

УДК 658.91:629.73(477)(045)

Іваницька Ольга Михайлівна

заступник директора з наукової роботи Інституту міжнародних відносин Національного авіаційного університету (м. Київ), професор кафедри державного управління і місцевого самоврядування Херсонського національного технічного університету (за сумісництвом), доктор наук з державного управління, професор;

Гадіак Анастасія Георгіївна

бакалавр спеціальності «Міжнародні економічні відносини» Інституту міжнародних відносин Національного авіаційного університету

**СУЧАСНИЙ СТАН АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ ТА ПРОБЛЕМИ
ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ АВІАЛІЗИНГУ
В УКРАЇНІ**

Анотація: Статтю присвячено визначенню перспектив розвитку авіалізингу в Україні. Проаналізовано сучасний стан авіаційної галузі, окреслено проблеми розвитку авіалізингу в Україні та виявлено причини їх виникнення.

Ключові слова: лізинг, авіалізинг, авіаційна галузь, пасажирообіг, лізингодавець, лізингоодержувач.

**Иваницкая О.М., Гадяк А.Г. Современное состояние
авиационной отрасли и проблемы государственного регулирования
развития авиализинга в Украине**

Аннотация. Работа посвящена определению перспектив развития авиализинга в Украине. Проанализировано современное состояние авиационной отрасли, выявлены проблемы развития авиализинга в Украине и причины их возникновения.

Ключевые слова: лизинг, авиализинг, авиационная отрасль, пассажирооборот, лизингодатель, лизингополучатель.

**Ivanytska O.M., Gadyak A.G. The current state of the aviation and
problems of state regulation of avializing in Ukraine**

Annotation. The article is devoted to air leasing development perspectives in Ukraine. The present statement of the airline industry have been analyzed, the problems of air leasing in Ukraine and their causes have been enlightened.

Key words: leasing, air leasing, aviation industry, passenger turnover, lessor, lessee.

Постановка проблеми в загальному вигляді. На сьогодні лізинг є ефективним інструментом, що дозволяє оперативно оновлювати основні фонди, зокрема парк авіаційних суден, без наявності повної суми вартості цих фондів. Одним із видів лізингу є авіалізинг, який у випадку з Україною дозволив би посісти нашій державі належне місце

серед інших країн світу та вдосконалювати передові технології виробництва повітряних суден. На сьогодні авіаційна галузь України характеризується нестабільністю і наявністю низки проблем, що потребують негайних дій.

На думку багатьох науковців, дослідження проблем розвитку та регулювання лізингу в Україні набуває важливого значення в сучасних умовах, а враховуючи те, що в Україні авіаційна галузь є однією із стратегічних галузей, яка відіграє важливу роль у розвитку економіки країни, аналіз стану авіаційної галузі та проблем розвитку авіалізингу в Україні є необхідним для впровадження та використання його переваг.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні аспекти розвитку авіаційної галузі та авіалізингу досліджувалися багатьма вченими, це зокрема В. Гаташ, А. Чорноротов, А. Муравський та інші. Вивченням питання лізингу займалися такі дослідники, як С. Брус, Н. Ярошевич, В. Лагутін, Н. Щеголева, А. Румянцев, С. Пивоваров, Д. Липницький та інші.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Питання лізингу й авіаційної галузі, якщо розглядати їх окремо, є дослідженими. Однак практично відсутня система досліджень із застосування лізингу в авіації України. Тому тема авіалізингу потребує додаткового дослідження, що дозволить виявити закономірності і запропонувати план майбутніх дій щодо розвитку авіалізингу в Україні.

Формулювання цілей статті. Темою статті є аналіз сучасного стану авіаційної галузі України, а також вивчення напрямків застосування авіалізингу для вирішення низки наявних проблем.

Виклад основного матеріалу. На сучасному етапі стабільний розвиток Української держави неможливий без розвитку авіабудування. Під час кризи ринку авіаційних послуг України було завдано нищівного

удару. Обсяги авіаперевезень скоротилися 2009 року на 1049,9 тис. осіб порівняно з 2008 роком.

