**Овсак Оксана Павлівна. Організаційно-економічне забезпечення лізингових операцій на авіаційному транспорті: дисертація канд. екон. наук: 08.07.04 / Національний авіаційний ун-т. - К., 2003**

|  |  |
| --- | --- |
| |  | | --- | | **Овсак О.П.** Організаційно-економічне забезпечення лізингових операцій на авіаційному транспорті. – Рукопис.  Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.07.04 - економіка транспорту і зв’язку. – Національний авіаційний університет, Київ, 2003.  Проведено дослідження комплексної взаємодії організаційно-економічних, правових і фінансових аспектів лізингу повітряних суден з урахуванням інтересів усіх його учасників. Запропоновано розглядати лізинг як механізм отримання (надання) у користування майна, який включає в себе елементи або комплекс відносин купівлі-продажу, оренди, комерційного кредитування та інвестування. Удосконалена систематизація функцій лізингу на основі їх диференціації за аспектами впливу. Розроблена класифікація видів лізингу на основі виділення основних класифікаційних ознак та другорядних, які притаманні тільки певним видам лізингу. Визначено вплив чинної системи амортизації основних фондів на структуру і розмір платежу з фінансового лізингу. Обґрунтована доцільність введення рівномірного методу та індикативних норм для нарахування амортизації повітряних суден, які є об’єктами фінансового лізингу. Доопрацьовані методичні підходи до розрахунку лізингового платежу - розроблені методики розрахунку платежів по фінансовому лізингу повітряних суден. Запропоновані принципові схеми організації лізингу, які дозволяють забезпечити процес оновлення парку повітряних суден авіакомпаній України і розроблено рекомендації по створенню економіко-правових умов для залучення недержавних ресурсів до їх фінансування. | |
| |  | | --- | | 1. Проведений аналіз основних аспектів лізингу дозволив визначити, що лізинг являє собою механізм отримання (надання) у користування майна, який може включати окремі елементи або комплекс відносин купівлі-продажу, оренди, комерційного кредитування та інвестування. Запропоноване визначення лізингу дає уяву про його основні складові елементи и тому більш повно розкриває його сутність.  2. Дослідження дозволило визначити, що всі функції, які притаманні лізингу, можна диференціювати за аспектами їх впливу на внутрішні і зовнішні. До внутрішніх, які знаходять своє відображення на рівні підприємства слід віднести виробничу, фінансову та збутову функції. До зовнішніх функцій, які проявляються на макроекономічному рівні - інвестиційну та відтворювальну. Особлива роль належить відтворювальній функції лізингу, яка сприяє прискоренню технічного та технологічного переозброєння в галузях економіки, створенню робочих місць, розвитку та диверсифікації засобів виробництва, а також збільшенню податкових надходжень в державний бюджет країни за рахунок активізації виробництва та підприємництва при залученні до лізингу більш широкого кола учасників.  3. Проведений аналіз регулювання лізингових відносин в України виявив протиріччя, які містяться в бажанні держави отримати певні надходження до бюджетів і водночас необхідності вирішення стратегічних задач регулювання економіки і окремих галузей народного господарства. Так, по-перше, при лізинговій операції за участю трьох сторін (продавець, лізингодавець, лізингоотримувач) необхідно на етапі купівлі-продажу майна сплатити 20 % його вартості (ставка податку на додану вартість - ПДВ), які збільшують фінансовий відтік коштів лізингодавця і ризики проекту. По-друге, ПДВ, що нараховується на суму платежу по оперативному лізингу і на розмір амортизаційних відрахувань, які входять до складу платежу з фінансового лізингу, суттєво збільшує фінансове навантаження на лізингоотримувача. По-третє, чинним законодавством не передбачено зменшення митних зборів при здійсненні операцій міжнародного лізингу. По-четверте, система оподаткування прибутку підприємств не стимулює фінансово-кредитні заклади приймати участь у лізингових проектах.  4. На підставі виконаного аналізу форм організації та видів лізингу, їх систематизації розроблена комплексна класифікація видів лізингу, яка передбачає виділення основних класифікаційних ознак та другорядних, які притаманні тільки певним видам лізингу. Визначено, що фінансовий вид лізинга найбільш прийнятний для оновлення парку ПС регіональних авіакомпаній України літаками вітчизняного виробництва. З огляду на неможливість здійснення фінансування таких проектів за рахунок державного бюджету, визначена необхідність створення в Україні організаційно-економічних умов для прийняття лізинга як фінансово-кредитними закладами, які зацікавлені в фінансуванні прибуткових проектів, так і авіакомпаніями, які повинні забезпечити сплату лізингових платежів.  