**Сівашенко Тетяна Володимирівна. Відтворення основних фондів авіапідприємств з використанням лізингу : дис... канд. екон. наук: 08.07.04 / Національний авіаційний ун-т. — К., 2005. — 191арк. — Бібліогр.: арк. 171-184**

|  |  |
| --- | --- |
| |  | | --- | | **Сівашенко Т.В. Відтворення основних фондів авіапідприємств з використанням лізингу. –**Рукопис.  Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.07.04 – економіка транспорту і зв’язку. – Національний авіаційний університет. – Київ, 2005.  Дисертацію присвячено обґрунтуванню теоретичних і методичних положень використання лізингу для відтворення основних фондів авіакомпанії. Запропоновано алгоритм відтворення основних фондів авіакомпанії-лізингодавця, який базується на методі “Облік витрат - визначення виручки”. Для визначення витрат на утримання ПС, як майна, запропоновано використання поняття “сухої льотної години”, що набула поширення у міжнародній авіаційній практиці як АСМІ (Aircraft - ПС, Crew - екіпаж, Maintenance – технічне обслуговування, Insurance – страхування). Розроблено модель грошових потоків авіакомпанії-лізингодавця за методом “Облік витрат – визначення виручки”, де в якості середньої норми прибутку по лізингу виступає відсоток рентабельності від здійснення лізингової діяльності. На основі запропонованих методичних підходів до відтворення основних фондів авіакомпанії-лізингодавця сформовано загальну стратегію оновлення основних фондів авіакомпанії-лізингодавця в процесі розширеного відтворення. | |
| |  | | --- | | В дисертаційній роботі на основі дослідження теоретичних питань сутності основного капіталу авіатранспортних підприємств та практичних умов функціонування основних фондів в авіації вирішено наукове завдання з розробки методів і способів ефективного відтворення основних фондів авіапідприємств на базі використання сучасних лізингових підходів, що дасть можливість реалізації стратегії оновлення основних фондів авіакомпанії-лізингодавця. Результати дослідження дали можливість зробити наступні висновки:  1. Категорія "капітал" за економічним змістом може бути представлена у двох формах: перша — це уречевлена частина реальних інвестицій для виробництва товарів (виконання робіт або надання послуг) і друга — фінансова, виражена у грошовій формі, яка дає власнику дохід у вигляді додаткових відсотків. Ця форма капіталу функціонує у вигляді цінних паперів (акцій, облігацій, векселів, сертифікатів тощо), тобто у фондових активах, які є відбитком реального капіталу, що існує в уречевленому виді. Уречевлений капітал (засоби виробництва) обертається у виробничий сфері, а фінансовий (цінні папери) — на фондовому ринку.  2. Проведений аналіз сучасної теоретичної бази з питань лізингу дозволяє зробити висновок, що різні науковці пропонують використання цього економічного інструменту як засобу залучення основних фондів авіапідприємства, тобто уречевленої форми, термін виплати коштів за які ще не надійшов.  3. На основі оцінки діяльності авіапідприємств визначено, що протягом проведення перетворювальних процесів в економіці сформувались такі ефективні джерела відтворення основного капіталу:  прибуток – може існувати або бути відсутнім у підприємства;  амортизаційні фонди – є майже вичерпаними за рахунок їх нецільового використання;  кредити – надаються під певні гарантії;  випуск цінних паперів – регулюється державою та чинним законодавством;  інвестиції – загальмовані репресивним характером чинної податкової системи.  Сучасний етап розвитку авіатранспортної економіки потребує нових підходів і методів до джерел відтворення основного капіталу.  4. Відтворювальний аспект основного капіталу може характеризуватися двома показниками: “ефективність основного капіталу” та “ефективність використання основного капіталу”.  “Ефективність основного капіталу” – це зниження вартості його утворення, а “ефективність використання основного капіталу” – його продуктивне використання в процесі експлуатації. Таким чином, у першому випадку - це аналіз методів і способів оновлення основного капіталу шляхом зміни його якісного стану, а у другому – аналіз методів і способів накопичення грошових коштів.  5. Завдяки характерним для лізингу якостям, які ототожнюють його з кредитом та орендою – лізинг можна розглядати як фактор й інструмент активізації виробничої діяльності, що спонукає до відтворення основного капіталу. В свою чергу, джерела ефективності застосування лізингу дають можливість підприємствам отримати організаційно-економічні, виробничо-технічні та соціальні переваги.  6. Стан авіаційного парку в Україні дав можливість визначити методологічні та практичні недоліки функціонування авіакомпаній.  До методологічних недоліків належать: існуючий облік витрат на авіапідприємствах не дає можливості чітко розподіляти витрати на постійні (умовно-постійні) та змінні (умовно-змінні); відсутня теоретична основа розрахунку показника капіталовіддачі авіапідприємств з причини необґрунтованості показника, що характеризував би обсяг реалізації авіапослуг.  Практичні недоліки функціонування авіакомпаній це: розбіжність вартості авіапарку авіакомпаній та їх якісний стан, моральне та фізичне старіння АТ; відсутність ринку збуту авіапослуг в країні; відсутність вільних грошових коштів для оновлення та підтримання експлуатаційного стану авіапарку.  7. Найбільш доцільним, з точки зору використання лізингодавцем, запропоновано використовувати метод “Обліку витрат – визначення виручки”, який передбачає формування окремих практичних критеріїв, які дозволять враховувати витрати певних авіапідприємств.  8. Для підвищення ефективності відтворення основних фондів запропоновано враховувати витрати шляхом використання вартості “сухої льотної години”, що набула поширення у міжнародній авіаційній практиці як АСМІ (Aircraft - ПС, Crew - екіпаж, Maintenance – технічне обслуговування, Insurance – страхування); це дає можливість визначення авіакомпаніями прямих витрат на утримання ПС (як майна).  9. Запропонована концепція лізингу авіапідприємства-лізингодавця дає можливість оцінити існуючі альтернативні варіанти використання та застосування наявного у підприємства майна, а також наглядно визначити можливості отримання певного прибутку підприємством.  У разі отримання прибутку виникає можливість розширення авіатранспортного виробництва завдяки оновленню парку існуючих ПС, виходу на нові сегменти ринку, отримання більш значного прибутку.  10. Відповідно до рівня та стадії розвитку лізингу та основних концепцій управління лізинговою діяльністю і подальшим розвитком авіапідприємств пропонується реструктуризація їх у лізингову компанію, яка братиме участь у фінансування нових інвестиційних проектів. | |