ-50 лизингодателей по количеству самолетов, была создана в 2003 г., с июля 2008 г. входит в Группу «ВЭБ.РФ» (Российская государственная корпорация развития, обеспечивающая финансирование социально-экономических проектов). Примером лизинговой компании не из банковского сектора является дочерняя структура госкорпорации «Ростех» — компания «Авиакапитал-Сервис», портфель заказов которой состоит из российских самолетов МС-21 (Корпорация «Иркут»), Airbus и Boeing [12].

Среди особенностей российского сегмента авиационного лизинга можно выделить то, что большинство компаний являются универсальными: они работают не только с авиационной, но и с другой техникой (железнодорожной, автомобильной и т.д.) [11]. Выход государственных компаний в сегмент аренды воздушных судов, в котором доминировали иностранные лизингодатели, связан как с государственным субсидированием оперативного лизинга российских самолетов, так и с востребованностью данной услуги со стороны

авиакомпаний [21]. Среди проблем развития авиационного лизинга в России отмечаются следующие [1; 9; 21]:

- санкции в отношении крупнейших российских лизинговых компаний, санкции в отношении воздушных судов, находящихся у российских авиакомпаний в иностранном лизинге, закрытие рядом стран неба для самолетов российских авиакомпаний и ответные меры России;
- увеличение стоимости имущества;
- дефицит техники на российском рынке, потребность в обновлении авиапарка, необходимость принимать целый комплекс программ на государственном уровне для поддержки производства отечественной авиатехники;
- ограниченный доступ авиакомпаний к получению «длинных» и «дешевых» инвестиционных средств;
- недостаток развития финансового лизинга, поскольку не так много компаний имеют надежный рейтинг;
- недостаток высокопрофессиональных специалистов – как имеющих опыт взаимодействия с иностранными лизингодателями, так и знающих потребности авиакомпаний;
- недостаточный уровень правоустанавливающих документов, не способствующий развитию лизинга среди субъектов малого и среднего бизнеса;
- правовые трудности с быстрым получением имущества в случае нарушений условий договора;
- несовершенство налогового регулирования, необходимость снижения налогового бремени для лизинговых компаний в целях ускоренного развития финансового лизинга в области авиаперевозок.

Заключение

В качестве трендов и особенностей мирового рынка лизинга авиапарка можно выделить относительно высокую степень его концентрации, крупнейшие сделки по слиянию и поглощению конкурентов, а также то, что электрон-

ная коммерция и рынок грузовых экспресс-перевозок создают устойчивый спрос на грузовые самолеты и на конвертацию авиатехники [34]. На рынке доминируют ирландские, китайские и американские лизингодатели. В начале 2022 г. мировой рынок авиализинга начал восстанавливаться после пандемии COVID-19, вырос интерес инвесторов к рынку, у компаний появилась прибыль. Однако новым вызовом стали антироссийские санкции, которые, в том числе, сильно ударили не только по российским авиакомпаниям, но и по иностранным лизингодателям, работающим с отечественными авиаперевозчиками.

До введения санкций в 2022 г. на российском рынке лизинга авиационной техники доминировали иностранные компании – примерно 80% продаж гражданских самолетов финансировалось ими. Кроме того, в портфеле российских лизинговых компаний бóльшую долю составляли самолеты западного производства [2]. Но сегодня отрасль авиализинга в России смещается в сторону поставок отечественной авиатехники. Для части иностранных компаний это будет означать уход из сегмента авиализинга и концентрацию на других направлениях [10].

Среди особенностей российского рынка авиализинга можно выделить универсальность компаний, высокую степень участия государства и господдержки, а также интерес к рынку банковского сектора. В дальнейшем необходимо решение проблем в технической, правовой, финансовой и образовательной сферах в контексте российского авиализинга. Существует также острая необходимость реализации комплекса программ на государственном уровне для поддержки производства отечественной авиатехники.

К долгосрочным задачам развития авиационной отрасли относится трансформация реализуемых государственных программ и стратегий развития авиационной промышленности, рассчитанных на перспективу до 2030 г., в том числе с учетом развития кооперационных связей в авиационной отрасли в рамках ЕАЭС и

ШОС. Государственная корпорация «Ростех» выделяет пять авиастроительных программ – прежде всего линейки MC-21, SSJ, Ил-114, а также наращивание серийного производства Ту-214 и Ил-96 [17]. Необходимо также развивать сотрудничество в авиационной отрасли со странами, которые не вводили санкций против России, такими как Китай, Бразилия, Индия, Иран и др.