Водночас продовжується збільшення пасажирообігу, що, звісно ж, є досить вагомим чинником, який сприятиме стабілізації авіаційної галузі. Однак кризові явища, які мають місце в більшості галузей економіки, продовжують впливати і на авіатранспорт. Крім того, без вирішення проблем, що пов'язані з фінансуванням авіаційної галузі, досягти позитивних зрушень у галузі та стабілізувати ситуацію не вдасться. У нашому дослідженні ми проаналізували кілька основних чинників, що безпосередньо впливають на розвиток авіаційної галузі України, – обсяги пасажиропотоків, вантажопотоків і виробництво авіатехніки.

Україна має досить потужний потенціал у галузі авіації. Зокрема, на її території міститься два найбільших виробники авіатехніки в СНД – Харківське державне авіаційне промислове підприємство та Авіаційний науково-технічний комплекс ім. О.К. Антонова, що є лідерами українського літакобудування. Загалом станом на липень 2012 року в Україні діють 26 організацій, що мають чинний Сертифікат розробника авіаційної техніки, а шість із них мають необмежений термін дії цього Сертифіката. У цілому в Україні 25 підприємств мають право створювати і розробляти нові моделі і технології авіаційного обладнання. На українському ринку авіаційних перевезень (станом на 31.10.2012) чинний сертифікат експлуатанта мають 88 авіакомпаній, з яких лише 43 мають право здійснювати пасажирські перевезення [1].

Отже, Україна володіє досить потужним потенціалом та має наукову і промислову базу, що представлено 25 підприємствами, які можуть розробляти й удосконалювати авіаційну техніку. Незважаючи на досить складні економічні обставини, Україна поки ще зберігає свій базовий науковий, технічний і виробничий потенціал, що дав змогу

розробити і сертифікувати за останній час кілька зразків техніки цивільної авіації, яка конкурує зі своїми світовими аналогами. Як приклад, можна навести АН-148 та АН-158, що відповідають сучасним міжнародним стандартам.

До 2007-2008 років лідерами в будівництві літаків були два найбільші авіаційні заводи – Київський державний авіаційний завод «Авіант» і Харківське державне авіаційне виробниче підприємство, а також розробник унікальних технологій з будівництва літальних апаратів АНТК ім. Антонова, що плідно співпрацюють уже понад 70 років.

Результатами їх співпраці стало виробництво серії літаків «Ан» – від Ан-2 до Ан-148. «Антонов» – всесвітньо відомий бренд регіональних пасажирських, транспортних і військово-транспортних літаків малого, середнього та важкого класів. Ще ніхто в світі не створив літаків, рівних «Мрії» (Ан-225) та «Руслану» (Ан-124) і нікому не вдалося виготовити таку серію регіональних турбогвинтових пасажирських літаків, якими є Ан-24 [2]. Саме «Руслан» (Ан-124) повернув СРСР лідерство у важкій транспортній авіації, позбавивши Lockheed C-5 Galaxy титулу найбільшого літака в світі. 1985 року на літаку Ан-124 «Руслан» було встановлено 21 світовий рекорд, зокрема з вантажопідйомності (171219 кг на висоту 10750 м), а 6 травня 1987 р. було встановлено світовий рекорд дальності польоту за замкнутим маршрутом (20150,92 км). Не поступається і Ан-225 «Мрія», що є наступним кроком у розвитку літака Ан-124 «Руслан». Літак має герметизований вантажний відсік і пасажирський салон над ним, розрахований на 70 пасажирів. Літак Ан-225 «Мрія» відзначено у 106 світових рекордах [3]. За оцінками експертів, сьогодні літаки серії «Антонов» експлуатуються в 42 країнах світу.

У грудні 2009 року відбулася важлива подія для українського літакобудування: було офіційно завершено процес приєднання

Київського авіаційного заводу «Авіант» до АНТК ім. О. Антонова. Головним мотивом цього була потреба виведення заводу «Авіант» з кризового становища, у якому той перебував кілька попередніх років [4].

