

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ РИНКУ ЛІЗИНГУ В УКРАЇНІ ТА ЙОГО ПОТОЧНИЙ СТАН*

О. В. Зайцев, канд. екон. наук, викладач;

О. В. Галахова, здобувач;

Х. Ю. Паращенко, студентка,

Сумський державний університет, м. Суми

У статті розглянуто проблеми розвитку лізингу в Україні. Зосереджено увагу на недоліках лізингових операцій. Розкриті причини стримування розвитку лізингових послуг в Україні. Досліджено тенденції участі іноземних інвесторів на українському ринку лізингу.

Ключові слова: *лізинг, інвестиції, еволюція лізингу, лізингові відносини, програма розвитку лізингу, міжнародний лізинг, оподаткування лізингових послуг.*

В статье рассмотрены проблемы развития лизинга в Украине. Сосредоточено внимание на недостатках лизинговых операций. Раскрыты причины сдерживания развития лизинговых услуг в Украине. Исследованы тенденции участия иностранных инвесторов на украинском рынке лизинга.

Ключевые слова: *лизинг, инвестиции, эволюция лизинга, лизинговые отношения, программа развития лизинга, международный лизинг, налогообложение лизинговых услуг.*

ВСТУП

В Україні на вітчизняних підприємствах існує нагальна потреба в оновленні не тільки існуючої матеріальної бази, необхідність не лише в модернізації та розширенні вже діючого модельного ряду основних фондів, а й у якісному оновленні засобів виробництва. Зараз, коли терміни морального зносу техніки скорочуються, зовсім не обов'язково та й не завжди вигідно володіти яким-небудь сучасним, високотехнологічним устаткуванням, цілком достатньо одержати право на його використання. Завдяки лізинговим операціям існує реальна можливість оновлення парку машин та механізмів, підприємства мають змогу використовувати та придбавати нове устаткування та обладнання. Завдяки лізингу в економіці в цілому можуть відбуватися позитивні зміни на шляху не лише застосування нової більш ефективної техніки, а і на шляху розвитку виробництва цієї нової ефективної техніки. Але через низку невирішених проблем лізинг не зайняв належного місця у вітчизняній економіці. Такий стан лізингових відносин є одним із гальмівних моментів розвитку виробництва в Україні, і тому саме іноземні компанії все більше його використовують. Звичайно, що залучення в економіку України іноземної більш продуктивної нової техніки через механізм лізингу є позитивним та економічно доцільним, але існує інша сторона цього процесу. Залучення через лізинг нової техніки є, з іншого боку, розвитком виробничого потенціалу виробників нової техніки. З огляду на зазначене лізинг може стати одним із дієвих інструментів економічного розвитку економіки нашої країни. Стає очевидним, що механізм лізингу має бути спрямований на вирішення проблем розвитку лізингу в Україні саме для українських лізингодавців-інвесторів, і в першу чергу для виробників «лізингової продукції».

Теоретичні й практичні проблеми лізингу досліджували у своїх працях

* Стаття рекомендована до друку доктором економічних наук Сотник І. М., СумДУ, м. Суми

багато як вітчизняних, так і зарубіжних авторів. Серед українських науковців слід звернути увагу, зокрема, на публікації: О. Грищенко, А. Жилінського, Н. Коваленка, Ю. Човнюка, Н. Внукову, В. Парнюка та інших. Серед зарубіжних дослідників можна виділити: Х.-Й. Шпіттлера, Т. Кларка, Р. Брейлі, Л.-Дж. Гітман, В. Газмана, Н. Адамова та ін.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Метою дослідження є викладення авторської позиції щодо визначення тенденції розвитку лізингу в Україні в умовах посткризового стану економіки України. Дослідження проводилися із врахуванням стану, який склався у сфері надання лізингових послуг на кінець 2011 року.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Розкриття сутності лізингової угоди бере свій початок ще за далеких часів Аристотеля (384/383 - 322 рр. до н.е.). Саме йому належить назва одного з трактатів у «Риторичі»: «Багатство полягає в користуванні, а не в праві власності».

На лізинг можна подивитися з різних точок зору. З юридичної точки зору, лізинг – це передача прав користування на певний період часу. З економічної точки зору, лізинг – це товарний кредит, кредит у формі основних фондів, який надається одержувачу у вигляді переданого у користування майна. З фінансової точки зору, лізинг – це специфічна форма фінансування на придбання майна, механізм інвестиційного процесу [1, с. 11].

