

УДК 340.12+341+346.7

В. М. Ковтуненко,
асистент кафедри фінансів, обліку і аудиту, Національний авіаційний університет, м. Київ
Б. М. П'ятецька,
студентка, Національний авіаційний університет, м. Київ

ЛІЗИНГ ЯК ЕФЕКТИВНИЙ ІНСТРУМЕНТ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

V. Kovtunenکو,
Assistant, department of finance, accounting and auditing, National Aviation University, Kiev
B. Piatetska,
Student, National Aviation University, Kiev

LEASING AS AN EFFICIENT INSTRUMENT FOR DEVELOPMENT OF THE AVIATION INDUSTRY OF UKRAINE

У статті розглянуто операції авіаційних підприємств, зокрема лізинг повітряних суден; його види та застосування на практиці, висвітлено основні проблеми, які сьогодні є в авіаційній галузі. Виникнення та розвиток новітніх технологій відбувається завдяки досягненням і розробкам, які здійснюються у процесі дослідження космічного простору й авіаційної сфери. Треба зауважити, що не залишилось жодної галузі людської діяльності, на яку не вплинув набутий досвід у зазначених сферах. Винайдення та впровадження новітніх технологій, вдосконалення та розробка сучасного авіаційного транспорту стали невід'ємною складовою нашого життя. Тому в статті проаналізовано динаміку пасажироперевезень за останні роки, наведено інформацію про власні та орендовані основні засоби, зазначено вік повітряних суден та основні країни-лізингодавці літаків для українських авіакомпаній.

The article deals with operations of aviation enterprises, in particular — leasing of aircraft; its types and application in practice, highlights the main problems that exist today in the aviation industry. The emergence and development of the latest technology is due to the achievements and developments that are being made in the space exploration and aviation industry. It should be noted that there was not a single branch of human activity that was not influenced by the experience gained in these areas. The invention and introduction of the latest technologies, improvement and development of modern aviation transport have become an integral part of our lives. Therefore, the article analyzes the dynamics of passenger traffic in recent years, provides information on own and leased fixed assets, the age of aircraft and the main countries of the lessor of airplanes for Ukrainian airlines.

Ключові слова: авіакомпанія, повітряне судно, "мокрый" лізинг, "сухий" лізинг, авіаційний парк, пасажиропотоки, аеропорт.

Key words: airline, aircraft, wet leasing, dry leasing, aviation park, passenger traffic, airport.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Україна, безумовно, — авіаційна держава. Досліджуючи проблему розвитку авіаційної галузі, потрібно точно оцінити наявний потенціал, продукцію, на яку є попит, та ситуацію на ринку цієї продукції. В Україні існує досить потужна база як промислова, так і наукова, яка, на жаль, не використовується належним чином. Аналіз інформації про здійснені операції авіаційними підприємствами проводиться шляхом порівняння показників діяльності авіакомпаній

та аеропортів, найбільше звертаючи увагу на основні засоби компаній та можливості їх приведення до стану придатного для експлуатації.

АНАЛІЗ ПОПЕРЕДНІХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Теоретичні аспекти розвитку лізингу досліджували такі українські та зарубіжні вчені, як Лещенко М.І., Галецька Т.І., Васильчишин О.Б., Горемікин В.А., Овчинікова В.Ф., Зубіна С.В., Зайцев О.В., Топішко Т.І., Мозговий О.М., Щеголева Н.Г., Соколов М., Пивоваров С.Е.,

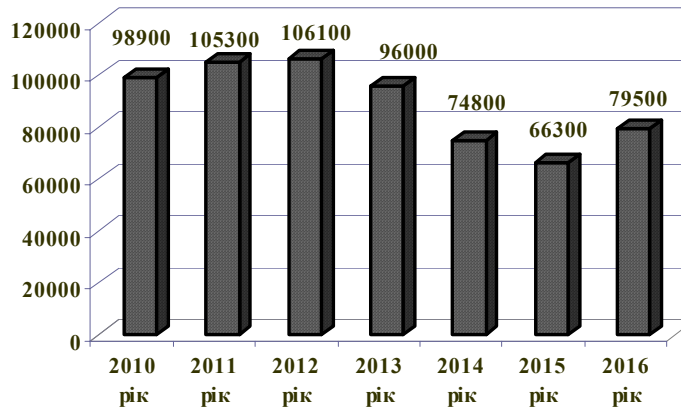


Рис. 1. Динаміка кількості комерційних рейсів авіакомпаній України за 2010–2016 роки

Джерело: за даними Державія служби [2].

