

ЛІЗИНГ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН В УКРАЇНІ

У статті розглянуто фінансовий механізм санації банків та основні напрями його вдосконалення з метою стабілізації банківського сектору України. Обґрунтовано, що в умовах системної банківської кризи фінансовий стан банків помітно ускладнюється у зв'язку з появою нових загроз, у тому числі недружніх поглинань, тотальною кризою довіри, обмеженим доступом до фінансових ресурсів. Усе це зумовлює потребу пошуку нестандартних, принципово нових підходів до вирішення проблем банківської неспроможності.

Авіаційна промисловість є однією з найбільших галузей української економіки. Літаки українського виробництва експлуатуються як в Україні, так і в багатьох країнах світу. Проте переважна більшість авіакомпаній не має достатніх фінансових ресурсів для самостійного придбання нової авіаційної техніки, а використання позичкового капіталу (кредитів комерційних банків) – не вигідне, зважаючи на високу вартість «довгих грошей» і вимог комерційних банків по забезпеченню кредитів. Тому фактично єдиним ефективним шляхом вирішення завдання розширення виробничої потужності авіакомпаній і оновлення парку авіаційної техніки є лізинг.

Підбиваючи підсумки діяльності авіаційної галузі за 2008 рік, слід зазначити, що спостерігалось збереження у цілому позитивних тенденцій розвитку, незважаючи на погіршення наприкінці року ситуації на ринку авіаперевезень у зв'язку з розгортанням фінансово-економічної кризи. Серед ключових факторів, які дозволяють вітчизняній авіатранспортній галузі вже багато років поспіль посідати вагоме місце у транспортному комплексі, – вжиття додаткових заходів у забезпеченні безпеки польотів, підвищення інвестиційної привабливості, модернізація парку повітряних суден та наземної інфраструктури, вміле поєднання мережі внутрішніх та міжнародних маршрутів.

За статистичними даними¹, українськими авіакомпаніями за 2008 рік виконано 100,4 тисячі комерційних рейсів проти 94 тисяч за попередній

2007 рік, що свідчить про активне використання авіаційного транспорту в перевезеннях пасажирів, вантажів та пошти. Кількість пасажирів, що скористалась у 2008 році послугами вітчизняних авіаперевізників, збільшилась порівняно з 2007 роком на чверть та досягла 6,2 млн. Забезпечено зростання обсягів перевезень як на міжнародних, так і на внутрішніх лініях. Крім того, авіакомпаніями перевезено 102,1 тис. тонн вантажів та пошти. Середній відсоток комерційного завантаження міжнародних регулярних рейсів виріс з 65,6 % у 2007 році до 67,4 % у 2008, внутрішніх – з 52,9 % до 54,5 % відповідно. Попит на транспорт для вантажоперевезень значний – на початок 2007 року він становив 62 % лізингових угод. Натомість літаки складають невелику частку активів, що надаються у лізинг, – в середньому 2 % за попередні три роки. Можна зробити висновок, що вантажоперевізні літаки є потенціальним лізинговим активом, і цю сферу фінансових відносин необхідно розвивати, створюючи сприятливі економічні та законодавчі умови.

На ринку пасажирських перевезень у 2008 році працювало 38 вітчизняних авіакомпаній, яким вдалось, як і в попередні роки, забезпечити найшвидші з-поміж всіх видів транспорту темпи зростання обсягів перевезень. Стабільно домінуюче положення займають чотири провідні пасажирські авіаперевізники: «Аеросвіт», «Міжнародні авіалінії України», «Донбасаеро» та «Дніпроавіа», які виконують близько 80 % загальнодержавних перевезень. Аналізуючи статистичні дані щодо обсягів регулярних

Тетяна Котенко,
аспірант кафедри
фінансів
підприємств,
ДВНЗ «Київський
національний
університет
ім. Вадима
Гетьмана»

