

А. П. ЧЕРНЕГА

Андрій Петрович Чернега, кандидат юридичних наук, доцент Юридичного інституту Національного авіаційного університету

ЛІЗИНГОВІ «КРИЛА» ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ

Авіаційний транспорт України потерпає від старіння парку повітряних суден, що майже вичерпав свій ресурс. У державі не більше 6 % пасажирських літаків, які експлуатуються менш ніж п'ять років. Авіакомпанії України отримують у лізинг машини віком від 10 до 19 років¹. Але жодне з авіаційних підприємств через брак обігових коштів не має змоги безпосередньо закуповувати нові літаки. Вітчизняні авіакомпанії практично не купують літаки, а тим більше нові. А купівля нових українських літаків – виняток з правил. Останні, наприклад *ближньомагістральні літаки Ан-148 та Ан-158*, каталожна ціна яких коливається від 22 до 30 млн доларів, хоч і дешевші за свої закордонні аналоги (*бразильський Embraer E-190 та канадський Bombardier CRJ-900NG, які коштують понад 40 млн доларів*), проте не становлять їм конкуренцію. І насамперед в результаті, за відсутності гнучких механізмів реалізації лізингових схем для українських авіаперевізників з боку держави.

У світі більшість компаній формують свій повітряний парк за допомогою лізингових схем. Зазвичай нові літаки стають власністю компаній-лізингодавців (лоукостерів). У ролі останніх виступають транснаціональні корпорації, найбільші світові банківські конгломерати або компанії, створені за участю держав. Вони беруть велику партію (80–100 літаків) із знижкою до 25 %, інтенсивно їх використовують до п'яти років, а потім реалізують лізинговим компаніям, а останні віддають літаки авіаперевізникам на умовах довгострокової оренди. Стандартний термін дії лізингового договору – 3–5 років, після закінчення якого сторони можуть його продовжити, укласти на інших умовах або припинити.

Авіаперевізникам розвинених країн лізинг літаків обходиться дешевше, ніж банківський кредит, зокрема за рахунок податкових пільг. Так, швидкий розвиток лізингових відносин протягом 50–70-х років ХХ ст. у таких країнах, як США, Великобританія та Франція, був зумовлений наданням істотних пільг з боку держави. Наприклад, 85 % прибутку лізингових компаній Франції, відповідно до *Закону «Про лізинг» (1966 р.)*, звільняються від оподаткування та можуть застосовувати прискорену амортизацію². Остання завжди була пов'язана із строками лізингових угод, тому саме скорочення амортизаційних термінів призводить до зростання кількості лізингових операцій. Після Другої світової війни майже в усіх капіталістичних країнах була введена прискорена амортизація, за якої підприємства повертали основну частину капіталовкладень в перші роки експлуатації обладнання.

Лізинг – слово англійського походження, *lease* означає здавати або брати майнову оренду. Він зародився в англійських країнах і досить швидко перетворився на поширену фінансову операцію. У Франції в лізингу знаходиться 25 % виробничого устаткування, у Японії – 45 %, а у США – 60 % (20 % – комп'ютерної техніки, 17 % – літаків, 80 % – вантажних автомобілів, 10 % – будов)³. На прикладі розвинених країн світу бачимо, що лізинг – найперспективніший фінансово-правовий інструмент, здатний ефективно розвивати виробництво та активізувати інвестиційний процес в країні. За умов розвитку ринкових відносин в Україні та гострій необхідності реконструкції застарілої матеріально-технічної бази виробництва лізинг набуває особливого значення, оскільки здатен вивести економіку країни на світовий рівень.

Для України лізинг є абсолютно новим економічним та правовим явищем. Законодавство та система господарювання в Радянському Союзі не передбачали використання лізингових відносин і відповідних їм механізмів. Лізингові операції використовувалися лише у сфері зовнішньоекономічної діяльності. За угодами міжнародного імпортного лізингу радянські підприємства-лізингоодержувачі «Авіаекспорт», «Совтрансавто», «Совкомфлот», «Совфрахт» тощо, отримували у компаній-лізингодавців інших країн повітряні й морські судна, вантажні автомобілі та інше обладнання⁴.

