

**Козіна П. Ю., Тимошенко В. Ю.,**

студенти,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Козирева В. П., к.ю.н., доцент

## **ОСОБЛИВОСТІ АВІАЦІЙНОГО ЛІЗИНГУ ЗА ГОСПОДАРСЬКИМ ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ**

На сьогодні ринок авіаційної техніки – це ринок, на якому оперують дійсно великими сумами коштів. Крім цього амортизація і підтримка у належному стані авіаційної техніки відіграють значну роль в авіаційній діяльності. За таких умов лізинг літаків стає незамінним засобом, який дозволяє розвивати та підтримувати авіаційну галузь. 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 [3, с.103].

Стаття 292 Господарського кодексу України встановлює поняття лізингу у сфері господарювання. Дана стаття зазначає, що лізинг – це господарська діяльність, спрямована на інвестування власних чи залучених фінансових коштів, яка полягає в наданні за договором лізингу однією стороною (лізингодавцем) у виключне користування другій стороні (лізингоодержувачу) на визначений строк майна, що належить лізингодавцю або набувається ним у

власність (господарське відання) за дорученням чи погодженням лізингоодержувача у відповідного постачальника (продавця) майна, за умови сплати лізингоодержувачем періодичних лізингових платежів [1]. Залежно від особливостей здійснення лізингових операцій лізинг може бути двох видів – фінансовий чи оперативний. За формою здійснення лізинг може бути зворотним, пайовим, міжнародним тощо.

Об'єктом лізингу може бути нерухоме і рухоме майно, призначене для використання як основні фонди, не заборонене законом до вільного обігу на ринку і щодо якого немає обмежень про передачу його в лізинг. Нерухоме майно, яке є державною (комунальною) власністю, може бути об'єктом лізингу тільки за погодженням з органом, що здійснює управління цим майном, відповідно до закону. Не можуть бути об'єктами лізингу земельні ділянки, інші природні об'єкти, а також цілісні майнові комплекси державних (комунальних) підприємств та їх структурних підрозділів. Перехід права власності на об'єкт лізингу до іншої особи не є підставою для розірвання договору лізингу.

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 обладнання [2, с. 390]. 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". 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 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 [4, с.187].

Таким чином, головним способом вирішення проблем, пов'язаних із забезпеченням функціонування цивільної авіації 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 лізінг дозволяє на вигідних умовах для обох сторін забезпечити розвиток авіаційної галузі в країні, що стратегічно важливо сьогодні в Україні.

#### *Література*

1. Господарський кодекс України: станом на 17 листопада 2012 р. : (офіц. текст).- К. : ПАЛИВОДА А. В., 2012. – 212 с.
2. Галецька Т. Лізінг в Україні: історичний аспект виникнення і становлення / Т. Галецька // Наукові записки НУ "Острозька академія", Серія"Економіка". – №15. – С. 390-391.
3. Іваницька О.М. Сучасний стан авіаційної галузі та проблеми державного регулювання розвитку авіа лізингу в Україні / О.М. Іваницька, А.Г. Гадіак // Теорія та практика державного управління і місцевого самоврядування. Збірник Херсонського національного технічного університету. – 2013. – С.102-105.
4. Чернега А. П. Лізингові "крила" цивільної авіації України / А. П. Чернега // Часопис Київського університету права. – 2013. – С. 185-188.

УДК 341 : 339.13 (043.2)

**Корчак Я. О.,**

студент,

Київський професійно-педагогічний

коледж імені Антона Макаренка, м. Київ

Науковий керівник: Шуст Г. П., викладач II категорії

### **НАДАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ В ДІЯЛЬНОСТІ АВІАЦІЙНИХ СУБ'ЄКТІВ**

Виготовлення та реалізація продукції, виконання робіт чи надання послуг вартісного характеру становлять зміст господарської діяльності, яка здійснюється у сфері суспільного виробництва [1, с. 34-35; 2, ч. 1 ст. 3]. Існує багато видів господарської діяльності, які на сьогодні стрімко розвиваються та змінюються відповідно до потреб суспільства. Зокрема з розвитком авіаційної галузі та з почастищенням випадків звернення до авіації для задоволення різноманітних потреб як окремої особи, так і компанії чи держави, актуальною стає господарська діяльність із надання авіаційних послуг.

Відповідно до Повітряного кодексу України діяльність, яку здійснюють фізичні та юридичні особи в галузі авіації та/або організація повітряного руху України визначається як авіаційна діяльність [3, п. 3, 97 ст. 1].

Фахівці в галузі транспортного права зазначають, що авіаційна діяльність є різновидом господарської діяльності, яка здійснюється у сфері цивільної авіації та пов'язана із безпосереднім або опосередкованим використанням повітряних суден [4, с. 294].

Змістом авіаційної діяльності є виконання специфічних робіт із залучення авіації та надання авіаційних послуг. Залежно від їх характеру, авіаційну діяльність можна поділити на такі види: виконання авіаційних робіт з обслуговування сільського господарства; виконання авіаційних робіт з обслуговування лісового господарства; здійснення польотів пов'язаних із наданням населенню медичної допомоги; здійснення польотів з метою обстеження високовольтних мереж і мереж зв'язку, каналів, нафтопроводів, газопроводів, автошляхів продуктопроводів; здійснення польотів вертольотів, у тому числі на майданчики, що підібрані з повітря;