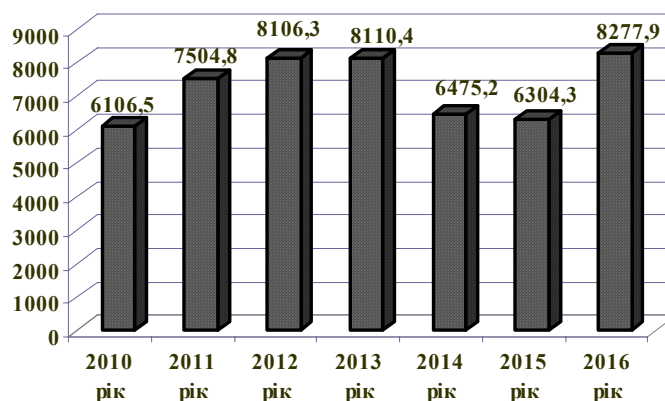


Рис. 2. Динаміка кількості перевезених пасажирів авіакомпаніями України за 2010–2016 роки (тис. осіб)

Джерело: за даними Державія служби [2].

Петрашко Л.П. та інші. В їх наукових працях достатньо повно представлені теоретичні положення щодо сутності лізингу, його видів та форм, а також вигоди, переваги та недоліки лізингу. В Національному авіаційному університеті є науковці, які теж займалися дослідження в галузі авіації та лізингу. Зокрема це

Мягких І.М., Ареф'єва О.В., Астапова Г.В. Їхні роботи також стали вагомим внеском для дослідження розвитку української авіації.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою статті є дослідження лізингу в Україні за останні 3 роки, виявлення найбільших

Таблиця 1. Динаміка основних показників діяльності авіаційних підприємств України у 2015–2016 роках

Показники	Всього			У т. ч. Міжнародні		
	2015 р.	2016 р.	Темп зростання, %	2015 р.	2016 р.	Темп зростання, %
Діяльність авіакомпаній						
Перевезено пасажирів, тис. чол.	6304,3	8277,9	131,3	5679,6	7475,4	131,6
в т.ч. на регулярних лініях	4631,4	5736,3	123,9	4019,9	4944,4	123,0
Перевезено вантажів та пошти, тис. тонн	70,6	74,3	105,2	70,2	74,1	105,6
в т.ч. на регулярних лініях	13,8	14,3	103,6	13,5	14,1	104,4
Виконано комерційних рейсів, тис.	66,3	79,5	119,9	56,1	67,9	121,0
в т.ч. регулярних	45,8	55,2	120,5	37,1	44,6	120,2
Діяльність аеропортів						
Відправлено та прибуло ПС, тис. од.	120,7	133,2	110,4	95,0	104,4	109,9
в т.ч. на регулярних рейсах	92,3	101,5	110,0	75,0	80,4	107,2
Пасажиропотоки, тис. чол.	10695,1	12929,9	120,9	9421,2	11294,5	119,9
в т.ч. на регулярних рейсах	9002,2	10376,2	115,3	7773,3	8775,6	112,9
Поштовантажопотоки, тис. тонн	34,4	42,9	124,7	33,7	41,8	124,0
в т.ч. на регулярних рейсах	31,4	37,9	120,7	30,7	36,9	120,2

Джерело: за даними Державія служби [2].

Таблиця 2. Динаміка основних засобів авіакомпаній України у 2014—2016 роках

Авіакомпанія	Власні основні засоби (тис. грн)			Орендовані основні засоби (тис. грн)			Абсолютне відхилення у 2016 до 2014 року (тис. грн)
	На кінець 2014 року	На кінець 2015 року	На кінець 2016 року	На кінець 2014 року	На кінець 2015 року	На кінець 2016 року	
МАУ	194034	280490	555211	0	0	15911072	361177
«Урга»	28809	25742	22128	0	0	0	-6681
«Буковина»	18274	14312	13335	0	0	0	-4939
«Українські вертольоти»	139359	208830	212455	0	0	0	73096
«Дніпроавіа»	134479	114634	74262	1121522	1066153	1066153	-19845

Джерело: за даними річної звітності [3].

