

## ІНСТРУМЕНТИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЛІЗИНГУ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН STATE REGULATION INSTRUMENTS OF AIRCRAFT'S LEASING

**Оксана ОВСАК,**  
асистент кафедри економіки,  
Національний авіаційний університет



**Oksana OVSAK,**  
Assistant, Chair of economy,  
National Aviation Institute

Результат виробничо-фінансової діяльності підприємства залежить в першу чергу від кількісної та якісної характеристики виробничих активів, інтенсивного й екстенсивного рівня їх використання. Основу активів авіакомпаній України становлять літаки розробки 60-80-х років, фізичний знос яких зараз перевищує 75%. Загальна потреба українських авіакомпаній у нових повітряних суднах (ПС) вітчизняного та російського виробництва на найближчі роки оцінюється приблизно в 50 літаків. Вартість нових ПС обумовлює оптимальне застосування схем лізингу для одержання їх авіакомпаніями. В Україні авіакомпаніями використовується тільки міжнародний оперативний лізинг літаків західного виробництва, які вже були в експлуатації. Внутрішній авіаційний лізинг не розвинутий: на даний момент є кілька одиничних випадків.

Недостатня теоретична розробка лізингової форми інвестування в Україні, недосконалість законодавчої бази, відсутність типових методик розрахунку лізингових платежів не сприяють становленню й розвитку лізингу. Реалізація лізингу в Україні вимагає використання певних інструментів державного регулювання. Необхідно створити відповідні організаційно-економічні умови для прийняття лізингу як фінансово-кредитними закладами, зацікавленими в фінансуванні прибуткових проектів, так і авіакомпаніями, яким необхідно забезпечити оплату лізингових платежів.

Проведений аналіз регулювання лізингових відносин в Україні виявив, що чинна законодавча база не сприяє реалізації функцій, які притаманні сучасному лізингу.

**По-перше**, система оподаткування, що діє в Україні [1], не дозволяє в повному обсязі стимулювати використання лізингових операцій. **По-друге**, податок на додану вартість (ПДВ) нараховується при сплаті послуг з оперативного виду лізингу, а для фінансового лізингу ПДВ нараховується на розмір амортизаційних відрахувань, які входять до складу платежу [2,3]. **По-третьє**, при лізинговій операції за участю трьох сторін виникає необхідність на етапі до купівлі майна сплатити 20% (ставка ПДВ) його вартості, що збільшує фінансовий відтік коштів лізингодавця і ризики проекту. Також треба враховувати, що законодавством України не передбачено скорочення митних зборів при здійсненні операцій міжнародного лізингу [4]. **По-четверте**, згідно із Законом «Про лізинг» лізингові платежі відносяться на валові витрати лізингоотримувача [5]. При цьому в законодавчому порядку не передбачена можливість гнучкого формування лізингових платежів, які являють собою основний компонент лізингової угоди. Реалізація даної принципової характеристики лізингу повинна обумовлюватися основними положеннями лізингової угоди з

урахуванням фінансових можливостей лізингоотримувача, а також при умові забезпечення фінансових інтересів лізингодавця.

Лізинговий платіж незалежно від виду лізингу обов'язково включає в себе амортизаційні відрахування та лізинговий процент. Автором досліджено формування й використання платежів за угодами фінансового лізингу ПС. Вибір цього напрямку обумовлений необхідністю оновлення парку ПС України новими літаками вітчизняного і зарубіжного виробництва, що потребує організації довготермінового фінансування. Схема фінансового лізингу дозволяє підприємству на заключному етапі угоди отримати у власність майно, яке воно експлуатувало на засадах лізингу. В цих умовах виникає додатковий аспект, пов'язаний з нарахуванням амортизації, її відображенням у витратах лізингоотримувача і компенсацією капітальних витрат лізингодавця на придбання цього об'єкту. Крім амортизаційних нарахувань, необхідно враховувати й відсоток, який необхідно забезпечити лізингодавцеві за організацію та здійснення фінансування. Надання додаткових послуг лізингодавцем, а також ПДВ, який обов'язковий при акціях купівлі, сплаті лізингових платежів тощо, збільшують витрати певних учасників лізингової угоди.

Згідно із законодавством України суми амортизаційних відрахувань звітного періоду, які є елементами лізингового платежу, визначаються при застосуванні норм амортизаційних нарахувань до балансової вартості основних фондів (ОФ) [1]. Всі ОФ підприємств розподіляються на три групи, для кожної з яких встановлені єдині норми амортизації незалежно від вартості активів, специфіки й терміну експлуатації об'єктів у складі групи. Для третьої групи ОФ, до якої відносяться ПС, застосовується річна норма амортизації в розмірі 15%. Таким чином, виходячи з вимог амортизації ОФ в Україні, для нового літака, наприклад типу Ан-140, з призначеним ресурсом 25 років і річною нормою амортизації в 15% повна амортизація літака здійснюється протягом майже 75 років. Тобто авіакомпанія за весь термін експлуатації літака не компенсує у складі амортизаційних відрахувань суму, витрачену на його придбання.