Розвиток та становлення лізингових послуг відбувалися в складних умовах перехідного періоду. З 1989 р. розпочався процес роздержавлення державного та комунального майна, в оренду здавалися цілісні майнові комплекси та їх виробничі фонди із наступним правом викупу. Спеціального законодавства, що регулювало б лізингові відносини, не було. Фундаментом для розвитку профільного законодавства стали *Закони України «Про банки і банківську діяльність» від 7 грудня 1991 р. та «Про оподаткування прибутку підприємств» від 28 грудня 1994 р.*, за якими банкам дозволялося проводити операції з придбання за власні кошти засобів виробництва та подальшою передачею їх в оренду, розробляти й використовувати ефективні лізингові технології, виступати одночасно лізингоодержувачами та кредиторами; були введені поняття «лізингова (оренда) операція», «оперативний лізинг (оренда)», «фінансовий лізинг (оренда)», «зворотній лізинг (оренда)»⁵.

З метою створення в Україні правових основ та захисту інтересів учасників лізингових операцій протягом 1997 р. було прийнято довгоочікуваний *Закон України «Про лізинг»*⁶ та утворено Асоціацію лізингових компаній «Укрлізинг», до складу якої увійшли вітчизняні лізингові та страхові компанії, банківські й наукові установи та підприємства. У цьому ж році Україна стала членом Європейської федерації національних лізингових асоціацій *Leaseurope*.

Суттєві зрушення в розвитку правого регулювання та підтримки лізингових відносин в Україні відбулися з прийняттям *Законів України «Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг» від 12 липня 2001 р.* і *«Про фінансовий лізинг» від 11 грудня 2003 р., Господарського та Цивільного кодексів*⁷. Кроком уперед, на шляху до розвитку лізингових відносин стало довгоочікуване приєднання України у 2006 р. до *Конвенції УНІДРУА про міжнародний фінансовий лізинг*⁸. Проте лізингові відносини в Україні залишаються недостатньо урегульованими і розвиненими, а їх переваги недооцінюються.

Не зважаючи на те, що в Україні сьогодні нараховується до 200 лізингових компаній, потреба в лізингу для оновлення основних засобів підприємств країни у 70 разів перевищує реальний обсяг ринку лізингу. Співвідношення річного обсягу лізингових угод та ВВП в Україні у 20 разів менше, ніж у країнах, що демонструють швидкі темпи зростання економічного потенціалу. Для України, яка гостро відчуває потребу в оновленні основних засобів в усіх галузях економіки, необхідність розвитку ринку лізингових послуг є особливо актуальною. Адже рівень зносу основних засобів виробництва в Україні нині становить 50 %, а в сільському господарстві, промисловості, будівництві, водному й авіаційному транспорті – понад 60 %. Тоді як у розвинених країнах 25–30 % державних інвестицій припадають на лізингові операції, в Україні цей показник дорівнює 1 %⁹.

Зношеність авіаційної техніки, експлуатованої в Україні, перевищує 80 %. Донедавна більшість авіакомпаній виконувала регіональні пасажирські перевезення на фізично й морально застарілих Як-42 та Ан-24. Вік цих машин становив від 25 до 35 років, такі моделі не виробляють з кінця 80-х років¹⁰. Утім оновлений парк повітряних суден сучасних авіаперевізників належить вже до минулого покоління авіаційної техніки. Середній вік літаків авіакомпанії МАУ становить – 14,6 року, Аеросвіт – 17,6 року, Дніпроавіа – 18,5 року¹¹.

Задовольнити зростаючий попит на авіаційні перевезення в умовах загострення конкуренції та постійного підвищення рівня витрат можна, лише використовуючи сучасні типи літаків. Протягом 2011 р. українськими авіаперевізниками було перевезено 7,5 млн пасажирів. Зростання становить близько 23 % порівняно з показниками 2010 року¹². Основними факторами, що найбільше впливають на зростання показників діяльності авіакомпаній України, є постійне розширення маршрутної мережі, збільшення інвестиційності польотів на існуючих напрямках та поступове оновлення парку повітряних суден.

Сьогодні понад 50 % усіх продажів літаків у світі відбувається за рахунок лізингу, оскільки більшість авіакомпаній не в змозі купувати літаки із власного прибутку. Лізингові компанії пропонують не тільки фінансовий лізинг, а й технічне обслуговування та ремонт літаків (мокрий лізинг). Тому саме державна інвестиційна підтримка розвитку вітчизняного авіаційного комплексу має створити систему економічних стимулів для всіх учасників лізингових відносин у цій сфері.