России стоит использовать механизм разрешения торговых споров и обжаловать в ВТО введенный ЕС и США запрет на продажу Рос-

сийской Федерации самолетов, запчастей и оборудования, на оказание российским авиакомпаниям услуг по страхованию и техническому обслуживанию авиационной техники, а также нарушение лизинговыми компаниями обязательств перед российской стороной. При этом следует заранее учесть и парировать основные возможные аргументы ответчиков, базирующиеся на положениях ст. XXI «Исключения по соображениям безопасности» Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ) [3]. ■

Литература

1. Ананьева Е.О., Ивлиев П.В. Особенности развития авиационного лизинга в России // Закон и право. 2022. № 6. С. 57–59.
2. Базикова И.В. Развитие авиационного лизинга как инструмента повышения конкурентоспособности российской авиационной техники // Инновации и инвестиции. 2019. № 8. С. 100–104.
3. Генеральное соглашение по тарифам и торговле (ГАТТ 1947) от 30 октября 1947 г. URL: <https://base.garant.ru/2560614/>
4. Двойная регистрация российских самолетов остается проблемой даже для дружественных или нейтральных по отношению к РФ государств. URL: <http://www.ato.ru/content/dvoynaya-registraciya-rossijskih-samoletov-ostaetsya-probleмой-dazhe-dlya-druzhestvennyh-ili-neytralnykh-po-otnoшению-k-rf-gosudarstv>
5. Евросоюз заморозил активы ВТБ, Совкомбанка и 14 промышленных и транспортных компаний. URL: <https://russian.rt.com/world/news/988003-evrosoyuz-zamorozil-aktivy>
6. Еще одна лизинговая компания списала оставшиеся в России самолеты на сумму 1,6 млрд долларов. URL: <http://www.ato.ru/content/eshche-odna-lizingovaya-kompaniya-spisala-ostavshiesya-v-rossii-samolety-na-summu-16-mlrd?sea=38905>
7. Как лизинг помогает транспортной реформе. URL: <https://www.vedomosti.ru/partner/articles/2021/11/18/896388-lizing-pomogaet>
8. Крупнейшая лизинговая компания подала страховой иск на 3,5 млрд долларов за самолеты, оставшиеся в России. URL: <http://www.ato.ru/content/krupneyshaya-lizingovaya-kompaniya-podala-strahovoy-isk-na-35-mlrd-dollarov-za-samolety?sea=38905>
9. Лизинг буксует. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5249880>
10. Лизинг не в полете. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5457670>
11. Новые самолеты, новые схемы лизинга. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/2164548>
12. Официальный сайт «Авиакапитал-Сервис». URL: <http://www.a-c-s.aero/>
13. Официальный сайт «ГТЛК». URL: <https://www.gtlk.ru>
14. Официальный сайт АО «Ильюшин Финанс Ко.» (ИФК). URL: <http://ru.ifc-leasing.com/about/>
15. Пачка инвестновостей: самолеты остаются в России, а Баффетт перестраховывается. URL: <https://journal.tinkoff.ru/news/newspack-25-03-2022/?ysclid=l4r1sufkt3554137681>
16. Росавиация. Информационное сообщение. URL: <https://favt.gov.ru/novosti-novosti/?id=8963>
17. Российский авиационный парк на пути серьезных изменений. URL: <https://rostec.ru/news/rossiyskiy-aviaprom-na-puti-sereznykh-izmeneniy/>
18. Рынок авиаперевозок России будет переключен до неузнаваемости. URL: <https://vz.ru/economy/2022/3/3/1146672.html>
19. Совокупная стоимость арендованного авиапарка в России превышает 10 млрд долларов. URL: <http://www.ato.ru/content/sovokupnaya-stoimost-arendovannogo-aviaparka-v-rossii-prevyshaet-10-mlrd-dollarov>
20. «Фонды-стервятники» обанкротят ГТЛК? URL: <https://investfuture.ru/articles/id/fondy-stervjatniki-obankrotjat-gtlk>