Таким чином, лізингові операції є дещо «середнім» між:

а) формою кредитування (цільове, середнє або довгострокове з особливими умовами – застави того майна, з якого отримані кредитні ресурси);

б) інвестиційною діяльністю в широкому розумінні цього процесу; особливого виду орендних відносин, за яких первинний власник, передаючи власність із конкретним призначенням, водночас передає права та обов'язки щодо майна новому власникові, який, у свою чергу, надає предмет власності в тривале користування за певну винагороду, яка компенсує в повному обсязі всі його витрати через лізингові платежі, що мають виплачуватися в певних розмірах, за графіком і включати частину вартості предмета лізингу у вигляді амортизаційних відрахувань [1, с. 14]. Така об'єднувальна комплексність лізингових операцій є тим новим аспектом, завдяки якому лізинг мав би розвиватися.

Щоб зрозуміти стан ринку лізингу в Україні, доцільно коротко розглянути його еволюцію і стадії, які він проходить від своєї появи до цього часу. Еволюція лізингових послуг у світі схожа на розвиток будь-якого іншого ринку – зростає від виникнення до досягнення повного розвитку. Іноземні фахівці виділяють шість стадій розвитку лізингу, зокрема: оренду, простий фінансовий лізинг, комплексний фінансовий лізинг, пакетування послуг (операційний лізинг), нові лізингові продукти та зрілість лізингу. Основна частина світового лізингу сконцентрована у «трикутнику» – США – Західна Європа – Японія.

Ринок лізингу США характеризується істотною консолідацією лізингового ринку, яка має форму поглинань, придбань, спільних підприємств або альянсів та інвестиційних фондів і відповідає шостій стадії розвитку лізингу – зрілості лізингового ринку.

Ринок лізингу Німеччини перебуває сьогодні на стадії пакетування послуг або операційного лізингу. Причинами, що сприяли переходу до четвертої стадії, були інтенсивна конкуренція, передавання лізингових технологій з однієї країни в іншу, попит мультинаціональних лізингоодержувачів та розвиток вторинного ринку основних фондів.

Лізинг у Японії виник значно пізніше, ніж в інших розвинених

державках, проте значні та регулярні інвестиції у розвиток науки та техніки вплинули на стрімкий розвиток новітніх технологій, позначилися на темпах поступу ринку лізингу та вивели останнім часом японський ринок лізингу на п'яту стадію еволюції світового ринку лізингу – стадію нових лізингових продуктів [2, с. 109].

Незважаючи на активний розвиток фінансової системи, ринок лізингу в Україні знаходиться на етапі становлення. Так, у країнах з розвинутою ринковою економікою його частка в інвестиціях в основні засоби становить приблизно 30 %, а в решті країн з високими показниками зростання вона досягає 10-15% (в Україні – лише 1,2%). У країнах Східної Європи, що демонструють високі темпи економічного зростання (Естонія, Чеська Республіка, Угорщина, Польща), співвідношення річного обсягу ринку лізингу та ВВП дорівнює 2-5% (в Україні – лише 0,25 %). Інтерес до лізингу останніми роками зріс, про що свідчать тенденції докризового періоду [3, с. 88].

В Україні ринок лізингу перебуває на другій стадії, для якої характерним є фінансовий лізинг – найперша лізингова послуга, що відмінна від оренди, яка передбачає придбання лізингоодержувачем предмета лізингу в кінці терміну. Лізингодавець просто фінансує придбання основних фондів через лізинг, не бажаючи його повернення в кінці терміну, наражається лише на кредитний, а не на майновий ризик через нерозвиненість вітчизняного вторинного ринку. Лізинговий продукт, як правило, пропонується у дилерській мережі певного виду продукції та обмежений фінансуванням придбання майна без пропозиції сервісного обслуговування. Український ринок значною мірою залежний від процентів за лізинговими операціями і лізингоодержувачу все ще дуже притаманна психологія власника.

Найбільш спадним за показниками вартості й кількості укладених в Україні договорів фінансового лізингу був 2009 рік (див. табл. 1). Саме тому за базу порівнювання беремо дані 2009 року.

Таблиця 1 – Вартість і кількість укладених в Україні договорів фінансового лізингу поквартально 2007 – 2011 рр.

	Вартість укладених угод, млн грн	Кількість укладених угод, шт.
2007 рік		
1-й квартал	755,1	1835
2-й квартал	6161,7	2143
3-й квартал	4990,0	2049
4-й квартал	4970,9	3248
2008 рік		
1-й квартал	2451,3	3066
2-й квартал	3595,2	2647
3-й квартал	2805,7	2707
4-й квартал	1130,4	1346
2009 рік		
1-й квартал	829,8	566
2-й квартал	573,2	1034
3-й квартал	561,0	829
4-й квартал	502,4	578
2010 рік		
1-й квартал	708,5	886
2-й квартал	727,9	948
3-й квартал	1332,17	1298
4-й квартал	2200,01	1963
2011 рік		
1-й квартал	1274,01	1843
2-й квартал	2768,04	2668
3-й квартал	4400,5	2828