При фінансовому лізингу компенсація вкладених лізингодавцем коштів у придбання літака повинна відбуватися швидше, ніж здійснюється його амортизація, інакше термін окупності лізингових проектів не буде задовольняти потенційних лізингодавців. Але треба враховувати фінансові можливості авіакомпаній-лізингоотримувачів, які повинні вчасно здійснювати лізингові платежі згідно з умовами угоди, незалежно від результатів їх виробничої діяльності. Тому система амортизації ОФ, які є об'єктами фінансового лізингу,

повинна забезпечувати можливість вибору терміну лізингової угоди, а також розподілу амортизаційних відрахувань за роками лізингу, які були б прийнятними як для лізингодавців, так і для лізингоотримувачів.

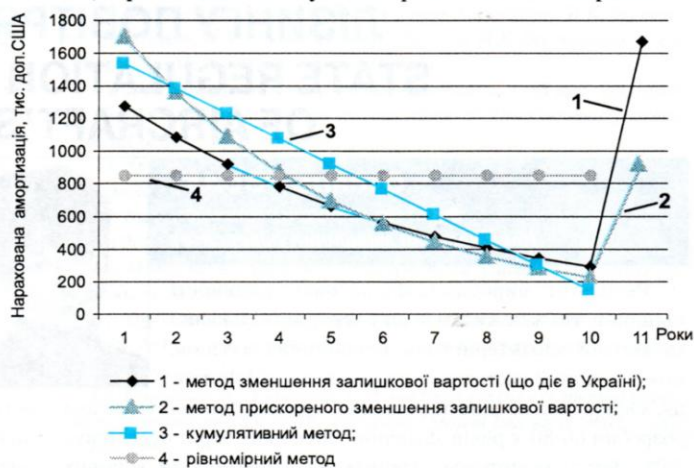
Виконані розрахунки амортизаційних відрахувань для літака Ан-140 згідно з вимогами чинного законодавства України засвідчили, що в перші 3-4 роки їх розмір дорівнює 15-9% первісної вартості літака, яка становить 8,5 млн. дол. США (за інформацією розробника – АНТК «Антонов»), а на кінець 12 року експлуатації – фактично 2,5%. Але якщо термін угоди з фінансового лізингу становить, наприклад, 12 років, то залишкова вартість літака, яку повинен сплатити лізингоотримувач, відповідно – 14%. Це зумовлено сповільненням темпів зниження балансової вартості літака після перших 3-4 років його експлуатації. В умовах законодавства України можливий тільки такий розподіл розмірів амортизаційних відрахувань, при тому що термін лізингу обумовлює певне значення залишкової вартості об'єкта лізингу. Так, при терміні лізингу 6 років залишкова вартість на початок 7-го року дорівнюватиме майже 40%

його первісної вартості. Не кожна авіакомпанія-лізингоотримувач може сплатити одноразово таку суму, яка навіть не включає податкові зобов'язання зі сплати ПДВ.

Чинна система амортизації ОФ не враховує особливостей формування лізингових платежів, не дозволяє використовувати прийнятні способи їх розрахунку в залежності від основних положень лізингової угоди – об'єкта, терміну лізингу й умов сплати платежів. При вирішенні питань організації фінансового лізингу ПС та інших ОФ проблема вибору методу нарахування амортизації та визначення її норм має враховувати особливості застосування кожного виду лізингу. Законом України «Про лізинг» встановлено, що лізинговий платіж повинен компенсувати частину вартості об'єкта лізингу, що амортизується за термін, за який вноситься цей платіж [5]. При формуванні виплат, які відображають фінансові відносини сторін лізингової угоди, треба розмежувати поняття податкової та економічної амортизації об'єкта лізингу. Економічна амортизація має відображати реальний фізичний та моральний знос активів. Податкова амортизація враховується при визначенні розмірів податкових зобов'язань лізингоотримувача і являє собою елемент лізингового платежу.

Відповідно до міжнародних стандартів бухгалтерського обліку, зокрема П(С)БО7, які чинні в Україні з 1 липня 2000 року, розрізняють рівномірний, виробничий, зменшення залишкової вартості, прискореного зменшення залишкової вартості і кумулятивний методи нарахування амортизації ОФ [5]. Але ці методи можуть бути використані

Рис. Порівняння результатів амортизаційних нарахувань для Ан-140, отриманих із застосуванням різних методів амортизації



підприємствами тільки для внутрішнього обліку, оскільки амортизаційні відрахування, на розмір яких зменшується база розрахунку податку на прибуток підприємства і які входять до собівартості продукції, визначаються згідно із Законом України «Про оподаткування прибутку підприємств».