Затверджені Кабінетом Міністрів України ще у 2001 р. *Державна комплексна програма розвитку авіаційного транспорту України на період до 2010 р.* та *Програма фінансового оздоровлення підприємств авіаційного транспорту* виявилися неефективними і не визначили механізмів запровадження лізингових схем оновлення парку повітряних суден¹³. Крім того, у програмах навіть не йшлося про літаки Ан-148 та Ан-158. *«Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року»*, схвалена Кабінетом Міністрів України 5 березня 2008 р., спрямована на приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність до міжнародних вимог, як важливої складової стратегії держави, що передбачає забезпечення конкурентоспроможності України на світовому ринку авіаційних послуг¹⁴. Проте і вона обійшла проблему оновлення парку повітряного флоту.

Питання зрушилося з місця у 2009 р., коли Кабінет Міністрів України схвалив *«Концепцію Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 року»*. Відповідно до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію Україна, як член Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), повинна дотримуватись міжнародних стандартів, згідно з якими кожна держава-учасниця ІКАО зобов'язана розробити і реалізувати національну програму безпеки польотів¹⁵.

За даними ІКАО, відносні показники рівня безпеки польотів у вітчизняній галузі цивільної авіації були значно гірші від середніх загальносвітових показників. Результати аналізу причин виникнення авіаційних подій та інцидентів протягом 1999–2009 рр. засвідчили, що вони сталися через порушення правил безпеки польотів, некваліфіковані дії екіпажу повітряних суден та відмову техніки під час польотів. Остання причина залишається основною, оскільки більшість авіакомпаній України і досі експлуатують технічно та фізично застарілі літаки, що вичерпали свій запас ресурсів та мають низький рівень надійності. Відсутність достатньої кількості запасних частин та їх висока собівартість призвели до розуккомплектування повітряних суден і заміни агрегатів, двигунів, систем та обладнання деталями, узятими з інших літаків. І, як наслідок, знизився рівень безпеки польотів та зменшилася кількість сертифікованих повітряних суден.

З метою удосконалення механізму реалізації лізингу повітряних суден, спрощення процедури митного оформлення під час ввезення авіаційної техніки та запасних частин, що переміщуються через митний кордон України, а також для забезпечення експлуатації, ремонту та модернізації повітряних суден Кабінет

Міністрів України 2010 р. прийняв дві постанови: «Про затвердження переліку суб'єктів літакобудування, щодо яких запроваджуються тимчасові заходи державної підтримки» та «Про питання ввезення на митну територію України товарів суб'єктами літакобудування»¹⁶. Вони надали можливість українським лізинговим компаніям та авіаперевізникам на пільгових умовах ввозити іноземні літаки та запчастини до них без сплати ПДВ до 1 січня 2016 року. Крім того, Україна здійснила важливий крок до просування на міжнародний авіаційний ринок і 6 червня 2012 р. ратифікувала *Конвенцію про міжнародні майнові права на рухоме обладнання*¹⁷. *Кейптаунська Конвенція* захищає інтереси власника техніки в ситуаціях, коли у користувача виникають проблеми. Країна, яка не ратифікувала конвенцію, не може розраховувати на пільги і знижки від виробників і лізингодавців. А тому для українських авіакомпаній поповнювати флот уживаними літаками стане набагато простіше й дешевше.

Проте розвиток такого сценарію не влаштовує вітчизняного авіавиробника, оскільки він, будуючи літак, платить ПДВ 20 % на комплектуючі, куплені в Україні, і стільки ж відсотків становлять митні збори на комплектуючі іноземного виробництва, яких у авіалайнері близько половини. «Якщо літак коштує десь 25 млн дол., то фактично 2,5 млн складають преференції з мінусом», – зазначив генеральний конструктор ДП «Антонов» Дмитро Ківа¹⁸.

Однією із перешкод для того, аби українські авіаперевізники купували вітчизняні літаки, є невідповідні й недосконалі державні умови отримання та експлуатації повітряних суден вітчизняного виробника у лізинг, відсутність гнучких лізингових програм. Сьогодні лізингові платежі американським та європейським компаніям є значно нижчими аналогічних платежів українським і російським лізинговим компаніям – «світові» два відсотки проти десяти «українських».