проблем з якими зіштовхуються провідні підприємства авіаційної галузі та результати застосування лізингу.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Авіаційна галузь є однією з найбільших галузей в українській економіці. Вона займає важливе місце в житті суспільства, бо пов'язана з багатьма сферами життя: перевезення пасажирів, пошти, вантажів та багажу, виконання сільськогосподарських робіт, будівництво. Згідно з Повітряним кодексом України, авіаційна діяльність — це діяльність фізичних та юридичних осіб у галузі авіації або організація повітряного руху України. Варто відзначити, що стан авіаційної галузі в Україні, незважаючи на наявність ряду проблем, повільними темпами все ж таки покращується.

Центр транспортних стратегій проаналізував стан флоту українських авіакомпаній, користуючись даними Державного реєстру цивільних повітряних суден (ПС). Упродовж звітнього року на ринку пасажирських та вантажних авіаперевезень працювало 29 вітчизняних авіакомпаній. За статистичними даними за досліджуваний період спостерігається зрос-

тання їх кількості у 2010—2012 роках, незначне скорочення у 2013 році та стрімке скорочення у 2014—2015 роках, що пов'язано із політичною та економічною ситуацією в країні. У 2016 році українськими авіакомпаніями виконано 79500 комерційних рейсів, що на 13200 рейсів більше, ніж у попередньому році.

Пасажирські перевезення у 2016 році здійснювали 19 вітчизняних авіакомпаній. Регулярні польоти між Україною та країнами світу здійснювали 10 вітчизняних авіакомпаній до 42 країн світу та 28 іноземних авіакомпаній до 27 країн світу.

Динаміка кількості перевезених пасажирів вітчизняними авіакомпаніями за досліджуваний період свідчить про позитивну динаміку у 2010—2013 роках та скорочення чисельності перевезених пасажирів у 2014—2015 роках. Проте у 2016 році кількість перевезених пасажирів збільшилась порівняно з попереднім роком на 1973,6 тис. осіб та склала 8277,9 тис. чоловік [2].

Обсяги перевезень вантажів та пошти зросли на 5,2 відсотка та склали 74,3 тис. тонн.

Пасажиропотоки через аеропорти України зросли на 20,9 відсотка та становили 12929,9 тис.

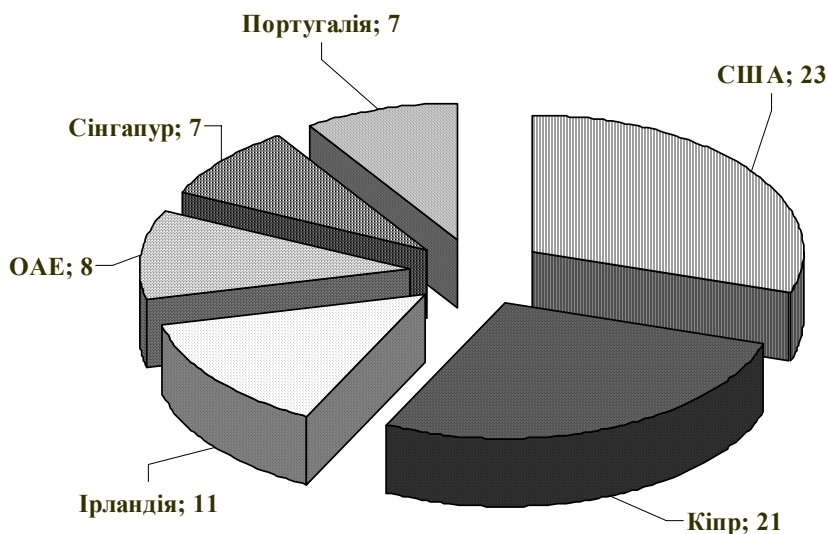


Рис. 3. Основні країни-лізингодавці літаків для українських авіакомпаній

Джерело: [2].

Таблиця 3. Структура повітряного флоту авіапідприємств України

Авіакомпанія	Всього повітряних суден	Орендовані		Власні	
		одиниць	частка, %	одиниць	частка, %
"МАУ"	39	38	97,44	1	2,56
АТ "МОТОР СІЧ"	20	2	10	18	90
"РОЗА ВІТРІВ"	15	15	100	0	0
"УРГА"	14	7	50	7	50
"ХОРС"	8	8	100	0	0
"БУКОВИНА"	6	6	100	0	0
ДАП "Україна"	4	0	0	4	100
"Браво"	4	4	100	0	0
"Дарт"	4	4	100	0	0
ТОВ "Авіакомпанія "Азур ЕйрУкраїна"	2	2	100	0	0
"UM Air"	2	2	100	0	0
АероВіз	2	2	100	0	0

Джерело: [2].