За результатами дослідження ринку лізингу в Україні, проведеного Асоціацією «Українське Об'єднання Лізингодавців» спільно з Держфінпослуг [4], можна побачити, що кількість укладених договорів фінансового лізингу за III квартал 2010 року порівняно з III кварталом 2009 року збільшилася на 469 (56,5 %) і становила 1298 договорів. У вартісному вираженні, обсяг укладених договорів збільшився порівняно з аналогічним періодом 2009 року майже вдвічі і становив 1,33 млрд грн. Кількість укладених договорів фінансового лізингу в III кварталі 2011 року збільшилася на 1530 (118 %) у порівнянні з аналогічним періодом 2010 року і становила 2828 договорів. У вартісному вираженні обсяг укладених договорів за III квартал 2011 року збільшився порівняно з III кварталом 2010 року на 230 % і становив 4,4 млрд грн (табл. 1).

Можна констатувати, що протягом 2010-2011 років в Україні спостерігається поживлення ринку лізингових послуг. Підставою для такої констатації є також і така інформація.

Взявши до уваги, що вартість діючих договорів фінансового лізингу станом на кінець III кварталу 2010 року зменшилася на 0,5 млрд грн порівняно з кінцем III кварталу 2009 року і становила 28,7 млрд грн, а середня вартість діючої угоди станом на кінець III кварталу 2010 року зменшилася порівняно з 2009 на 36 млн грн (26%) і становила приблизно 1,02 млн грн (у кількісному вираженні діючих договорів на кінець періоду становить 19534 угоди) (див. табл. 2), показники 2011 року свідчать про загальне зростання.

Таблиця 2 – Вартість і кількість діючих договорів фінансового лізингу в Україні поквартально 2007 – 2011 рр.

	Вартість діючих угод, млрд грн	Кількість діючих угод, шт.
2007 рік		
1-й квартал	4,6	9491
2-й квартал	9,7	11167
3-й квартал	14,6	13382
4-й квартал	20,2	15102
2008 рік		
1-й квартал	21,7	13966
2-й квартал	25,9	18199
3-й квартал	29,5	18688
4-й квартал	28,5	17586
2009 рік		
1-й квартал	28,2	20917
2-й квартал	28,6	19236
3-й квартал	29,3	18718
4-й квартал	27,2	16490
2010 рік		
1-й квартал	28,6	18465
2-й квартал	28,4	20627
3-й квартал	28,7	19534
4-й квартал	30,5	19573
2011 рік		
1-й квартал	29,2	19975
2-й квартал	31,9	18258
3-й квартал	34,5	18823

Вартість діючих договорів фінансового лізингу станом на кінець III кварталу 2011 року збільшилася на 5,8 млрд грн порівняно з III кварталом 2010 року і становила 34,5 млрд грн. Зростання за 2011 рік «перекриває» спад 2010 року стосовно 2009 року. Порівняно з кінцем III кварталу 2009 року станом на кінець III кварталу 2011 року зростання ринку становить 17,7 %, або 5,2 млрд грн. Середня вартість

діючої угоди станом на кінець III кварталу 2011 р. збільшилася на 0,08 млн грн (4,6 %) і становить приблизно 1,83 млн грн. У кількісному вираженні обсяг діючих договорів на кінець III кварталу 2011 року становить 18823 угоди.

У III кварталі 2010 року порівняно з аналогічним періодом 2009 року спостерігається зменшення на 10,15 % питомої ваги договорів строком від 5 до 10 років та збільшення на 6,86 % питомої ваги договорів строком від 2 до 5 років; також збільшилася на 2,53 % питома вага короткострокових (до 2 років) договорів, а довгострокових (більше 10 років) договорів стало більше на 0,76 %. Таким чином, вартість договорів станом на 30.09.2010 року, що менше або дорівнює 2 рокам, становить 6,38 %; більше 2 або дорівнюють 5 рокам – 43,31 %; більше 5 або дорівнюють 10 рокам – 45,98 %; більше 10 років – 4,33 %.

Станом на III квартал 2011 року порівняно з 2010 роком спостерігається незначне збільшення (на 2,01%) питомої ваги договорів строком дії від 5 до 10 років та зменшення на 2,07% питомої ваги довгострокових договорів (більше 10 років), питома вага інших видів договорів змінилася неістотно.

Серед договорів фінансового лізингу у 2010 році переважали угоди в галузі транспорту (60,67 %), сільського господарства (12,85 %), будівництва (8,99 %) та сфері послуг (5,04 %). Серед договорів фінансового лізингу у третьому кварталі 2011 року, як і раніше, переважають угоди в галузі транспорту (60,67 %), сільського господарства (12,85%), будівництва (8,99 %) та сфері послуг (5,04 %).