Щодо українських авіаперевезень, то цей ринок після розпаду СРСР переживав занепад протягом майже восьми років, але, починаючи з 1999 року, ринок українських авіаперевезень постійно зростає, що видно з динаміки обсягів перевезень (рис. 1)

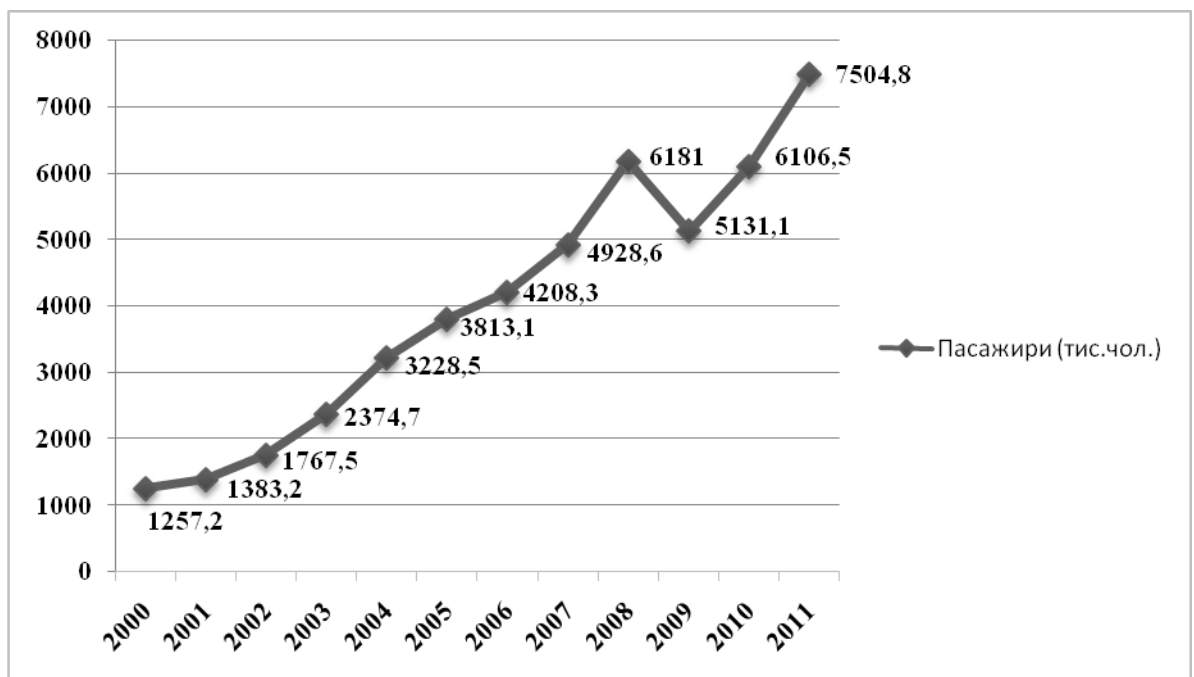


Рис. 1. Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України у 2000-2011 рр. (складено за [9])

З рис. 1 видно, що обсяги перевезень пасажирів авіаційним транспортом збільшуються, починаючи з 2000 року. Лише 2009 року спостерігалось зменшення пасажиропотоку з 6,181 млн. осіб до 5,131 млн., що пов'язано зі світовою фінансовою кризою, яка вплинула і на авіаційну галузь України.

2010 року було перевезено 6,1 млн. пасажирів, що на 19,22% більше ніж 2009 року, 2011 року було перевезено 7,5 млн. пасажирів, що на 22,7% більше ніж 2010 року, а за січень-вересень 2012 року було

перевезено 6,4 млн. пасажирів, що на 10,4% більше за відповідний період 2011 року (за даними Державної служби статистики [5]). Загалом спостерігаються позитивні зрушення в сфері авіаційних перевезень України, але, незважаючи на них, також існують і деякі проблеми в цій галузі.