5. В ринкових умовах основним фактором реалізації лізингу є лізинговий платіж, який являє собою форму економічних відносин лізингодавця та лізингоотримувача по розподілу доходу від використання об’єкта лізингу, та формує доходи і витрати сторін.  6. Результати дослідження дозволили зробити висновок, що безпосередній вплив на розмір платежу з фінансового лізингу має чинний метод та норми амортизації основних фондів, застосована ставка лізингового проценту, розмір ПДВ. З’ясовано, що чинна в Україні система амортизації основних фондів не враховує особливостей формування лізингових платежів, не дозволяє використовувати прийнятні способи розрахунку їх розміру в залежності від основних положень лізингової угоди – об’єкту, терміну лізинга та умов сплати. Визначено, що система амортизації основних фондів повинна забезпечувати можливість гнучкого формування лізингового платежу з урахуванням фінансових інтересів учасників лізингової угоди. Для лізингоотримувача основним критерієм є можливість забезпечення лізингових платежів доходами, які він може отримати від експлуатації об’єкта лізингу. Для лізингодавця - скоріша компенсація витрат на його придбання.  7. Результати, отримані при застосуванні різних методів для нарахування амортизації згідно Міжнародних стандартів бухгалтерського обліку (П(С)БО7) на прикладі літака Ан-140 дозволили обґрунтувати доцільність використання в Україні рівномірного методу. Використання індикативних амортизаційних норм в межах від 6% до 15% первісної вартості літака, який є об’єктом внутрішнього фінансового лізингу, надає авіакомпанії - лізингоотримувачу та лізингодавцю можливість узгодження прийнятних термінів лізингу і сум амортизаційних відрахувань.  8. Враховуючи специфіку вітчизняного оподаткування лізингових операцій, особливості чинної системи амортизації основних фондів і застосування рівномірного метода амортизації та індикативних норм, розроблено дві методики розрахунку платежів по фінансовому лізингу: методика з застосуванням формули ануїтетів та поелементна методика.  Аналіз розрахунків платежів по фінансовому лізингу літака Ан-140, проведених згідно запропонованих методик, показав, що отримані результати суттєво відрізняються між собою. При розрахунках по першій методиці всі лізингові платежі мають однакові значення для кожного року лізингу. Поелементна схема розрахунків обумовлює зниження розміру платежу по мірі погашення заборгованості лізингоотримувачем. Порівняння результатів показало, що річні платежі в перші 4 роки фінансового лізингу літака Ан-140, отримані з застосуванням поелементної методики на 17-19% більші ніж лізингові платежі, розраховані по методиці з формулою ануїтетів. В розрахунках був використаний рівномірний метод нарахування амортизації при варіюванні амортизаційних норм в межах від 8% до 15%. Застосування обох методик показало, що для лізингодавця теперішня вартість загальної суми платежів по лізингу практично не змінюється і перевищує витрати лізингодавця на придбання літака.  9. Виконані розрахунки собівартості льотної години літака Ан-140 та рентабельності його експлуатації на маршрутах авіакомпанії “Авіалінії України” дозволили визначити оптимальні умови організації внутрішнього фінансового лізингу літака: рівномірний метод нарахування амортизації при нормі 8-10% на рік, термін лізингу 10-12 років, лізинговий процент на рівні від 9% до 12% річних у дол. США.  За однакових умов організації лізингу, здійснення розрахунків лізингового платежу згідно методики з формулою ануїтетів забезпечує отримання значно менших (на 9%-12%) значень собівартості льотної години літака, ніж при використанні в розрахунках поелементної методики. Слід відмітити, що нижча собівартість льотної години літака зумовлює можливість його рентабельної експлуатації при несприятливих змінах ринкової кон’юнктури.  10. На основі дослідження економіко-правових, організаційних та фінансових аспектів лізингу запропоновані принципові схеми організації лізингу ПС для вітчизняних авіакомпаній в залежності від країни виробництва авіатехніки. Проведений аналіз особливостей, переваг та недоліків схем лізингу показав доцільність застосування схем фінансового лізингу літаків нового покоління виробництва України та Росії та схеми оперативного лізингу ненових літаків виробництва інших країн. Розроблені рекомендації щодо удосконалення державного регулювання лізинга в Україні, впровадження яких дозволить створити необхідні умови для участі фінансово-кредитних закладів у проектах лізингу ПС для вітчизняних авіакомпаній. | |