чоловік. Динаміка пасажиро- та вантажопотоків авіаційних підприємств України за останні 2 роки наведена у таблиці 1.

Отже, аналіз всіх наведених показників діяльності авіакомпаній та аеропортів має позитивну динаміку як всередині країни, так і міжнародні.

Державна авіаційна служба зазначає, що за січень — лютий 2017 року обсяги пасажирських перевезень українських авіакомпаній зросли порівняно з відповідним періодом 2016 року на 51,9% та склали 1235,2 тис. осіб, у т.ч. міжнародні — на 55,2% та склали 1105,8 тис. осіб. Пасажиропотоки через аеропорти України збільшились на 37,4% та становили 1948,7 тис. осіб, у т.ч. у міжнародному сполученні — на 39,3% та становили 1687 тис. осіб. Упродовж січня — лютого 2017 року українськими авіакомпаніями виконано 12,3 тис. комерційних рейсів (зростання порівняно з відповідним періодом 2016 року — на 26,9%), у т.ч. міжнародних — 10,4 тис. рейсів (зростання — на 27,2%) [2].

За даними 2016 року найбільшими авіакомпаніями на нашому ринку є Міжнародні авіалінії України (МАУ), авіакомпанії "Буковина", "Українські вертольоти", "Урга" та "Дніпроа-

віа". Так як літаки авіапідприємств є складовою основних засобів, варто провести аналіз динаміки основних засобів у розрізі власних і орендованих найбільших авіаційних компаній України (табл. 2).

Короткий опис даних таблиці 2.

Важливою умовою ефективного функціонування авіаперевізних підприємств України є оновлення парку повітряних суден. Займати конкурентне місце на ринку можливо лише використовуючи сучасні моделі та типи літаків. Зрозумілим є те, що вартість нових літаків є дуже значною, так, наприклад, літак Boeing-737-800 приблизно коштує 57,5 млн доларів США, Airbus A-319 — 45 млн доларів США, Ан-178 — приблизно 40 млн доларів США. Вартість бившого у використанні Boeing-737-500 (1994 року) становить 11,9 млн дол. США. Жодне з авіаційних підприємств через недостатність обігових коштів не має змоги безпосередньо закуповувати нові літаки. Вітчизняні авіакомпанії практично не купують літаки, а тим більше нові. Пріоритетним інструментом поновлення застарілого авіаційного парку України є операційний лізинг. Сьогодні понад 50% усіх продажів літаків у світі відбувається за рахунок лізингу.

Таблиця 4. Інформація щодо віку повітряних суден основних авіапідприємств України у 2017 році

Авіакомпанія	Середній вік літаків	Всього повітряних суден
АероВіз	55	2
АТ "МОТОР СІЧ"	32	20
"УРГА"	28	14
"UM Air"	28	2
"Браво"	26	4
"Дарт"	23	4
"БУКОВИНА"	22	6
ТОВ "Авіакомпанія "Азур ЕйрУкраїна"	17	2
"ХОРС"	17	8
"РОЗА ВІТРІВ"	15	15
"МАУ"	13	39
ДАП "Україна"	12	4

Джерело: [2].

Всього комерційні українські авіакомпанії експлуатують 115 пасажирських літаків. Більшість з них (102 або 89%), взяті в лізинг за кордоном. Зокрема найбільше пасажирських літаків взято в лізинг у США — 23 одиниці (з них експлуатантом 20 одиниць є авіакомпанія МАУ), на Кіпрі — 21 одиниця, в Ірландії — 11 одиниць, в ОАЕ — 8 одиниць, у Сінгапурі і Португалії — по 7 одиниць.

Також серед країн, де беруть в лізинг літаки українські авіакомпанії: Віргінські острови, Сейшельські острови, Бермудські Острови, Люксембург, Канада.

Згідно з даними Державного реєстру цивільних повітряних суден за 2017 рік, тільки п'ять авіакомпаній володіють власними повітряними судами. Флот ДАП "Україна" цілком складається з власних літаків (Airbus, Ан, Мі), "Мотор Січ" (Ан, Мі, Як), "Урги" (Cessna, АН, SAAB) і "МАУ" (Boeing, Embraer) — частково. Варто зазначити, що з 20 повітряних суден "Мотор Січ" 18 є власними, тільки 1 є не орендованим із 39 у суден у загальному у авіакомпанії МАУ. Половина повітряного флоту "Урги" є орендованим, половина — власним.