Тому парки повітряних суден провідних українських авіакомпаній «*Міжнародні авіалінії України*», «*Аеросвіт*», «*Дніпроавіа*», «*ДонбасАеро*», «*Windrose*» – складаються виключно із літаків іноземного виробництва марки *Boeing*, *Embraer*, *Airbus* та *McDonnell*. Лише МАУ використовує з 2009 р. один літак Ан-148 і має домовленість із ДП «Антонов» про постачання на умовах лізингу по 15 літаків Ан-148 і Ан-158¹⁹. Компанії прагнуть уніфікувати флот. Експлуатація літаків одного типу значно скорочує витрати на технічне обслуговування бортів та підготовку екіпажів. Наприклад, МАУ має власну базу технічного обслуговування та інженерного забезпечення авіаційної техніки *Boeing*. Відтак, розпочавши оновлення флоту, авіаперевізники віддають перевагу тим типам літаків, які в них уже є. При цьому основним інструментом для українських авіаперевізників був і залишається лізинг, розвиток якого повністю залежить від державної політики.

Державі слід створювати і підтримувати ефективні умови для розвитку авіаційного транспорту в Україні, насамперед вітчизняного виробника. Лізингові «крила» мають відкрити для України єдиний європейський простір, що передбачає адаптацію регулювання авіаційних перевезень до європейського законодавства та надасть можливість підвищити привабливість українського повітряного простору і посилити конкурентоспроможність вітчизняних авіакомпаній.

¹ Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / За ред. Марчіна Свенцічки. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – С. 63–64.

² *Барабаш А., Барабаш Р.* Особливості правового регулювання лізингових відносин у сфері господарювання // *Право України*. – 2003. – № 5. – С. 58.

³ *Григоренко С.* Лізинг як перспективний вид діяльності // *Ринок цінних паперів України*. – 2010. – № 1–2. – С. 12.

⁴ *Галецька Т.* Лізинг в Україні: історичний аспект виникнення і становлення // *Наукові записки НУ «Острозька академія»*, Серія «Економіка» (15). – С. 390–391.

⁵ Про банки і банківську діяльність: Закон України від 07 грудня 2000 р. // *Відомості Верховної Ради України*. – 2001. – № 5–6. – Ст. 30; Про оподаткування прибутку підприємства: Закон України від 28 грудня 1994 р. // *Відомості Верховної Ради України*. – 1995. – № 4. – Ст. 28.

⁶ Про фінансовий лізинг: Закон України від 16 грудня 1997 р. // *Відомості Верховної Ради України*. – 1998. – № 16. – Ст. 68.

⁷ Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг: Закон України від 12 липня 2001 р. // *Відомості Верховної Ради України*. – 2002. – № 1. – Ст. 1; Про фінансовий лізинг: Закон України від 16 січня 2004 р. // *Відомості Верховної Ради України*. – 2004. – № 15. – Ст. 231; Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. // *Відомості Верховної Ради України*. – 2003. – № 18–22. – Ст. 144; Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. // *Відомості Верховної Ради України*. – 2003. – № 40–44. – Ст. 356.

⁸ Про приєднання України до Конвенції УНІДРУА про міжнародний фінансовий лізинг: Закон України від 11 січня 2006 р. // *Відомості Верховної Ради України*. – 2006. – № 16. – Ст. 138.

⁹ Перелік діючих в Україні лізингових компаній, де можна отримати у лізинг обладнання чи устаткування [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.investing.org.ua/lizing_ukrper; *Касько І.* Лізинг – один з перспективних інвестиційних механізмів для економіки України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://leasinginukraine.com/ua/>

¹⁰ *Неллі В.* Для того щоб українці не боялися літати, авіаперевізники мають купити щонайменше 70 регіональних лайнерів // *Контракти*. – 2006. – № 42. – С. 12.

¹¹ *Передерій В.* Дослідження парку пасажирських повітряних суден авіакомпаній України // *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: фаховий збірник наукових праць (економічні науки)*. – 2012. – № 33. – С. 34.

¹² Там само.

¹³ «Лізингові» крила вітчизняної авіації – чи піднімуть вони її у небо? Розглянуто Колегією Рахункової палати 22.09.2010 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ac-rada.gov.ua>

¹⁴ Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року: Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 5 березня 2008 р. № 506-р. // *Офіційний вісник України*. – 2008. – № 25. – Ст. 798.

¹⁵ Концепція Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 5 березня 2009 р. № 273-р. // Урядовий кур'єр від 01.04.2009 р. № 58.

