**Кабаніхіна Крістіна Валеріївна. Оцінка ефективності лізингу повітряних суден. : Дис... канд. наук: 08.07.04 – 2002**

|  |  |
| --- | --- |
| |  | | --- | | **Кабаніхіна К.В.**Оцінка ефективності лізингу повітряних суден. – Рукопис.  Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.07.04 – економіка транспорту і зв’язку. – Національний авіаційний університет, Київ, 2002.  Дисертаційна робота присвячена розробці методології та методів оцінки ефективності лізингу повітряних суден (ПС). В роботі проведений аналіз економічної сутності лізингу, закордонного і вітчизняного досвіду лізингових операцій на повітряному транспорті та сформульовані існуючі проблеми в цьому напрямку. Проведений аналіз найбільш відомих методів оцінки економічної ефективності лізингу. Розроблена методологія оцінки економічної ефективності лізингу ПС із застосуванням системного підходу. Розроблений метод комплексної оцінки ефективності лізингу ПС. Проведені чисельні експерименти за пропонованим методом оцінки економічної ефективності лізингу ПС.  Практична цінність дисертаційної роботи полягає в тому, що розроблені методи дозволяють авіакомпанії під час планування парка повітряних суден вибрати форму фінансування та найкращі параметри лізингу. | |
| |  | | --- | | 1. Поданий детальний аналіз закордонного і вітчизняного досвіду лізингових операцій на повітряному транспорті. Показано, що у світовій практиці лізингові операції давно одержали широке поширення завдяки введенню інвестиційних податкових пільг і можливості прискореної амортизації. В умовах найжорстокішого інвестиційного голоду для українських авіакомпаній лізинг є одним з найбільш реальних шляхів відновлення і поповнення парку ПС. 2. Виявлено основну причину слабкого розвитку ринку лізингу в Україні. Здійснення лізингових операцій ускладнено недосконалою законодавчою базою, що не передбачає інвестиційні податкові пільги. Так, наприклад, при міжнародному фінансовому лізингу ПС необхідність великої одноразової виплати – мита і ПДВ – призводить до недоцільності застосування даного виду лізингу. 3. Виявлено недоліки існуючих методів оцінки ефективності лізингу. Їхній аналіз показав, що, по-перше, у них не враховуються витрати упущених можливостей, по-друге, розрахунок лізингових платежів зводиться до загальновідомої калькуляції витрат без обліку податкових щитів, по-третє, дискредитується сама ідея лізингу як фінансово-кредитного інструмента, що, природно, спричиняє неправильний вибір критерію оцінки ефективності і, нарешті, по-четверте, розрахунок ефективності концентрується на порівняльній, локальній оцінці без врахування системного ефекту. 4. Запропоновано методологію системного підходу до оцінки економічної ефективності лізингу, що вільна від деяких недоліків існуючих методів і містить у собі дві процедури - порівняльну оцінку ефективності і комплексну оцінку ефективності. 5. Виконано інтеграцію відомого методу порівняльної оцінки ефективності лізингу в структуру запропонованого автором системного підходу до оцінки ефективності лізингу ПС. За допомогою методу порівняльної оцінки показано, що лізинг може бути ефективніше прямого кредитного фінансування тому, що діюча податкова система недосконала, і дозволяє перерозподілити податкові пільги між учасниками угоди таким чином, що їхня вартість збільшується. 6. Розроблено метод комплексної оцінки ефективності лізингу ПС як заключний етап оцінки в структурі системного підходу. Показано, що задачу комплексної оцінки ефективності лізингу ПС можна сформулювати в термінах задачі удосконалення структури парку ПС, що включає аналіз середовища авіакомпанії і моделювання функціонування парку. 7. Розроблено економіко-математичні моделі фінансового й оперативного лізингу, а також їхньої модифікації. Вирішено питання про чисельну реалізацію виникаючих при цьому задач лінійного програмування за допомогою доступних програмних засобів. 8. Аналіз результатів розрахунку порівняльної оцінки ефективності лізингу ПС на прикладі літака Боінг-737 показав, що навіть при сприятливому варіанті кредитування потік лізингової заборгованості менше, ніж при кредитному фінансуванні. 9. Аналіз результатів розрахунку комплексної оцінки ефективності лізингу ПС на фрагменті даних по авіакомпанії МАУ показав, що ефективність лізингу визначають:   наявність достатнього прибутку для того, щоб скористатися податковими щитами. Не маючи прибутку, авіакомпанії не мають оподаткованої бази. Аналіз чутливості показників чистого приведеного доходу авіакомпанії і “чистого” ефекту лізингу показав, що найбільш критичними параметрами лізингу ПС є попит і тарифи. Лізинг виявився ефективним у таких економічних умовах, що забезпечують високе рентабельне виробництво і значні прибутки;  ставка податку на додаткову вартість. Якщо діюча податкова система припускає оподаткування безпосередньо лізингових платежів, то ефективність лізингу для його учасників знижується;  ставка податку на прибуток. Ставка податку на прибуток безпосередньо впливає на величину всіх податкових щитів;  норма амортизаційних відрахувань. Збільшена норма відрахувань збільшує вхідний грошовий потік авіакомпанії й економічний ефект лізингу зростає. Тому норму амортизації на лізинговий актив бажано збільшувати.  Порівняння фінансового й оперативного виду лізингу, за інших рівних умов, показало перевагу фінансового лізингу за умови виплати мита і ПДВ наприкінці договору фінансового лізингу.  10. Разом з “Укравіалізинг”, “Львівські авіалінії”, “Міжнародні авіалінії України” й “Аэросвіт” і при особистій участі автора виконана серія практичних розрахунків за для вибору оптимальних параметрів лізингу з використанням методів і моделей, запропонованих у дисертації. Матеріали дисертації використовуються в навчальному процесі за фахом "Організація перевезень і управління на транспорті" при читанні курсів "Організація і технологія авіаційних перевезень", "Основи теорії систем і системний аналіз", "Економіко-математичне моделювання". | |