До цих проблем віднесемо:

- нестабільність кон'юнктури зовнішніх ринків, що впливає і на активність перевезення авіатранспортом пасажирів і вантажів;
- криза внутрішнього ринку авіаційної техніки, пов'язана з недостатньою кількістю коштів в авіаційних компаній для оновлення парку повітряних суден;
- відсутність в авіаційній галузі власних фінансових ресурсів, потрібних для її розвитку;
- нерозвиненість кредитних механізмів і лізингу з фінансування виробництва і постачання авіаційних суден;
- відсутність стимулів для вітчизняних та іноземних компаній до інвестування в авіаційно-будівельну промисловість;
- недостатнє та неповне фінансування робіт, передбачених державною цільовою програмою розвитку цивільно-авіаційної техніки України, що призвело до недотримання термінів виконання низки робіт зі створення нового покоління вітчизняних цивільних повітряних суден;
- падіння інтелектуального потенціалу науково-дослідних інститутів, конструкторських бюро і підприємств, що виробляють серійну продукцію, переривання процесу зміни поколінь авіаційних учених, інженерів, техніків і висококваліфікованих робітників;
- посилення конкуренції як на зовнішньому, так і на внутрішньому ринку з боку закордонних авіапромислових компаній.

Головною проблемою, за цими дослідженнями, є те, що парк повітряних суден України є надто застарілим, оскільки близько 80%

літаків використовуються понад 10 років, а їх технічний розвиток та обслуговування не відповідає стандартам сучасної авіації. Це безпосередньо пов'язано з тим, що авіаційним компаніям не вистачає фінансування для того, щоб відновити парк літаків. За останніми даними обсяг фактичного фінансування державного бюджету транспортно-дорожнього комплексу в кілька разів нижчий від запланованих обсягів (табл. 1).

Таблиця 1

**Видатки Державного бюджету України за січень-червень 2010-2012 рр.
на потреби транспорту**

Рік	План видатків, млн. грн..	Фактично використано, млн. грн.	Виконання плану видатків, %
2010	9619,2	4373,7	45,46
2011	14590,1	6259,2	42,9
2012	14311,7	7569,1	52,88

Примітка: складено авторами за [1].

Як можна побачити з табл. 1, виконання плану з фінансування транспортної галузі складає всього 45,46 % 2010 року, 42,9 % – 2011 року та 52,88 % – 2012 року, що, звісно ж, не задовольняє потреби транспорту України, зокрема авіаційного.

Економічне становище авіапідприємств України багато в чому залежить від кон'юнктури зовнішніх ринків. Нестабільні показники відновлення ділової активності економік країн, що є основними споживачами української продукції, в останні роки були одним із ключових чинників, що негативно впливали на авіаційну галузь. Пріоритетними ринками збуту української продукції можна назвати країни СНД, Індію, Ірак, Іран, Лівію, Єгипет [6]. Тобто перспективними ринками збуту для українських виробників авіатехніки є країни Африки та Азії, адже в цих країнах попит на більш дорогі літаки залишається досить низьким порівняно з попитом на українські літаки.

Таблиця 2

Виробництво літаків в Україні за 2002-2011 рр.

Рік поставки	Тип літака	Кількість	Виробник	Замовник
2002	Ан-140	2	ХДАПП	Авіакомпанія «Одеські Авіалінії»
	Ан-140	1	ХДАПП	Авіакомпанія «Аероміст-Харків»
	Ан-124	1	ДП «КиАЗ «Авіант»	Лівія

2003	Ан-140	2	ХДАПП	Авіакомпанія «Аероміст-Харків»
	Ан-140-100	1	ХДАПП	Авіакомпанія «Мотор- січ»
	Ан-124	1	ДП «КиАЗ «Авіант»	ОАЕ
2004	Ан-140-100	2	ХДАПП	«Ілліч-Авіа»
	Ан-140-100	1	ХДАПП	AZAL (Азербайджан)
2005	Ан-74-Т-200А	1	ХДАПП	Єгипет
	Ан-140-100	2	ХДАПП	AZAL (Азербайджан)
	Ан-32П	2	ДП «КиАЗ «Авіант»	Лівія
2006	Ан-32Б	1	ДП «КиАЗ «Авіант»	Спочатку літак було призначено для Судану, 2008 р. передано Екваторіальній Гвінеї.
2008	Ан-32П	4	ДП «КиАЗ «Авіант»	МНС України
2009	Ан-148	1	ДП «КиАЗ «Авіант», ХДАПП	–
	Ан-74	3	ХДАПП	–
2010	Ан-148	1	АНТК ім. Антонова	–
	Ан-32	3	АНТК ім. Антонова	–
2011	Ан-32	2	АНТК ім. Антонова	Ірак
	Ан-74	1	АНТК ім. Антонова (ХДАПП)	Туркменістан
	Ан-148-100	1	АНТК ім. Антонова	МАУ
Усього		33		