При застосуванні вищезгаданих методів для нарахування амортизації, яка може бути елементом лізингового платежу, автором виконано розрахунки амортизаційних відрахувань для літака Ан-140 вартістю 8500 тис. дол. США. Результати представлено в графічному вигляді на рисунку. Для порівняння розмірів амортизаційних відрахувань вибрано єдиний термін лізингової угоди – 10 років (при наявності залишкової вартості допускається викуп літака лізингоотримувачем).

Аналіз розподілу амортизаційних відрахувань за роками лізингу показав, що найменше фінансове навантаження на авіакомпанію-лізингоотримувача в перші роки лізингу можна отримати тільки за умов використання рівномірного методу (див. рис.). Інші методи передбачають амортизацію більшої частини вартості ОФ у перші роки лізингу, в яких більш зацікавлений лізингодавець.

Таким чином, існує необхідність узгодження методів розрахунку амортизації, її рівня, термінів сплати для реалізації лізингової угоди, забезпечення фінансових інтересів її учасників. Для лізингоотримувача основний критерій – це можливість забезпечення платежів доходами, які він може отримати від експлуатації об'єкта. Для лізингодавця – найшвидша компенсація витрат на придбання об'єкта лізингу з певним рівнем ризику неотримання платежів. Крім того, треба враховувати інші умови лізингової угоди, які впливають на фінансові потоки.

*The leasing state regulation system in Ukraine is analyzed in the article. Determined that current legislation does not help to develop of aircraft's financial leasing. The necessity of usage linen method and indicative norms for calculation of aircraft's amortization, witch is an object of financial leasing is grounded.*

*У статті аналізується система державного регулювання лізингових операцій в Україні. Зроблено висновок, що чинна законодавча база не сприяє розвитку фінансового лізингу повітряних суден. Обґрунтовано доцільність введення рівномірного методу та індикативних норм для нарахування амортизації повітряних суден, які є об'єктами фінансового лізингу.*

Таблиця. Амортизаційна складова лізингового платежу для Ан-140 при варіюванні норм амортизаційних відрахувань

Термін дії угоди лізингу (роки)	Норма амортизації від первинної вартості, коефіцієнт	Розмір щорічних амортиз. відрах., тис. дол. США /рік	Залишкова вартість А-140 на кінець терм. лізингу, тис. дол. США
6	0,15	1275	850
7	0,14	1190	170
8	0,125	1062,5	0
8	0,12	1020	340
9	0,11	935	85
10	0,1	850	0
11	0,09	765	85
12	0,08	680	340

Для забезпечення реалізації лізингу пропонується оптимізація умов договору і законодавчої бази, що припускає використання різних методів нарахування, зміну чинних норм амортизації, варіювання термінів лізингової угоди. Для фінансового лізингу найбільш прийнятним з обох сторін є метод рівномірного нарахування амортизації об'єкта (податкова амортизація). Для варіювання розмірів амортизаційних відрахувань необхідно законодавчо ввести індикативні норми амортизації, наприклад у межах від 8% до 15% первісної вартості активу. Відповідно до результатів розрахунків, наведених у таблиці, використання норми амортизації на рівні 12,5% зменшує розмір амортизаційної складової лізингового платежу для літака Ан-140 до 1062,5 тис. дол. США на рік, а на рівні 8% — до 680 тис. дол. США на рік, тоді як при річній нормі амортизації 15% щорічні амортизаційні відраху-

вання на повне відновлення об'єкта лізингу безпосередньо впливають на розміри лізингових платежів, то введення рівномірного методу нарахування та індикативних норм амортизації повітряних суден надасть лізингодавцям і авіакомпаніям-лізингоотримувачам можливість вибору прийнятних норм амортизації та термінів лізингу.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Закон України «Про оподаткування прибутку підприємств» №283/97-ВР, чинний з 30.12.97, з доповненнями, що внесені Законами України, зокрема №2905-III від 20.12.2001.
2. Закон України «Про податок на додану вартість» від 03.04.97г. №168/97-ВР //Бібліотека главбуха.-1999.-№1(3).— С.76-91.
3. Щодо оподаткування орендних (лізингових) платежів. Державна податкова адміністрація України. Лист від 26 червня 1998 року №220/13/16-110 //Бухгалтерія.-2002.-№25 (440).-С.163-164.
4. Порядок митного оформлення об'єктів лізингу (оренди), що переміщуються через митний кордон України, затверджений наказом Державної митної служби України від 16 лютого 2000 року №83 //Бухгалтерія.-2002.-№25 (440).— С.167.
5. Закон України «Про лізинг» від 16.12.97г. № 723/97-ВР зі змінами та доповненнями //Бухгалтерія.-2002.-№25 (440).-С.158-162.

Стаття надійшла до редакції 26.09.2002