¹ <http://avia.gov.ua/news/>

перевезень українських авіакомпаній у порівнянні з іноземними, слід зазначити, що у 2008 році частка пасажирських перевезень іноземними авіакомпаніями на українському ринку не збільшилась та становила близько 57 %, однак обсяги перевезень багатьох іноземних авіакомпаній зростали більш швидкими темпами, ніж вітчизняних. У 2008 році мало місце значне зростання (на 38,3 %) кількості перевезених пасажирів вітчизняними авіакомпаніями на міжнародних маршрутах рейсами на замовлення. Значно збільшили пасажирські перевезення чартерними рейсами провідні авіакомпанії «Аеросвіт» (на 221 тис. чол.) та «Міжнародні авіалінії України» (на 72,3 тис. чол.). Третю позицію за обсягами чартерних пасажирських перевезень зайняла нова вітчизняна авіакомпанія «Роза вітрів», яка почала виконувати польоти з квітня 2008 року.

Мета даної статті довести, що фінансовий лізинг, будучи перспективним фінансовим інструментом, може поживити діяльність українських підприємств, сприяти розвитку національної авіаційної промисловості.

Оцінюючи ситуацію, що склалася на ринку регулярних авіаперевезень між Україною та країнами світу, слід ще раз зазначити, що останнім часом темпи зростання обсягів перевезень пасажирів іноземними авіакомпаніями в середньому на 15 % перевищують темпи зростання перевезень вітчизняними авіакомпаніями, а на деяких напрямках перевага іноземних перевізників ще вагоміша².

З моменту народження незалежної української цивільної авіації поновлювали свій флот лише її лідери – МАУ, «Аеросвіт», «Україна» та «Донбасаеро». Вони здійснювали міжнародні рейси та перевозили перших осіб держави («Україна»), тому, з метою забезпечення відповідного сервісу, першопочатково орієнтувалися на закупівлю західної техніки³. Гарантією під час закупівлі були регулярні рейси, здійснювані цими перевізниками. На початку 90-х років були введені митні пільги (у вигляді нульових митних ставок). Тим не менше лише одна компанія за увесь час

існування української авіації спромоглася купити (без застосування лізингових схем) новий літак – у 1999 році МАУ придбала Boeing-737. Разом з тим попит на продукцію авіабудівельних підприємств високий, з кожним роком зростає необхідність оновлення основних засобів авіаційних перевізників. Проте кредити під закупівлю такої техніки на вигідних для підприємства умовах надзвичайно важко отримати без підтримки з боку державних органів.

Відсутність у підприємств коштів для основних фондів в першу чергу негативно впливає на безпеку руху. Рівень зносу авіаційної техніки, що експлуатується, становить більше 70%. Майже 75% всіх авіаційних подій та інцидентів – відмова техніки. Однак сьогодні більшість авіакомпаній не можуть дозволити собі купівлю нових літаків через їхню високу вартість. Так, один літак АН-140 коштує близько 8,5 млн дол. США. ВАТ «Укртранслізинг» – єдина компанія в Україні, яка надає в лізинг авіаційну техніку. Таким чином, з одного боку, відбувається розвиток підприємств авіаційної промисловості, а з другого – прискорюється оновлення основних фондів авіакомпаній. Як наслідок – збільшення пасажирського потоку, зростання обсягів перевезень, розвиток інфраструктури авіаційних підприємств. Виходить, що лізинг – основний і на сьогоднішній день єдиний спосіб заміни повітряного парку в авіакомпаніях, що, до речі засвідчує і світовий досвід.

Впровадження реальних механізмів лізингу сприятиме формуванню внутрішнього ринку повітряних машин. Треба створити систему, що дала б можливість експлуатаційним підприємствам закуповувати вітчизняні літаки. Адже на даний час практично жодна з більш ніж 60 експлуатаційних компаній не мають можливості придбавати літаки за реальну ціну.

Які основні умови лізингу основних засобів в Україні?⁴

1. Авансовий платіж становить від 20 до 40% вартості предмета лізингу.
2. Лізингова винагорода – 7 – 25% (залежно від джерела формування ре-

² <http://195.78.68.76/mintrans/control/uk/publish/article>

³ http://pro-consulting.com.ua/analiz/prom_oborud/aviastroj/

⁴ <http://www.mipmagazine.com.ua/index.php>

сурсів; 7% – це, найімовірніше, кошти з Держбюджету).