Примітка: складено авторами за [22].

Як можна побачити з табл. 2, в Україні за період 2002-2011 рр. було вироблено лише 33 літаки всіх типів, що є досить низьким показником, урахувавши потенціал України в авіаційній галузі. Водночас світова потреба в літаках Ан-148 оцінюється орієнтовно в 300 машин, а Ан-158 – у 240 машин.

Порівняно з контрактами, що укладаються на українські літаки, ця величина є значно меншою. На думку фахівців ми повинні виробляти 25-30 літаків на рік, але за наявної на сьогодні виробничої логістики це зробити по суті неможливо. Потрібна модернізація, не вистачає персоналу, здатного швидко та якісно збирати ці машини на сучасному обладнанні.

Наявність усіх проаналізованих вище показників пов'язана з низкою проблем, що існують в авіаційній галузі України.

Досить важливою проблемою є відсутність достатньої кількості коштів в авіаційних компаніях для відновлення парку літаків – це можна назвати кризою цивільною авіації на внутрішньому ринку. Стан парку повітряних судів в Україні перебуває в досить критичному стані, адже він майже не оновлювався за часів незалежності України. Вік літаків, що використовуються українськими авіакомпаніями, уже давно перетнув граничну межу, установлену виробниками щодо термінів служби літальних апаратів, і внаслідок цього виникає загроза безпеки польотів.

Також важливою проблемою є моральний стан парку авіаційних суден, адже літаки, що використовуються вітчизняними авіакомпаніями, не мають технічних характеристик, які цілком відповідають міжнародним стандартам щодо рівня шуму, засобів навігації, електронних приладів і засобів, що забезпечують безпеку польотів. І це, зрештою, впливає на виконання пасажирських і вантажних перевезень, а саме обмежує їх виконання до африканських і близькосхідних країн. Через те, що вік повітряних суден досить значний, а рівень морального стану досить низький, можна говорити про низький рівень надійності авіаційної техніки. Як наслідок, це призводить до зростання витрат на використання та обслуговування повітряного транспорту. Ці витрати можна назвати нерентабельними та недоцільними, адже вони йдуть не на оновлення застарілого парку авіаційних суден, а на модернізацію старого обладнання.

Іншою досить важливою проблемою є те, що основна частина авіакомпаній України не в змозі освоювати перспективні напрямки перевезень, забезпечити необхідну для прибуткової роботи частоту польотів з причини неефективності та ненадійності техніки, що експлуатується. У результаті вітчизняні авіакомпанії втрачають конкурентоспроможність, поступаючись світовим лідерам ринками авіаперевезень як далекого, так і ближнього зарубіжжя. При

продовженні цієї тенденції виникає загроза втратити і внутрішній ринок [7].

Досить істотною є проблема, що пов'язана із законодавчою базою України, яка майже не націлена на стимулювання авіаційної галузі України та підтримку національного виробника авіатехніки, а навіть перешкоджає розвитку українських виробників літаків. Такий висновок можна зробити з того, що на початку 2012 року Міністерство інфраструктури України внесло на розгляд парламенту законопроект щодо введення нульової ставки оподаткування імпорту нових літаків. Воно також пропонує встановити нульову ставку збору за першу реєстрацію для літаків і гелікоптерів, що ввозяться до України [8]. Цей законопроект було прийнято 18.09.2012 року. Він націлений на підвищення конкурентоспроможності літаків вітчизняного виробництва, судячи з його назви, але це, на нашу думку, не зовсім збігається з тим, що буде відбуватися в реальності, адже в ньому преференції надаються не вітчизняним, а іноземним виробникам літаків. Ми вважаємо, що ухвалення цього законопроекту призведе до того, що вітчизняні авіакомпанії будуть користуватися послугами іноземних виробників авіатехніки через їх високу якість, моральний стан, відповідність усім загальноприйнятим стандартам з безпеки тощо.