21. Черкашин Д.С. Лизинг на воздушном транспорте как инвестиционный механизм обновления авиационного парка // *Transport Business in Russia*. 2017. № 2. С. 85–88.
22. AerCap Completes Acquisition of GE Capital Aviation Services from GE. URL: <https://finance.yahoo.com/news/aercap-completes-acquisition-ge-capital-080000564.html>
23. Aircraft Leasing Market Share, Size, Trends, & Industry Analysis Report, By Lease (Dry, Wet); By Aircraft (Narrow Body, Wide Body) By Region, Market Size & Forecast, 2022–2029. URL: <https://www.polarismarketresearch.com/industry-analysis/aircraft-leasing-market>
24. China aircraft lessors now rival Ireland in top 50 rankings. URL: <https://www.leasinglife.com/news/china-aircraft-lessors-now-rival-ireland-in-top-50-rankings/>
25. Commercial aircraft leasing market to record USD 14.50 Bn growth. URL: <https://airlinergs.com/commercial-aircraft-leasing-market-to-record-usd-14-50-bn-growth/>
26. Council Decision (CFSP) 2022/327 of 25 February 2022. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022D0327&from=EN>
27. Council Regulation (EU) 2022/328 of 25 February 2022 URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2022:049:FULL>
28. General Electric has sold the aviation division for \$30 billion. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4722273>
29. How Many Leased Aircraft Are There In The World? URL: <https://simpleflying.com/how-many-leased-aircraft-are-there-in-the-world/>
30. Industry Leader Across all Areas of Aviation Leasing: Aircraft, Engines & Helicopters. URL: <https://www.aercap.com/>
31. Leasing Top 50 2021 // *Air Finance Journal*. URL: <https://www.airfinancejournal.com/Magazine/Download/200>
32. Leasing top 50 2022 // *Air Finance Journal*. URL: <https://www.airfinancejournal.com/Magazine/Download/214>
33. Share of leased aircraft in the aviation industry worldwide from 1970 to 2021. URL: <https://www.statista.com/statistics/1095749/share-leased-aircraft-aviation-industry-worldwide/#:~:text=Share%20of%20leased%20aircraft%20in%20the%20aviation%20industry%20worldwide%201970%2D2021&text=In%202021%2C%2051%20percent%20of,aircraft%20lessors%20in%20the%20world>
34. The Worldwide Aircraft Leasing Industry is Expected to Reach \$247+ Billion in 2026. URL: <https://www.prnewswire.com/news-releases/the-worldwide-aircraft-leasing-industry-is-expected-to-reach-247-billion-in-2026-301498963.html>
35. USD 15.50 billion Potential Growth in Commercial Aircraft Leasing Market Size|17,000+ Technavio Reports. URL: <https://www.prnewswire.com/news-releases/usd-15-50-billion-potential-growth-in-commercial-aircraft-leasing-market-size17-000-technavio-reports-301549153.html>
36. WTO. Air Transport and the GATS. 2000–2005 in Review. Vol. 1 Auxiliary Services. URL: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/airtransport_2005_e.pdf

References

1. Ananyeva E.O., Ivliev P.V. Features of the development of aviation leasing in Russia // *Law and Law*. 2022. No. 6. Pp. 57–59.
2. Bazikova I.V. Development of aviation leasing as a tool to increase the competitiveness of Russian aviation equipment // *Innovations and investments*. 2019. No. 8. Pp. 100–104.
3. General Agreement on Tariffs and Trade (GATT 1947) dated October 30, 1947. URL: Access mode: <https://base.garant.ru/2560614/>
4. Dual registration of Russian aircraft remains a problem even for states that are friendly or neutral with respect to the Russian Federation. URL: <http://www.ato.ru/content/dvoynaya-registraciya-rossijskih-samoletov-ostaetsya-problemy-dazhe-dlya-druzhestvennyh-ili?sea=38905>
5. The European Union froze the assets of VTB, Sovcombank and 14 industrial and transport companies. URL: <https://russian.rt.com/world/news/988003-evrosoyuz-zamorozil-aktivy>
6. Another leasing company wrote off \$1.6 billion worth of aircraft left in Russia. URL: <http://www.ato.ru/content/eshche-odna-lizingovaya-kompaniya-spisala-ostavshiesya-v-rossii-samolety-na-summu-16-mlrd?sea=38905>
7. How leasing helps transport reform. URL: <https://www.vedomosti.ru/partner/articles/2021/11/18/896388-lizing-pomogaet>