Найбільшим попитом у 2010 році серед предметів лізингу користується транспорт (51,94 %), а також сільськогосподарська техніка (12,69 %) (табл. 3). У 2011 році картина попиту структурно не змінилася. Найбільшим попитом у 2011 році серед предметів лізингу користується транспорт (56,22 %), а також сільськогосподарська техніка (14,77 %) та комп'ютерна техніка (5,94 %).

Таблиця 3 – Вартісний розподіл договорів фінансового лізингу за видами обладнання 2009 2010 2011рр.

Вид обладнання	3-й квартал 2009 року, %	3-й квартал 2010 року, %	3-й квартал 2011 року, %
Транспорт	52,77	51,94	56,22
Комп'ютерна техніка та телекомунікаційне обладнання	3,21	5,94	5,29
Торгівельне та банківське обладнання	0,11	0,08	0,06
Друкарське та поліграфічне обладнання	1,06	0,98	0,75
Техніка, машини та устаткування для сільського господарства	12,01	12,69	14,77
Інше	30,84	28,37	22,90

Джерела фінансування лізингових операцій у 2010 році були майже рівномірно розподілені між позичковими коштами, в тому числі банківські кредити (47,42 %), при цьому їх питома вага зменшилася майже на 15 % порівняно з аналогічним періодом 2009 року; відповідно, питома вага власних коштів лізингових компаній збільшилася порівняно з аналогічним періодом 2009 року більш ніж на 15 % і становила 52,58 %.

Основними джерелами фінансування лізингових операцій у 2011 році були позичкові кошти, в тому числі банківських кредитів (91,77 %), при цьому їх питома вага збільшилася більше ніж на 44 % порівняно з

2010 роком, а питома вага власних коштів лізингових компаній порівняно з минулим роком зменшилася більш ніж на 44% і становила 8,06 %.

Цікавим для України є досвід організації лізингових відносин у різних країнах світу. У Франції, Бельгії, Іспанії та Японії існує спеціальне лізингове законодавство, в якому зазначаються види та форми лізингу; формулюються основні вимоги до проведення лізингових операцій та регламентуються відносини між їх учасниками. В США, Великобританії, Німеччині та Італії спеціальне лізингове законодавство відсутнє. Регулювання лізингових відносин ґрунтується на положеннях цивільного, торговельного та податкового законодавства. Однак це не завадило лізингу набути високих темпів розвитку. Так, у США обсяг лізингових послуг на 01.01.2008 р. становив 218,6 млрд дол., або майже 31 % валових інвестицій. Країни Європи займають друге місце за обсягом лізингових операцій. Станом на 01.01.2006 р, у лізинг було передано обладнання та нерухомість на суму майже 141 млрд євро. Через лізинг у Європі фінансується в середньому 25-30 % усіх інвестицій. Однією з головних причин стрімкого та успішного розвитку лізингового ринку в провідних країнах світу є сприятлива державна політика у сфері податкового законодавства (можливість застосування прискореної амортизації та надання податкової інвестиційної пільги). Українське законодавство характеризується наявністю суперечностей у визначенні основних положень організації лізингових відносин та високим податковим тиском на лізинговий бізнес. У країнах із перехідною економікою та країнах, які розвиваються, через механізм лізингу здійснюється 10-15 % інвестицій в основний капітал. У Росії цей показник за 2007 рік становить 8 %. Фактично ж обсяг лізингу для України в середньому менший за необхідний удвічі [5, с. 18].

У нашій країні лізингова форма кредитування не досить поширена. Одна з головних причин – великий попит на кредитні ресурси за досить високого рівня інфляції робить для банків більш привабливими короткострокове кредитування за високими відсотками, що дає можливість швидкого отримання високих прибутків. На сьогоднішній день в Україні існує приблизно півсотні зареєстрованих лізингових фірм, з яких насправді працює менше десяти. Вони (як й інші компанії, які не спеціалізуються на цій діяльності, але займаються нею) лише розробляють лізингові програми і поступово приступають до їх реалізації. Лізингові компанії є фінансово слабкими, оскільки повністю залежать від засновників, їм нерідко бракує коштів на придбання саме того обладнання, яке цікавить виробників як потенційних лізингоодержувачів. Насправді лізингових проектів дуже мало, у більшості випадків вони здійснюються за підтримки держави. Успішних приватних проектів узагалі одиниці [6, с. 184].

Загалом успішному формуванню лізингових відносин в Україні перешкоджають: несформованість на загальнодержавному рівні політики розвитку лізингу; недосконалість українського законодавства; жорстка система оподаткування лізингових операцій; низький попит на товари вітчизняного виробництва; низька платоспроможність усіх категорій споживачів [7, с. 142].