3. Строк лізингу від 1 до 5 років.

4. Борг, як правило, сплачується рівномірними щомісячними платежами.

5. Обов'язкове страхування на весь період дії договору.

Що включає у себе лізинговий платіж?

Лізингові платежі можуть включати:

- ✓ суму, яка відшкодовує частину вартості предмета лізингу;

- ✓ платіж як винагороду лізингодавцю за отримане у лізинг майно;

- ✓ компенсацію відсотків за кредитом;

- ✓ інші витрати лізингодавця, що безпосередньо пов'язані з виконанням договору лізингу.

На останній пункт варто звернути особливу увагу, адже він може передбачати досить широкий спектр послуг. Приміром, надаючи у лізинг авіатранспорт, лізингова компанія бере на себе:

- ✓ пошук та підбір повітряного судна, який найбільше відповідає особливостям бізнесу, переговори з автодилерами та доставку автомобіля у користування лізингоодержувачу;

- ✓ повне страхування повітряного судна на весь термін лізингу;

- ✓ технічне обслуговування повітряного судна на увесь строк лізингу, наприклад, заміна шин (включаючи їх безпосередню вартість, вартість шиномонтажу та балансування);

- ✓ усі витрати, пов'язані з державною реєстрацією повітряного судна.

Точний склад цих витрат може дещо відрізнятися і залежить від умов конкретної лізингової компанії.

Існують деякі особливості операцій лізингу літаків.

По-перше, зазначимо основні характеристики, параметри літального судна:

1. Строк експлуатації;
2. Кількість годин польоту;
3. Кількість злетів-посадок.

Ефективно враховувати значення цих параметрів в комплексі. Причому вартість літака буде знижуватися зі збільшенням значення даних параметрів.

По-друге, технічне обслуговування авіатранспорту доцільно проводити компанією виробником, розробни-

ком (наприклад до сфери послуг АНТК ім. О. К. Антонова входить післяпродажне обслуговування своїх літаків). Адже авіаційна техніка – специфічний товар, і найкраще всі її особливості можуть знати саме розробники.

Питання лізингу як фінансового інструменту зараз досить популярне. Його вивчають економісти, юристи, наукові працівники та студенти вищих навчальних закладів. Основні теми, що розглядаються, – це сутність поняття лізингу, класифікація лізингових відноин, бухгалтерський облік лізингових операцій, роль фінансових інститутів у розвитку лізингу. Серед авторів, які досліджують цю фінансову сферу, Н. Л. Безклубна, С. Крилов, Ю. Шевчук, В. Різник, Т. Черемисова, О. Тимченко та інші.

Існує полеміка серед вітчизняних авторів з приводу того, що доцільніше встановлювати – граничні межі винагороди за лізинг чи комісійної винагороди лізингодавцю. Автор Т. Черемисова стверджує, що доцільним є другий варіант, адже величина винагороди за лізинг залежить від встановленого банківського відсотка, інфляції, фінансового стану лізингодавця, стану ринку і тенденцій на ньому тощо. Отже більш ефективним буде змінювати величину комісійної винагороди лізингодавцю залежно від цілей та можливостей компанії.

На результати лізингової угоди має вплив *авансовий платіж*. Для лізингодавця авансовий платіж виступає своєрідною гарантією виконання зобов'язань орендаря. Для лізингоодержувача авансовий платіж є іммобілізацією грошових коштів (якщо він здійснюється за рахунок власних коштів), або супроводжується додатковими витратами у вигляді відсотків (у разі використання позичкових коштів). Крім того, підвищується виплата лізингових платежів саме в перший рік дії лізингової угоди, коли в більшості випадків об'єкт лізингу ще не працює на повну потужність.