Варто зазначити, що тільки у чотирьох перевізників більше 10 повітряних суден: МАУ — 39, "Мотор Січ" — 20, "Урга" — 14, "Роза вітрів" — 15 і "Хорс" — 8. Згідно Реєстру цивільних повітряних суден України на 02.12.2017, середній вік повітряних суден становить близько 25 років.

Наймоладший парк у ДАП "Україна" — трохи більше 12 років, приблизно такий же вік у літаків МАУ. У цей ж час українські авіакомпанії експлуатують 26 одиниці Boeing 737-800 (24 штуки у МАУ і 2 — AzurAirUkraine), 5 Embraer 190 (всі МАУ), 3 Airbus 320 (2 — AtlasGlobalUkraine і 1 в Роза Вітрів) і 3 Airbus 321 (всі в Роза Вітрів) з двигунами нового покоління. Зараз лише два комерційних перевізники експлуатують пасажирські повітряні судна Антонова. У Мотор Січ — 5 (з них тільки один вироблений в роки незалежності — Ан-140). В Урги — 6 літаків, Урга постійно розширює свій парк і на сьогодні в розпорядженні компанії знаходиться 18 повітряних суден, з яких: 11 пасажирських SAAB-340B; 0 4 вантажно-пасажирських Ан-26-100; 1 вантажний Ан-26; 1 навчальний Cessna-172R.

Отже, для розширення можливостей оновлювати матеріально-технічну льотну базу, авіапідприємствам України варто брати літаки на умовах лізингу.

Авіаційний лізинг — це вид цивільно-правових відносин, предметом яких є повітряні судна, а також допоміжне обладнання (використовується для придбання та експлуатації повітряних суден) [1]. Кожен учасник лізингу має свій інтерес. Для лізингодавця лізинг повітряного судна — це вигідний спосіб вкладення капіталу і засіб ефективного розміщення вільних грошових активів. Основна вигода полягає в тому, що лізингодавці інвестуються в майно, тобто зменшується ризик неповернення коштів. Власники повітряних суден можуть активно впливати на ринок оренди ПС і цим самим розширювати обсяги збуту своїх ПС. Ще одна вигода — це можливість отримати всю вартість об'єкта за допомогою посередників, якими зазвичай виступають лізингові компанії. В свою чергу лізингокористувача приваблює можливість передачі зобов'язань за здійснення технічного обслуговування об'єкта на лізингодавця. Отже, зникає потреба пошуку спеціальних працівників для ремонту та модернізації повітряного судна, тобто таким чином лізингокористувач скорочує витрати на обслуговування об'єкта, взятого в лізинг.

Кожна економічна категорія має свої види і лізинг не є виключенням. Найчастіше ми зустрічаємось з поняттями фінансового та операційного лізингу. Фінансовий лізинг — це вид лізингу, згідно з яким лізингодержувач на замовлення отримує в платне користування об'єкт лізингу на термін, не менший терміну, за який амортизується 75% вартості об'єкта, визначеної в день укладення договору [4, с. 174]. Головна перевага даного виду лізингу, тому що всі ризики, пов'язані з використанням ПС переходять до лізингоотримувача. Варто сказати, що після закінчення терміну дії угоди ПС може стати власністю лізингокористувача, якщо це передбачено угодою про лізинг.

Операційний лізинг забезпечує основні виробничі потреби авіакомпанії в додаткових ПС, зазвичай на короткий термін, а потім ПС повертається власникові [4, с. 175]. Конкурентною перевагою цього виду лізингу є той факт, що короткий термін використання викликає бажання у лізингодавця до збереження залишкової вартості ПС, щоб у майбутньому здати це ПС у подальший лізинг чи продати.

Формами існування фінансового та операційного лізингу є "сухий" і "мокрый" лізинг. Згідно з Повітряним кодексом України "мокрый" лізинг (лізинг з екіпажем) — лізинг, за умовами якого повітряне судно включено до сертифіката експлуатанта — лізингодавця, який несе відповідальність за забезпечення безпеки польотів [1].