Спостерігаючи за темпами становлення і розвиток лізингового ринку, які не є досить значними, можна зробити висновок про складність ситуації, що склалася. Перешкод, які заважають розвитку такого необхідного інвестиційного інструменту, досить багато [6, с. 187]. Серед них можна виділити такі групи за рівнями: мегарівень, макрорівень і макрорівень.

Мегарівень включає проблеми у сфері міжнародних відносин України. Основним джерелом цих проблем, на нашу думку, є спадок, який

отримала Україна від СРСР, статус пострадянської держави зі всіма негативними для економіки наслідками, визначальними серед них є недовіра до України та неприйняття її до світової спільноти. Проте невизначеність і постійні зміни пріоритетних напрямів розвитку держави (європейські, російські) також відіграли важливу роль і створили їй імідж нестабільного фінансового партнера на міжнародному ринку. Як наслідок, в Україні як східно-європейської держави виникли проблеми інтеграції у світовий економічний простір. Інтеграційні проблеми лізингової діяльності на сучасному етапі виникають через нестабільність економічної та політичної ситуації у країні, що впливає на рішення керівників міжнародних організацій щодо участі України у міжнародних процесах. До проблем інтеграційного характеру доцільно зарахувати: неучасть України у багатьох міжнародних конвенціях та організаціях, діяльність яких пов'язана із регулюванням лізингу; невідповідність українського ринку лізингу міжнародним вимогам; неготовність українського ринку, особливо виробників, до вступу України у міжнародні організації; проблеми, пов'язані із регулюванням угод міжнародного лізингу.

Макрорівень об'єднує проблеми національно-державного значення, які стримують розвиток різних галузей економіки, негативно впливають на ринкові відносини в державі. Проблемамаи на сучасному етапі, які відносять до макрорівня, є:

- економічні (незадовільна кон'юнктура ринку основних фондів, несприятливий податковий клімат, низька конкурентоспроможність вітчизняної продукції на зовнішніх ринках, відсутність пільг для організацій, що займаються лізинговою діяльністю);
- адміністративні (невідповідність законодавчого забезпечення потребам ринку та світовій практиці регулювання лізингового бізнесу);
- соціальні (рівень мінімальної заробітної плати, споживання, заощадження, соціальних гарантій, діяльність профспілок тощо);
- психологічні (моральна неготовність потенційних лізингоотримувачів до використання нових форм фінансових взаємовідносин, небажання платити за ризики лізингової діяльності, нерозуміння суті лізингу та його переваг);
- ринкові (іноземні лізингові компанії є посередниками на фінансовому ринку, що породжує загрозу витоку капіталу, відтоку із державного бюджету та формування залежності від іноземних фінансових структур).

Мікрорівень – пов'язаний із проблемами, з якими стикаються суб'єкти, що надають лізингові послуги та господарські одиниці, що використовують чи мають намір скористатися послугами організацій, що надають лізингові послуги. До проблем лізингової діяльності на макрорівні можна віднести: кваліфікаційні проблеми, управлінські проблеми, фінансові проблеми, ресурсні проблеми, технічні проблеми, кон'юнктурні проблеми, конкурентні проблеми, маркетингові проблеми, проблеми регіональної та галузевої концентрації.

Проблеми лізингової діяльності залежно від рівня виникнення повинні вирішувати в уповноваженому органі чи установі. Так, якщо це проблеми мегарівня, то за їх вирішення повинні відповідати Міністерство закордонних справ, Міністерство фінансів, Міністерство економіки, Національний банк України, Держфінпослуг, Міністерство юстиції. Проблеми макрорівня вирішують, окрім вищеперелічених державних установ (за винятком Міністерства закордонних справ), ще й лізингові асоціації та об'єднання, які представляють та захищають права учасників лізингових відносин. Проблеми мікрорівня повинні вирішувати самі лізингові компанії чи установи, які надають лізингові послуги за підтримки та сприяння лізингових асоціацій [7, с. 143-147].

Крім перелічених вище проблем, негативною також є обмеженість термінів дії лізингових угод. У вітчизняній практиці переважають договори середньострокової дії на відміну від зарубіжних компаній, де лізингові угоди укладаються на довгостроковий термін. Не менш важливу роль відіграє слабкий розвиток інфраструктури ринку та відсутність інформації й реклами щодо лізингових послуг. Інфраструктура лізингового ринку повинна містити широкую мережу лізингових компаній, консалтингові фірми, інформаційну систему, банківські установи, маркетингові компанії, страхові й рекламні послуги, а також структури збуту. Недостатній інфраструктурний ринок лізингу спричиняє інші проблеми – брак кваліфікованих кадрів і недостатню інформованість потенційних споживачів лізингових послуг.