Встановлення певної величини авансового платежу в перший рік зменшує щорічну суму лізингових платежів

наступних років за рахунок сплати менших сум основного боргу (вартості об'єкта лізингу), що зумовлює зменшення бази, на яку нараховується лізингова маржа. Отже, *розрахунки здійснюються на основі ефективної ставки відсотка.*

Метод ефективної ставки відсотка – метод нарахування амортизації дисконту або премії, за яким сума амортизації визначається як різниця між доходом за фіксованою ставкою відсотка і добутком ефективної ставки відсотка та амортизованої вартості на початок періоду, за який нараховуються відсотки.

Для того щоб дослідити вплив розміру лізингового платежу на кінцеві результати угоди, побудуємо графік лізингових платежів, припускаючи, що лізингова компанія надає на умовах фінансового лізингу літак Ан – 140⁵. Вирішується питання про придбання державною авіакомпанією «Національні авіалінії України» через лізинг двох літаків Ан-140.

Умови договору: вартість об'єкта лізингу – 45 000⁶ тис. грн (К), авансовий платіж – 20 % (А); термін дії договору – 5 років (n); процентна ставка винагороди за період – 7 % річних (i); лізингові платежі (R) здійснюються один раз на рік *рівновеликими частинами*; повна виплата вартості об'єкта лізингу (таблиця 1).

Розмір лізингових платежів визначаються множенням вартості майна (К)

за мінусом авансового платежу (А) на коефіцієнт розстрочки (а) [6]:

$$R = (K-A)*a, \quad (1)$$

де *a* – визначається за формулою:

$$a = i / [1 - (1+i)^{-n}]. \quad (2)$$

У нашому випадку коефіцієнт розстрочки дорівнюватиме 0,24 (0,07 / [1 - (1+0,07)⁻⁵]).

Сума авансу становить 9 000 тис. грн (45 000 * 0,2).

Розмір щорічних лізингових платежів становитиме 7 200 тис. грн: [(45000-9000)*0,24].

Розмір виплати основного боргу (d_n) визначаємо за формулою:

$$d_1 = R-K1*i, d_2 = R-K2*i, \dots, dt = R-K_{t-1}*i \quad (3)$$

Щорічний розмір виплати основного боргу становитиме: d₁ = 7200 - ((45000-9000)*0,07) = 7200 - (36000*0,07) = 4 680 тис. грн., d₂ = 7200 - (28800*0,07) = 5 184 тис. грн. і т. д.

Абсолютна величина винагороди з кожним роком зменшується, адже зменшується сума, на яку нараховуються відсотки.

Розмір винагороди визначаємо як різницю між сумою лізингового платежу і сумою основного боргу: 1 рік – 2520 тис. грн (7200-4680), 2 рік – 2016 тис. грн (7200 - 5184) і т.д.

На основі наведених розрахунків побудуємо графік лізингових платежів (таблиця 2).

Таблиця 1

Графік лізингових платежів на основі щорічних рівновеликих виплат з урахуванням 20 % авансового платежу, тис. грн.

Авансовий платіж	Залишок боргу на початок періоду	Винагорода, 7%	Виплата вартості об'єкта лізингу	Загальна сума лізингового платежу
	9 000	–	–	–
1	36 000	2520	4680	7200
2	28 800	2016	5 184	7200
3	21 600	1512	5 688	7200
4	14 400	1008	6 192	7200
5	7 200	504	6 696	7200
Всього:	0	7560	28440	36000

⁵ Регіональний пасажирський турбогвинтовий Ан-140 було розроблено для заміни на повітряних трасах «ветерана» Ан-24. Пасажиромісткість Ан-140 – 52 особи, підвищено комфортабельність. Регулярні пасажирські перевезення розпочалися у березні 2002 року. Ан-140 відрізняють низький рівень витрат на обслуговування і можливість експлуатації на невідготовлених аеродромах. На жаль, через різні економічні негаразди Ан-140 не став масовим близькомагістральним авіалайнером на українських авіалініях, саме тому розглядаємо можливий варіант просування його на ринок авіаперевезень.

⁶ Вартість об'єкта лізингу надається з урахуванням курсу валют, що діяв на момент розрахунку.