Виділяють також "сирий лізинг" — це угода за якої лізингодавець надає літак, екіпаж і

ристовується для придбання та експлуатації повітряних суден) [1]. Кожен учасник лізингу має свій інтерес. Для лізингодавця лізинг повітряного судна — це вигідний спосіб вкладення капіталу і засіб ефективного розміщення вільних грошових активів. Основна вигода полягає в тому, що лізингодавці інвестуються в майно, тобто зменшується ризик неповернення коштів. Власники повітряних суден можуть активно впливати на ринок оренди ПС і цим самим розширювати обсяги збуту своїх ПС. Ще одна вигода — це можливість отримати всю вартість об'єкта за допомогою посередників, якими зазвичай виступають лізингові компанії. В свою чергу лізингокористувача приваблює можливість передачі зобов'язань за здійснення технічного обслуговування об'єкта на лізингодавця. Отже, зникає потреба пошуку спеціальних працівників для ремонту та модернізації повітряного судна, тобто таким чином лізингокористувач скорочує витрати на обслуговування об'єкта, взятого в лізинг.

обслуговування польоту, але лізингоодержувач забезпечує бортпровідників [1].

"Сухий" лізинг (лізинг без екіпажу) — лізинг, за умовами якого повітряне судно включено до сертифіката експлуатанта — лізингоодержувача, який несе відповідальність за забезпечення безпеки польотів [1],

"Сухий" та "мокрый" лізинг є формами існування фінансового та операційного лізингу. Сьогодні більшість підприємств використовують саме "мокрый лізинг", тому що:

Завдяки мокрому лізингу компанія отримує гнучкість вона стає здатною керувати складом і розміром флоту, скорочувати і розширювати його відповідно до попиту.

"Мокрий" лізинг зазвичай застосовується в період піку сезонів перевезень або при відкритті нових рейсів, або при масових щорічних інспекціях технічної ситуації. Авіалайнерам, отриманим за допомогою цього типу оренди, можна здійснювати авіаперевезення в тих країнах, де лізингоотримувачам забороняється працювати. Отже, "мокрый" лізинг — це чудовий інструмент для виходу авіапідприємств на новий рівень та можливості зайняти гідне місце на ринку.

ВИСНОВКИ

На нашу думку, основною проблемою підприємств авіаційної галузі України є те, що сьогодні переважна частина з них не має необхідної кількості ресурсів для закупівлі нової авіаційної техніки, тому найбільш оптимальним рішенням для виходу з кризи стає створення повітряного парку з використанням лізингу та розвиток інституту лізингу авіаційної техніки українських виробників.

Література:

1. Повітряний кодекс України (2011, зі змінами та доповненнями) [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3393-17/ed20170412>

2. Офіційний сайт Державної авіаційної служби, Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2016 рік [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/documents/diyalnist/p%D1%96dsumki%20d%D1%96jalnost%D1%96/25838.html>

3. Інтернет — портал smida.gov.ua [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://smida.gov.ua/db/emitent/year/xml/showform/98863/165/templ>

4. Зайцев О.В. Проблеми розвитку ринку лізингу в Україні та його поточний стан //

Вісник Сумського державного університету. Серія Економіка. — 2014. — № 3. — С. 170—181.

References:

1. Verkhovna Rada of Ukraine (2011), "Air Code of Ukraine", available at: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3393-17/ed20170412> (Accessed 09 Dec 2017).

2. State Aviation Service (2016), "The results of the aviation industry in Ukraine for 2016", available at: <http://www.avia.gov.ua/documents/rcps/vrcps/24020.html> (Accessed 09 Dec 2017).

3. Stock market infrastructure development agency of Ukraine (2017), available at: <https://smida.gov.ua/db/emitent/year/xml/showform/98863/165/templ> (Accessed 09 Dec 2017).

4. Zajtsev, O.V. (2014), "Problems of the development of the leasing market in Ukraine and its current state", *Visnyk Sums'koho derzhavnoho universytetu. Ser. Ekonomika*, vol. 3, pp. 170—181. *Стаття надійшла до редакції 10.12.2017 р.*

**ІНВЕСТИЦІЇ.
ПРАКТИКА
ТА ДОСВІД**

www.investplan.com.ua

ISSN 23892

Передплатний індекс: 23892

Виходить 24 рази на рік

Журнал включено до переліку наукових фахових видань України, в яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт на здобуття наукових ступенів доктора і кандидата наук з ЕКОНОМІКИ та ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