На жаль, вітчизняне законодавство не відповідає нормам міжнародного лізингового права. Спостерігається яскраво виражена тенденція залежності вітчизняного лізингового ринку від імпорту: близько 80% лізингових операцій є операціями міжнародного лізингу [6, с. 187].

Широкому поширенню лізингу також перешкоджають такі негативні фактори:

- загальносвітова фінансова криза, яка впливає на всіх суб'єктів лізингових угод;
- відсутність єдиного центру контролю для створення рівних умов на ринку лізингу (сьогодні оперативний лізинг регулюється Міністерством економіки, фінансовий лізинг – Державним комітетом фінансових послуг);
- політична нестабільність, як у межах України, так і за її межами, особливо в країнах Європейського Союзу;
- низька платоспроможність лізингоодержувачів, що призводить до великих ризиків лізингодавців;
- лізингові компанії, так само як і банки, мають проблему з ліквідністю і не мають можливості отримувати рефінансування від НБУ;
- надто жорстка система оподаткування лізингових операцій;
- низький попит на товари вітчизняного виробництва порівняно з імпортними аналогами, що мають вищі техніко - економічні показники;
- недостатній розвиток та обмежене використання інфраструктури ринку лізингу (бюро кредитних історій, реєстр обтяжень рухомого майна, реєстр обтяжень нерухомого майна, механізм страхування фінансових ризиків тощо);
- недостатність кваліфікованих кадрів у сфері лізингу та низький рівень поінформованості з питань лізингу серед представників малого та середнього бізнесу [3, с. 89].

Розв'язання цих проблем потребує комплексного підходу й можливе лише за умови прийняття державної програми розвитку ринку лізингових послуг. Основними напрямками в межах цієї програми мають стати:

1. Удосконалення законодавчої бази, узгодження її з міжнародними нормами.
2. Зниження вартості кредитних ресурсів до рівня, який би не перевищував 20% річних, для забезпечення ефективності лізингових операцій.
3. Зниження вартості нотаріальних послуг з оформлення договорів лізингу з метою послаблення фінансового навантаження на учасників лізингової угоди.
4. Створення інфраструктури ринку лізингових послуг.
5. Розвиток системи гарантій і страхування предметів лізингу.
6. Розроблення комплексу заходів для збільшення іноземних інвестицій під програми лізингу.

7. Посилення зацікавленості банків через систему пільг у довгостроковому кредитуванні лізингових угод.

8. Створення лізингових центрів, які б спеціалізувалися на обслуговуванні малих підприємств.

9. Організація при обласних лізингових центрах відділів із формування бази даних про попит і пропозицію на обладнання та устаткування.

10. Реформування податкового законодавства в частині стимулювання лізингових операцій – запровадження пришвидшеної норми амортизації для об'єктів лізингу, надання інвестиційних пільг при оподаткуванні прибутку підприємств, застосування спрощеної процедури повернення майна [6, с. 189].

Іноземні лізингові компанії в черговий раз проявляють інтерес до вступу на український ринок лізингових послуг. Це пов'язано з появою ознак відновлення лізингових перспектив після значних проблем, які були притаманні лізингу в Україні протягом останніх двох років.

В Україні низькі похідні витрати, тому Україна вважається привабливою для іноземних лізингодавців. Доходи іноземної лізингової компанії в Україні є високими щодо результатів лізингу у власній країні. «Маржа» іноземної лізингової компанії в Україні досягає 8 % на лізингу автомобілів і може досягати до 30 % з деяких інших договорів. Для українських компаній такі показники є низькими тому, що вони не перевищують навіть інфляцію, або є нижчими за депозитні ставки. Україна також приваблює іноземних лізингодавців більш дешевою робочою силою і близькістю до Європейського Союзу [4].

Ряд іноземних банків, а також ряд лізингодавців, що надають у лізинг комерційні транспортні засоби, розглядають можливості виходу на український ринок. Це підтвердження прогнозів, що на ринку лізингових послуг знову почнеться зростання участі іноземних фірм в Україні, при чому на тому самому рівні, що і в докризові роки.

Наприклад, компанія Fraikin, яка спеціалізується на комерційних автопарках у Європі, розглядає можливість запуску українського підрозділу через польський філіал.

Ще одна компанія оцінює можливість українського ринку – це лізинговий підрозділ компанії MAN.

Інтерес транспортних компаній до України не дивний, ураховуючи, що потенціал для зростання на ринку транспортних послуг в Україні оцінюється як «великий». У той же час, як середній рівень проникнення лізингового транспорту в країнах, асоціації яких є членами Leaseurope, - близько 40 %, то в Україні цей показник усього 2,7 %.