Отже, у нашому прикладі суми лізингових платежів рівномірно вносилися орендарем. Граничний розмір відсотків чітко визначений, проте абсолютна величина винагороди з кожним роком зменшується через те, що зменшується сума, на яку нараховуються відсотки.

Оцінемо ефективність лізингової операції, знаючи, що ставка банківського кредитування у гривнях 22%⁷. Тоді за методом складної ставки відсотка розрахуємо суму винагороди:

$$S = P \cdot (1+i)^n \quad (4)$$

де S - нарахована сума платежу (боргу),

P - початкова сума боргу,

i - складна відсоткова ставка,

n - число періодів нарахування відсотків.

У нашому випадку $S = 36000 \cdot (1+0,22)^5 = 97297,49$ тис. грн. Звідси сума винагороди, сплачена лізингоотримувачем, буде становити різницю між нарахованою сумою платежу та початковою вартістю об'єкта лізингу: $97297,49 - 45\,000 = 52297,49$ тис. грн.

Отже ця сума майже у сім разів перевищує суму винагороди, яку ми сплатили б, використавши послуги лізингової компанії. На мою думку, така економія обігових коштів є суттєвим фактором вибору саме лізингу у подібних операціях.

Окрім того, для отримання суми кредиту у розмірі, достатньому для купівлі літака, необхідні відповідні гарантії, застави – адже сума чимала. В той же час в лізинговій угоді ці моменти продумані, заставою є саме майно (тобто літак) тощо.

Масові проекти, такі, як свого часу виробництво Ан-24, — це шлях до надійності й домінування на своєму сегменті ринку. Але щоб, наприклад, Ан-140 був зроблений у серії до 2 тис. од., необхідні оборотні кошти і, відповідно, кредити й інвестиції. Сьогодні, коли весь світ бере авіаційну техніку в лізинг, ніхто не купуватиме літаки, здійснюючи передоплату.

⁷ <http://news.finance.ua/ru/orgsrc/-/2/1>

⁸ Харлашкина М. Р. Зарубежный опыт финансового лизинга в авиационной отрасли // Финансы. – 2006. - № 11. - 68-69 с.

⁹ Постанова Уряду РФ № 466 від 26 червня 2002 р.: «О порядке возмещения российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда российского производства, получаемые ими от российских лизинговых компаний по договорам лизинга, а также части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в 2002 году в российских кредитных организациях на приобретение российских воздушных судов».

Лізинг є порівняно новим видом інвестиційної діяльності для економіки нашої країни, але має широке розповсюдження в Європі та інших розвинутих країнах.

Підбиваючи підсумки дослідження, заважимо:

Переваги лізингу літаків:

✓ Можливість довгострокового (до 15 років в «Люшин Фінанс Ко») фінансування придбання повітряних суден з мінімальним внесенням власних засобів.;

✓ можливість організації лізингодавцем ефективної системи підтримки літальної придатності літаків, що їх придбавають;

✓ можливість отримання від лізингодавця додаткових гарантій літальної придатності та гарантій літально-технічних характеристик.

1. Умовою розвитку лізингу є ефективна законодавча база. Останнім часом за кордоном ведеться активна робота з удосконалення правових документів, що регулюють лізингові операції. Одним з найважливіших є Кейптаунська конвенція про міжнародні гарантії щодо прав на рухоме обладнання та Протокол з авіаційного обладнання, що до неї додається⁸.

2. Створення авіалізингової компанії було зумовлене необхідністю виходу із кризи цивільного авіабудівництва Росії, що була викликана розпадом Радянського Союзу. Вихід було знайдено у створенні механізмів фінансового лізингу у сфері цивільного авіабудівництва, що в майбутньому відобразилися в Державній програмі лізингу цивільної авіатехніки. Завдяки розвитку даної програми авіаперевізники отримали можливість брати на умовах фінансового лізингу нові повітряні судна російського виробництва з відстрочкою платежу на 10-15 років, а авіабудівельні підприємства – відновити випуск сучасної та конкурентноздатної мродукції.