¹⁶ Про затвердження переліку суб'єктів літакобудування, щодо яких запроваджуються тимчасові заходи державної підтримки: Постанова Кабінету Міністрів України від 9 червня 2010 р. № 405 // Офіційний вісник України. – 2010. – № 43. – Ст. 1404; Про питання ввезення на митну територію України товарів суб'єктами літакобудування: Постанова Кабінету Міністрів України від 21 липня 2010 р. № 680 // Офіційний вісник України. – 2010. – № 57. – Ст. 1969.

¹⁷ Про ратифікацію Конвенції про міжнародні майнові права на рухоме обладнання та Протоколу до Конвенції про міжнародні майнові права на рухоме обладнання з питань авіаційного обладнання: Закон України від 6 червня 2012 р. // Голос України від 04.07.2012 р., № 119.

¹⁸ Муравський А. Авіакомпанії vs авіабудівельники // День. 10 жовтня 2012 р. № 182.

¹⁹ Там само.

Резюме

Чернега А. П. Лізингові «крила» цивільної авіації України.

Розкривається стан лізингових відносин у сфері цивільної авіації України, історія їх становлення та особливості державного регулювання лізингу літаків. Не зважаючи на те, що в Україні сьогодні нараховується до 200 лізингових компаній, лізинг залишається абсолютно новим економічним інструментом та правовим явищем. Потреба в лізингу для оновлення основних засобів підприємств країни у 70 разів перевищує реальний обсяг ринку лізингу. А зношення авіаційної техніки, експлуатованої в Україні, перевищує 80 %. Радянське законодавство взагалі не передбачало використання лізингових операцій у господарській сфері, хоча такі операції реально здійснювалися. Досвід державного регулювання лізингових відносин в Україні свідчить про відсутність інвестиційної підтримки лізингових компаній з боку держави і як наслідок – відсутність гнучких лізингових програм. Автор обґрунтовує думку, що лізинг має стати основним інструментом вирішення першочергових проблем цивільної авіації на шляху України до єдиного європейського простору.

Ключові слова: лізинг, авіаційний транспорт, повітряний флот, цивільна авіація, парк повітряних суден, літаки.

Резюме

Чернега А. П. Лизинговые «крылья» гражданской авиации Украины.

Раскрывается состояние развития лизинговых отношений в сфере гражданской авиации Украины, история их становления и особенности государственного регулирования лизинга воздушных судов. Несмотря на то, что в Украине сегодня насчитывается до 200 лизинговых компаний, лизинг остается абсолютно новым экономическим инструментом и правовым явлением. Необходимость лизинга для обновления основных средств предприятий страны в 70 раз превышает реальный объем лизингового рынка. А изношенность авиационной техники, которая эксплуатируется в Украине, превышает 80 %. Советское законодательство не предусматривало использование лизинговых операций в хозяйственной сфере, хотя такие операции осуществлялись. Опыт государственного регулирования лизинговых отношений в Украине свидетельствует об отсутствии надлежащей инвестиционной поддержки лизинговых компаний со стороны государства и как следствие этого – отсутствие гибких лизинговых программ. Автор обосновывает мысль, что лизинг должен стать основным инструментом разрешения первоочередных проблем гражданской авиации на пути Украины в единое европейское пространство.

Ключевые слова: лизинг, авиационный транспорт, воздушный флот, гражданская авиация, парк воздушных судов, самолеты.

Summary

Cherneha A. Civil aviation of Ukraine leasing «wings».

The article considers leasing relations in the sphere of civil aviation in Ukraine, the history of its formation, and peculiarities of the state regulation of airplane leasing. Despite the fact that there are about 200 leasing companies in Ukraine, leasing remains absolutely new economic instrument and legal matter. The demand for leasing renewal of basic enterprises means within the country is 70 times more than actual leasing market scope. The amount of obsolete aviation equipment operated in Ukraine is 80 % higher. The USSR legislation didn't stipulate the usage of leasing operations in the economic sphere at all, although such operations were in use in fact. Knowledge of state leasing relations regulation affirms lack of state investment support of leasing companies and therefore, absence of flexible leasing programs. The author substantiates that leasing has to become the main instrument of primary problems solution of civil aviation of Ukraine on the way to a single European space.

Key words: leasing, aviation transport, air fleet, civil aviation, aviation fleet, airplanes.

Отримано 26.03.2013