Деякі місцевих українських лізингових компаній, що належать банкам Raiffeisen Leasing Aval та UniCredit Leasing, також працюють у сегменті транспортного лізингу України. Всі ці компанії відчули на собі негативний ефект неплатежів під час фінансової рецесії. Більше 60% об'єктів лізингу в Україні в цьому сегменті – транспортні засоби. Більшість із них передається в лізинг малому й середньому бізнесу, і це пояснює, чому ринок лізингу втрачає банківську підтримку під час кризи, - малий бізнес перший банкрутує.

Між іншим, ряд східноєвропейських лізингових компаній також розглядають можливість виходу на український ринок, включаючи польську компанію BRE Leasing. Материнська компанія BRE Leasing - Commerzbank, який присутній в Україні через банк «Форум», 60 % акцій якого німецький банк-гігант купив у 2007 році.

Очікується, що російські лізингодавці також стануть більш помітні в Україні, в той час як їх материнські компанії приділяють увагу роздрібному бізнесу в цій країні. На даний момент ВТБ Лізинг – номер один у рейтингу лізингодавців в Україні, компанія спеціалізується в

основному на лізингу вагонів для української залізниці.

Найпоширенішим нині є лізинг вантажних автомобілів, морських і повітряних суден, комп'ютерної техніки. Постачання автотехніки та обладнання на лізинговій основі пропонують такі компанії: "RENAULT", "DAF", "SCANIA", "IBM", "HP" та інші. Низка зарубіжних компаній висловила готовність розвивати співробітництво з вітчизняними лізинговими компаніями щодо поставки в Україну на лізинговій основі сільськогосподарської та тракторної техніки й обладнання - "JohnDeer", "Bizon", "NEUERO", "URSUS", "PROKOP"; будівельної техніки - "Caterpillar", "ZEPPELIN", "TATRA", "Condor"; автотехніки - "MAN", "Mercedes", "Mitsubishi", "Volvo", "Skoda". На сьогоднішній день вже є фактом, що українські міжнародні перевізники за допомогою лізингу поновили свій автомобільний парк на суму понад 380 млн дол. США [8].

Але розгортання іноземних лізингових компаній в Україні ще знаходиться на стадії початку. Цьому є об'єктивні чинники.

Політична нестабільність, а також високі зовнішні борги України є підставою до обережності закордонних лізингових інвесторів. Очікування прибуття нових гравців на ринок України також приведе до збільшення конкуренції для існуючих учасників, серед яких Volvo Financial Services, Scania Financial Services, і ALD Automotive компанія, що займається оперативним лізингом і фліт-менеджментом і належить до Société Générale group.

Можливість застосування операцій лізингу іноземними компаніями в Україні полягає також й у створенні сприятливого податкового режиму, встановленого безпосередньо в країнах-учасниках лізингових операцій. Наприклад, таким стимулом може бути експорт податкових пільг з країни-лізингодавця до країни-лізингоодержувача. Такий підхід стає актуальним для іноземних держав ще й тому, що в Україні на сьогодні практично відсутні будь-які податкові пільги, які б стимулювали розвиток міжнародного лізингу, а чинна система оподаткування унеможлиблює введення таких пільг за кордоном.

Зокрема, в Україні існує проблема потрібного податкового навантаження ПДВ операцій імпорту іноземних товарів на умовах лізингу: перший ПДВ закладено у ціну товару, другий ПДВ сплачується лізингоотримувачем при перетині лізинговим об'єктом митного кордону України, третій ПДВ лізингоотримувач повинен сплатити під час викупу об'єкта. Законодавчо обумовлюється, що ПДВ на залишкову вартість не сплачується лише у разі наявності угоди про уникнення подвійного оподаткування між країнами лізингодавця і лізингоотримувача.

Зважаючи на це, заслуговує на увагу пропозиція, яка передбачає можливість звільнення лізингоодержувачів від сплати ПДВ під час оформлення митної декларації, оскільки лізингоодержувач ввозить не свою власність. Предмет міжнародного лізингу може стати власністю лізингоодержувача-резидента лише за умов виконання договору лізингу. У разі, якщо договір лізингу розривається, предмет лізингу повинен бути повернений лізингодавцю. Так, даний ПДВ доцільніше сплачувати в момент переходу права власності на майно лізингоодержувачу і з урахуванням залишкової його вартості на момент переходу.

Також існує проблема подвійного податкового навантаження податком на прибуток підприємств іноземного лізингодавця, оскільки, крім сплати податків на прибуток у своїй країні, з нього, згідно з українським законодавством, утримують ще й податок на прибуток нерезидентів, ставка якого згідно з чинним законодавством становить 15 %. Проблема подвійного оподаткування податком на прибуток стосується і вітчизняних компаній-лізингодавців, які надають послуги міжнародного лізингу, адже, крім сплати податку на прибуток підприємств в Україні (23 %, 21 %, 19 %, 16 %), вони мають ще й сплатити податок на

репатріацію в іноземній країні, який є досить поширеним у сучасних податкових системах різних країн.