3. Зазначимо, що в Росії на даний момент є велика підтримка цього проекту з боку Уряду. Державні субсидії покривають до 18 % лізингового платежу⁹.

4. Однією з програм «Ілюшин Фінанс Ко» є лізинг нових регіональних літаків. У сегменті регіональних машин пасажиромісткістю 70-100 місць особливий інтерес викликає перспективна розробка АНТК ім. О. К. Антонова – сімейство нових російсько-українських літаків АНТОНОВ-148. Новий літак Ан-148 у повній мірі відповідає сучасним та перспективним вимогам міжнародних авіаційних стандартів до шуму, вимогам безпеки польотів та складу бортового обладнання.

5. Отже, літаки, розроблені українським підприємством, мають попит у сусідів. Але чому б нам не реалізувати свої ідеї, що є найціннішим товаром, і в середині країни? Звісно, що для цього необхідна значна підтримка з боку держави, але ж необхідно думати про перспективу, про санацію галузі.

6. Завдяки державній підтримці в США та Західній Європі два потужних виробника авіатехніки «Боїнг» та «Ербас» реалізують щорічно декілька сотень літаків кожна. Користуючись державними гарантіями (як правило в об'ємі до 85 % від вартості), авіакомпанії, що використовують лізингові механізми, залучають доступні кредити на строк від 12 до 15 років. Однією з причин швидкого розвитку лізингу в США свого часу були податкові пільги: прискорена амортизація і інвестиційні податкові пільги (до 10% вартості нових інвестицій віднімалося від суми податку). Але право на податкові пільги виникало тільки тоді, коли угода відповідає правилам, що встановлюються Управлінням внутрішніх прибутків міністерства фінансів США для оренди (тривалість лізингу не менше 30 років, ціна майна на рівні ринкової, орендар повинен бути забезпечений ринковим рівнем прибутку та ін.).

7. Останнім часом одним із основних джерел фінансування, що їх використовують лізингодавці для закупівлі авіатехніки та передачі її у лізинг, є сек'юритизація лізингових угод. Проте така схема буде діяти лише за умов високого кредитного рейтингу випущених цінних паперів, адже сек'юритизація можлива тільки по відношенню до якісних активів, за участі надійних лізингових компаній та лізингоотримувачів.

8. В Україні поки що немає спеціального законодавства щодо авіаційного фінансового лізингу, існує лише загальний ЗУ «Про фінансовий лізинг» та окремі статті, присвячені цьому питанню в Цивільному та Господарському кодексах. Наразі стає очевидним необхідність гармонізації законодавства України із законодавством країн Європейського Союзу і в цьому аспекті великі сподівання покладаються на успіх проекту «Розвиток лізингу в Україні», започаткованого Міжнародною Фінансовою Корпорацією.

9. Без державних гарантій отримати довгостроковий кредит на вигідних для вітчизняних підприємств умовах практично неможливо. Отже, виникає потреба у створенні профільної компанії з лізингу авіаційної техніки. Беручи до уваги досвід країн, де лізинг повітряних суден успішно розвивається, необхідно доопрацювати законодавство України, що визначає умови передачі в лізинг повітряних судів; створити умови для обмеження імпорту повітряних судів, аналоги яких випускають вітчизняні підприємства. ВАТ «Укртранслізинг» планує розпочати, за відповідної державної підтримки, реалізацію програми лізингу нового літака розробки АНТК ім. Антонова АН-148. Проте держава поки що залишається осторонь цього проекту. В той же час російські лізингові компанії вже активно проводять роботу по організації в Росії і в Україні серійного виробництва літака АН-148 та організації системи продажу. Виникає парадоксальна ситуація, коли український літак може просто не дістатися вітчизняним авіаперевізникам, які його так гостро потребують.

10. Ситуація, що склалася на сьогоднішній день у світовій галузі авіаперевезень, підтверджує той факт, що ринок повітряних перевезень дуже чутливий до політичної й економічної нестабільності. Так сьогодні українські авіакомпанії зазнають збитків через фінансову кризу і змушені скорочувати рейси.

