УДК 336.114(629.7)

**ЛІЗІНГ ЯК СПОСІБ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА МОЖЛИВІСТЬ РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКОЇ АВІАЦІЙНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ**

Ричка М.А., *к.е.н., доцент*

*кафедри міжнародних економічних відносин і бізнесу*

*Інституту міжнародних відносин НАУ*

*marina\_r@meta.ua*

Одним із найефективніших важелів економічного регулювання авіатранспортного фінансування є комерційна співпраця між авіакомпаніями. В комерційних угодах обов’язковим елементом є розрахунки. Кожна авіакомпанія укладає угоди про надання послуг (перевезення пасажирів, вантажу, багажу тощо). Ці угоди є різноманітними: агентська угода про продаж авіаперевезень, угода про чартер повітряного судна, угода про інтерлайн перевезення, код-шерінг, угода про «спец-прорейти», пульні угоди, угода про взаємне надання послуг та угода про доступ до системи бронювання [1, С. 51.98–51.104].

Сучасні механізми управління фінансовими ресурсами вимагають взаємодії з ринком фінансових послуг. Таким чином, фінансовий ринок України та авіаційні підприємства мають тісно співпрацювати. Фінансове забезпечення авіабудівної галузі України здійснюється відповідно до Положення про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України в міжнародних авіаційних організаціях. Таке фінансування передбачене у межах коштів, що надходять до спеціального фонду державного бюджету відповідного року. Зазначений фонд наповнюється за рахунок державних зборів, добровільних внесків та інших надходжень згідно з Положенням про Державний спеціалізований фонд. Але ці кошти не забезпечують необхідний обсяг для ефективного функціонування та розвитку галузі. Тому вітчизняним підприємствам потрібно знаходити інші додаткові джерела фінансування. Вони змушені користуватися послугами фінансових посередників для залучення додаткових тимчасово вільних коштів третьої сторони, а також пропонувати послуги для авіапідприємств.

Найпопулярнішим способом залучення коштів є банківські кредити. Переважними користувачами цих кредитів є аеропорти, які становлять невід’ємний підрозділ авіаційної інфраструктури України [2, С. 51.79–51.82].

Державне кредитування у стратегічно важливі галузі під низький відсоток є недостатньо налагодженим механізмом, на противагу закордонним авіаційним галузям. А саме цей механізм фінансування може надати значний поштовх вітчизняної авіакосмічної галузі України для розвитку, що через певний період часу принесе значні прибутки в бюджет. Налагодження механізму податкового інвестиційного кредиту, тобто сплата податку на додану вартість, дуже обтяжує ввезення закордонної техніки та придбання вітчизняної. З огляду на це можемо зазначити, що розвитку української авіаційної промисловості може посприяти податковий вексель на тривалий період [3, С. 31–38].

Підприємства авіабудівної галузі належать до інститутів позафінансової сфери. На фінансовому ринку, випускаючи деякі цінні папери, вони є емітентом та споживачем фінансових послуг – страхування, кредитування та лізингових операцій. Поповнення оборотних коштів можливе через факторинг, франчайзинг, інвестиційну діяльність, котирування цінних паперів та їхній випуск, консультаційні послуги, валютні операції, розрахунково-платіжні операції тощо [2, С. 51.79–51.82].

Одним з ефективних джерел інвестування фінансових інститутів і держави є механізм лізингу. Як і в усьому світі загалом, у нас воно реалізується на авіавироби з довгим інвестиційним циклом. У такому інвестуванні, як правило, ставки дорівнюють 5-6 % річних на 10-15 років. Використання лізингу здійснюється для поповнення і оновлення парків транспортних засобів і технологічного обладнання [4; 5, С. 46–54].

Вітчизняні авіабудівні компанії можуть постачати продукцію лише за передплатою. Це відбувається через нестачу обігових коштів. Однак для національних підприємств така форма розрахунку є неможливою, що призводить до купівлі закордонної техніки на умовах лізингу. Єдина лізингова компанія надає можливість полегшити формування портфеля замовлень через оплату його за рахунок власних і залучених коштів, а потім надати перевізникам техніку у лізинг.

Як засвідчує українська практика, лізингові розрахунки, мають позитивний ефект. Цілеспрямоване формування організаційно-фінансових механізмів забезпечує виробництво і передачу в експлуатацію авіаційної техніки таких підприємств, як Харківське державне авіаційне виробниче підприємство, «АНТК ім. O. K. Антонова», ВАТ «Мотор Січ» та інші [2, С. 51.79–51.82].

В Україні фінансовий лізинг визначений Кабінетом Міністрів України. Так, в Постанові КМУ №469 від 14.04.2004 р. «Про затвердження Порядку використання коштів державного бюджету, які виділяються на надання кредитів для здійснення операцій із фінансового лізингу авіаційної техніки» зазначені суми бюджетних коштів для лізингових компаній. Їх виділення здійснюють на тендерних умовах для надання кредитів під здійснення операцій з фінансового лізингу авіаційного вітчизняного виробника. Водночас чітко встановлено графік повернення цих коштів на кредит до бюджету (див. табл. 1.).

Таблиця 1.

**Графік повернення коштів держбюджету на покриття кредиту від операцій із фінансового лізингу авіаційної техніки**

|  |  |
| --- | --- |
| **Строк повернення, рік** | **Обсяг фінансових засобів у тис. грн** |
| 2005 | 7800 |
| 2006 | 7800 |
| 2007 | 7800 |
| 2008 | 10800 |
| 2009 | 10800 |
| 2010 | 10800 |
| 2011 | 10800 |
| 2012 | 10800 |
| 2013 | 10800 |
| 2014 | 10800 |
| 2015 | 10800 |
| 2016 | 13200 |
| 2017 | 13200 |
| 2018 | 13800 |

Джерело: [146, С. 46–54]

Лізинг є способом функціонування та можливості подальшого розвитку української авіаційної промисловості. Літаки вітчизняного виробництва експлуатуються в нашій державі та в багатьох країнах світу. Але значна кількість національних авіаційних компаній не має можливості придбати нову вітчизняну авіатехніку й оновити авіапарк через відсутність достатніх фінансових ресурсів.

Фактично єдиний ефективний шлях вирішення проблеми розвитку авіаційної галузі, розширенні виробництва авіакомпаній та оновленні авіаційного технопарку вбачається у лізингу. Надання невикористовуваного парку повітряних суден у лізинг – перспективний шлях відтворення основних фондів авіакомпанії. Лізинг як засіб оновлення основних фондів використовують у формі кредиту, оренди або у вигляді інвестиційної діяльності.

**Література:**

1. Попович О. В. Комерційні угоди як складова взаєморозрахунків в цивільній авіації / О. В. Попович // Матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції «АВІА-2007». – К.: НАУ, 2007. –Т. 3. – С. 51.98−51.104.

2. Юр’єва Т. Г. Практичні аспекти організації фінансового забезпечення діяльності суб’єктів авіатранспортної галузі / Т. Г. Юр’єва //Матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції «АВІА-2007». – К.: НАУ, 2007. – Т. 3. – С.51.79−51.82.

3. Косарєв О. Й. Джерела фінансування технічного переоснащення авіапідприємств України / О. Й. Косарєв, О. М. Рибак // Актуальні проблеми економіки. − № 12 (66). – 2006. – С. 31−38.

4. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року. − Режим доступу : <http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=32874>.

5. Пономарьов О. В. Закордонний досвід залучення інвестицій підприємствами авіатранспортної галузі / О. В. Пономарьов // Проблеми системного підходу в економіці : збірник наукових праць. – К. : НАУ, 2007. − Випуск 21. – С. 46−54.