8. The largest leasing company filed an insurance claim for \$ 3.5 billion for aircraft left in Russia. URL: <http://www.ato.ru/content/krupneyshaya-lizingovaya-kompaniya-podala-strahovoy-isk-na-35-mlrd-dollarov-za-samolety?sea=38905>
9. Leasing is stalling. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5249880>
10. Leasing is out of the question. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5457670>
11. New aircraft, new leasing schemes. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/2164548>
12. Official website of «Aviakapital-Service». URL: <http://www.a-c-s.aero/>
13. Official website of STLC. URL: <https://www.gtlk.ru>
14. Official website of JSC Ilyushin Finance Co. (IFK). URL: <http://ru.ifc-leasing.com/about/>
15. Bundle of investment news: the planes remain in Russia, and Buffett reinsures himself. URL: <https://journal.tinkoff.ru/news/newspack-25-03-2022/?ysclid=l4r1sufkt3554137681>
16. Rosaviatsia. Announcement. URL: <https://favt.gov.ru/novosti-novosti/?id=8963>
17. The Russian aviation industry is on the way to major changes. URL: <https://roster.ru/news/rossiyskiy-aviaprom-na-puti-sereznykh-izmeneniy/>
18. The Russian air transportation market will be reshaped beyond recognition. URL: <https://vz.ru/economy/2022/3/3/1146672.html>
19. The total value of the leased aircraft fleet in Russia exceeds \$10 billion. URL: <http://www.ato.ru/content/sovokupnaya-stoimost-arendovannogo-aviaparka-v-rossii-prevyshaet-10-mlrd-dollarov>
20. Will vulture funds bankrupt STLC? URL: <https://investfuture.ru/articles/id/fondy-stervjatniki-obankrotjat-gtlk>
21. Cherkashin D.S. Air transport leasing as an investment mechanism for aircraft fleet renewal // Transport Business in Russia. 2017. No. 2. Pp. 85-88.
22. AerCap Completes Acquisition of GE Capital Aviation Services from GE. URL: <https://finance.yahoo.com/news/aercap-completes-acquisition-ge-capital-080000564.html>
23. Aircraft Leasing Market Share, Size, Trends, & Industry Analysis Report, By Lease (Dry, Wet); By Aircraft (Narrow Body, Wide Body) By Region, Market Size & Forecast, 2022–2029. URL: <https://www.polarismarketresearch.com/industry-analysis/aircraft-leasing-market>
24. China aircraft lessors now rival Ireland in top 50 rankings. URL: <https://www.leasinglife.com/news/china-aircraft-lessors-now-rival-ireland-in-top-50-rankings/>
25. Commercial aircraft leasing market to record USD 14.50 Bn growth. URL: <https://airlinergs.com/commercial-aircraft-leasing-market-to-record-usd-14-50-bn-growth/>
26. Council Decision (CFSP) 2022/327 of 25 February 2022. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022D0327&from=EN>
27. Council Regulation (EU) 2022/328 of 25 February 2022. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2022:049:FULL>
28. General Electric has sold the aviation division for \$30 billion. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4722273>
29. How Many Leased Aircraft Are There In The World? URL: <https://simpleflying.com/how-many-leased-aircraft-are-there-in-the-world/>
30. Industry Leader Across all Areas of Aviation Leasing: Aircraft, Engines & Helicopters. URL: <https://www.aercap.com/>
31. Leasing Top 50 2021. Air Finance Journal. URL: <https://www.airfinancejournal.com/Magazine/Download/200>
32. Leasing top 50 2022. Air Finance Journal. URL: <https://www.airfinancejournal.com/Magazine/Download/214>
33. Share of leased aircraft in the aviation industry worldwide from 1970 to 2021. URL: <https://www.statista.com/statistics/1095749/share-leased-aircraft-aviation-industry-worldwide/#:~:text=Share%20of%20leased%20aircraft%20in%20the%20aviation%20industry%20worldwide%201970%2D2021&text=In%202021%2C%2051%20percent%20of,aircraft%20lessors%20in%20the%20world>
34. The Worldwide Aircraft Leasing Industry is Expected to Reach \$247+ Billion in 2026. URL: <https://www.prnewswire.com/news-releases/the-worldwide-aircraft-leasing-industry-is-expected-to-reach-247-billion-in-2026-301498963.html>
35. USD 15.50 billion Potential Growth in Commercial Aircraft Leasing Market Size|7,000 + Technavio Reports. URL: <https://www.prnewswire.com/news-releases/usd-15-50-billion-potential-growth-in-commercial-aircraft-leasing-market-size17-000-technavio-reports-301549153.html>
36. WTO. Air Transport and the GATS. 2000-2005 in Review. Volume 1 Auxiliary Services. URL: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/airtransport_2005_e.pdf

World Market of Aircraft Leasing and Participation in It of Russian Companies

Marina A. Baeva – Researcher of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (Moscow, Russia). E-mail: baevama@ranepa.ru

Olga D. Ismagilova – Researcher of the Russian Foreign Trade Academy (Moscow, Russia). E-mail: oibrishim@gmail.com

More than 50% of airline aircraft in the world are leased. The article analyzes the global aviation leasing market, including the largest lessor companies. Companies from China are of particular interest. In addition, the positions of Russian companies are analyzed, both from the supply side and from the demand side, taking into account the impact of anti-Russian sanctions. The main problems of aviation leasing in Russia are considered, among which technical, legal, financial and educational ones can be distinguished.

Key words: leasing, aviation leasing, Chinese companies, major aircraft lessors, Russian companies, airlines, sanctions.

JEL-codes: F1, L1, L8, L93.