Для вирішення проблеми подвійного оподаткування варто застосовувати такі методи: податковий кредит або зарахування; податкове вирахування; податкове звільнення.

Розвитку міжнародних лізингових операцій також сприяє введення Податковим кодексом механізму прискореної податкової амортизації, що може застосовуватися, наприклад, тільки на певну групу товарів, лізинг яких має пріоритетне значення для розвитку економіки, а також шляхом введення прискореної податкової амортизації в перші роки використання високотехнологічного обладнання.

Ситуація на ринку лізингових послуг України характеризується значним перевищенням попиту над пропозицією і виразною тенденцією до розвитку переважно міжнародної форми лізингу. Причини цього:

- тривалий період користування об'єктами лізингу, зокрема активною частиною основних фондів (здебільшого від 3 до 10 років);
- низька, порівняно з вітчизняною, вартість послуг (лізинговий платіж за валютним контрактом становить 16-20 % річних);
- відсутність вимоги отримання гарантій уряду чи першокласних українських банків (на відміну від одержання зарубіжного кредиту).

ВИСНОВКИ

Україні необхідні інвестиції, але не спекулятивного, а довгострокового характеру, які формують стабільну економіку. А лізингові операції – це інвестування, це довгострокове інвестування. Лізинг – це шлях до оновлення матеріально-технічної бази виробництва, також і шлях модернізації діючих основних фондів. Найбільш привабливими галузями для українського лізингового бізнесу можуть стати будівництво, авіа- та судноперевезення, сільське господарство, мале підприємство, а також й інші сфери бізнесу.

На поточний момент на ринку лізингу в Україні переважає іноземний капітал, який має стійку тенденцію до зростання. Зростання іноземного лізингового капіталу пояснюється не тим, що ринок України є привабливим, а тим, що ринок в Україні є «незаповненим», а стосовно розвинених країн «лізинговою ціллю».

Умови ринку лізингу в Україні вибудовано так, що ведення лізингової діяльності є можливим лише для великого та фінансово стійкого капіталу. Аналіз лізингового капіталу в Україні показує, що всі існуючі недоліки та перепони українських умов лізингу може долати лише великий іноземний капітал.

Інвестуванню коштів українських інвесторів-лізингодавців перешкоджають виключно внутрішні чинники.

Отже. Потрібна політика державного протекціонізму власному інвестору-лізингодавцю, в першу чергу для виробників «потенційної лізингової продукції», для продукції, що споживається на рівні середнього і малого бізнесу.

SUMMARY

THE PROBLEMS OF LEASING MARKET DEVELOPMENT IN UKRAINE AND ITS CURRENT STATE

*A. Zaitsev, O. Galahova, K. Parashchenko,
Sumy State University, Sumy, Ukraine*

The article describes the problems of leasing development in Ukraine. The disadvantages of leasing operations are considered. The problems of the leasing service control in Ukraine are revealed. The tendencies of the foreign investors' participation in the Ukrainian leasing market are investigated.

Key words: *leasing, investment, evolution leasing, leasing relations, program development lease, international leasing, tax leasing.*

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Подік А. В. Використання лізингу як фінансового інструменту інвестування розвитку економіки // *Финансовые рынки и ценные бумаги.* – 2008. – № 12. – С. 10–15.
2. Подольчак Н. І. Огляд вітчизняного та світового ринків лізингу // *Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Менеджмент та підприємництво в Україні.* – 2008. - № 635. – С. 108–113.
3. Черненко В. І. Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку лізингу в Україні // *Економіка і держава.* – 2010. – № 11. – С. 88–89.
4. <http://www.leasing.org.ua/ua/>.
5. Куліш Г. П. Лізинг основного капіталу та перспективи його розвитку в національній економіці // *Інвестиції: практика та досвід.* – 2009. – № 3. – С. 17–20.
6. Бадзим О. С. Удосконалення функціонування ринку лізингових послуг / О. С. Бадзим, А. Р. Древуш // *Актуальні проблеми економіки.* – 2010. – № 9. – С. 182–189.
7. Подольчак Н. І. Проблеми лізингової діяльності в Україні // *Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Менеджмент та підприємництво в Україні.* – 2007. – № 599. – С. 142–149.
8. Логутова Т. Г. Нормативно-економічні принципи стимулювання міжнародних лізингових операцій / Т. Г. Логутова, А. В. Остроушко, В. О. Альошина // *Актуальні проблеми економіки.* – 2010. – № 3. – С. 38–44.

Надійшла до редакції 24 травня 2012 р.