У складному фінансовому становищі опинилася найбільша українська авіакомпанія «Аеросвіт». Вона в терміновому порядку вже скасувала рейси по 14 напрямкам. Так, з листопада 2008 по квітень 2009 року компанія закриває внутрішні рейси з Києва по напрям-

ках у Харків, Ужгород, Чернівці й Івано-Франківськ. З міжнародних рейсів компанії постраждають перельоти в Китай, Індію, європейські напрямки, а також маршрут на Нью-Йорк.

Слідом за «Аеросвітом» свої рейси скорочують компанії «Дніпроавіа» і «Українські Середземноморські авіалінії». «Дніпроавіа» згортає частину перельотів із Дніпропетровська в Київ, Івано-Франківськ, Ужгород і Одесу. А «Середземноморські авіалінії» вже урізали частину рейсів по маршруту Київ - Тегеран¹⁰. Головні причини, за якими авіакомпанії несуть збитки, - зниження пасажиропотоку і високі ціни на паливо. Ціна тонни авіапалива в Україні на 300-400 доларів вище, ніж в інших країнах. Інші українські авіаперевізники також мають істотні фінансові труднощі. Завантаження на їхніх рейсах коливаються на рівні 30-40%. Це змушує компанії максимально оптимізувати витрати.

Автор сподівається, що, незважаючи на негативні економічні зміни в діяльності авіаперевізників авіабудівельна галузь отримає підтримку державних діячів і буде розвиватися. Лізинг, як ефективний фінансовий інструмент, набуде застосування в період виходу із кризи, зокрема, в умовах підвищення складності отримання кредитів.

Література

1. Закон України від 16.12.1997 № 723/97-ВР «Про фінансовий лізинг»;
2. Шевчук Ю. Лізинг як фінансовий інструмент: особливості та переваги // Фінансовий ринок України. – 2006.- № 10 (36).- С. 23-25.
3. Черемисова Т. Розрахунок складових елементів лізингового платежу з урахуванням інфляції та попиту на лізингові послуги в Україні // Вісник НБУ. ? 2006. ? № 8.- С. 57.
4. Безклубна Н. Л. Напрями розвитку лізингу // Економіка та держава. – 2006. - №12.-С.44-45.

5. Тимченко О. Становлення і розвиток лізингу в Україні // Вісник НБУ. – 2007.- №2.-29 с.

6. Харлашкина М. Р. Зарубежний опыт финансового лизинга в авиационной отрасли // Финансы. – 2006.- № 11.- 68-69 с.

7. Радіоненко О. М. Обґрунтування розміру авансового платежу та строків виплати лізингових платежів при укладенні лізингових угод у сільському господарстві // Економіка АПК. – 2002. - № 7. – С. 84-85.

8. Кузьміна З. М. сутність і структура лізингових платежів // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. – 2008.- 3 2. – с.325-329.

9. Семенова Ю. Лізинговий механізм у системі державного регулювання інвестиційної діяльності в Україні // Підприємництво, господарство і право. – 2007. - № 3. – С. 125-128.

10. Січко Д. До питання визначення лізингу. // Підприємництво, господарство і право. – 2008. - № 9. – С. 101-104.

11. Парій В.М. Національний авіаційний університет // Рішення задачі оперативної діагностики ризику банкрутства авіапідприємств в умовах світової фінансової кризи <http://www.nbu.gov.ua>

12. <http://zakon.rada.gov.ua>

13. <http://www.ifc-leasing.com/leasing.php>

14. <http://195.78.68.76/mintrans/control/uk/publish/article>

15. <http://news.finance.ua/ru/orgsrc/~/2/1>

16. <http://infoavia.ru/airplanes/an140/>

17. <http://avia.gov.ua/news/>

РІПНУ

¹⁰ Парій В.М. Національний авіаційний університет // Рішення задачі оперативної діагностики ризику банкрутства авіапідприємств в умовах світової фінансової кризи м. Київ УДК 656.7:658(045)