Отже, треба визначити, чому ж не буде виконуватися поставлена мета підвищення конкурентоспроможності вітчизняних виробників. Це пов'язано насамперед із тим, що українські виробники не мають достатнього фінансування з боку держави на виробництво літаків. Також український виробник, будуючи літак, платить ПДВ 20% на комплектувальні деталі, що придбані в Україні, і стільки ж відсотків складають митні збори на комплектувальні деталі іноземного виробництва, яких в авіалайнерах близько половини [8].

Ще однією важливою проблемою в українській авіаційній галузі є відсутність гнучких лізингових програм. Наведемо слова В. Богуслаєва: «Зараз у світі ніхто літаків не купує, усі працюють за лізинговими схемами. Приміром, у Бразилії існує лізингова схема, яка орієнтована на фінансову підтримку іноземних покупців бразильських літаків. Ось і везуть бразильські літаки в Україну» [9]. На сьогодні лише одна компанія – «Укртранслізінг» – працює в Україні в напрямку надання в лізинг українських літаків і є першою компанією в цьому секторі. Кілька останніх років ідеться про компанію «Антонов-фінанс», яку було створено Міністерством інфраструктури України шляхом реорганізації державної компанії «Лізингтехтранс» в «Антонов-фінанс», що начебто дозволило б забезпечити продаж літаків українського виробництва відповідно до правил продажу європейських повітряних суден [10]. Проте, на жаль, жодної інформації про фактичну діяльність «Антонов-фінанс» ніде не наведено.

Висновки з даного дослідження. Після аналізу сучасного стану авіаційної галузі як з боку авіавиробників, так і авіакомпаній-перевізників можна зробити деякі висновки. Головним вирішенням майже всіх проблем, що наявні на сьогодні в Україні, може бути саме фінансовий авіалізінг. Як показує світова практика, застосування цього механізму фінансування є досить успішним і має місце в країнах з різним рівнем економічного розвитку. Саме лізинг дозволяє на вигідних умовах для обох сторін забезпечити розвиток авіаційної галузі в країні, що стратегічно важливо сьогодні в Україні.

Перспективи подальших розвідок. У подальшому ми плануємо підготувати ще декілька статей з цієї тематики.

Список використаних джерел

1. Муравський А. Авіакомпанії vs авіабудівельники : [Електронний ресурс] / Муравський А. – Режим доступу: <http://www.day.kiev.ua/>
2. Бюджетний Моніторинг: Аналіз виконання бюджету за січень-червень 2012 року / І.Ф. Щербина, А.Ю. Рудик, В.В. Зубенко ; ІБСЕД, Проект «Зміцнення місцевої фінансової ініціативи (ЗМФІ-II) впровадження», USAID. – К., 2012. – С. 70.
3. Архангельская лизинговая компания : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.alk29.ru/>
4. Транспортний портал «Trans-Port» : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.trans-port.com.ua/>
5. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України : [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту: <http://avia.gov.ua/>
6. Центр воєнної політики та політичної безпеки / Авіаційно-космічна галузь України без емоцій : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://defpol.org.ua/>
7. Все об украинской авиации – крылья : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.wing.com.ua/>
8. Липницький Д. В. Лізинг як інструмент підвищення конкурентоспроможності та капіталізації транспортної галузі України : [Електронний ресурс] / Липницький Д. В. – Режим доступу : <http://www.nbu.gov.ua/>
9. Вікіпедія – вільна енциклопедія : [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту: <http://uk.wikipedia.org/>
10. Про Український Фонд Підтримки Підприємництва / Класифікація міжнародного лізингу : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ufpp.kiev.ua>