

УДК 336

Слюсаренко К. В.,*кандидат економічних наук, доцент кафедри фінансів Криворізького економічного інституту ДВНЗ «КНУ»,***Рибалка А. О.,***студентка Криворізького економічного інституту ДВНЗ «КНУ»*

ЛІЗИНГ ЯК АЛЬТЕРНАТИВНЕ ДЖЕРЕЛО ФІНАНСУВАННЯ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

У статті досліджена сутність та особливості лізингу. Розглянута необхідність розвитку ринку лізингу як альтернативного джерела залучення коштів та способу технічного переоснащення підприємств машинобудівної галузі України. Визначено основні проблеми та перспективи використання лізингу машинобудівними підприємствами в Україні.

Ключові слова: лізинг, фінансовий лізинг, технічне переоснащення, машинобудівні підприємства.

В статье исследована сущность и особенности лизинга. Рассмотрена необходимость развития рынка лизинга как альтернативного источника привлечения средств и способа технического переоснащения предприятий машиностроительной отрасли Украины. Определены основные проблемы и перспективы использования лизинга машиностроительными предприятиями в Украине.

Ключевые слова: лизинг, финансовый лизинг, техническое переоснащение, машиностроительные предприятия.

The essence and features of leasing are explored in the article. The authors consider the necessity of leasing development as the alternative source of funding and the way of technical re-equipment for machine building industry in Ukraine.

Keywords: leasing, financial leasing, technical re-equipment, machine building enterprises.

Постановка проблеми. Машинобудівна галузь є основою науково-технічного розвитку України, найважливішою складовою національної економіки. Машинобудування є фундаментом економічного потенціалу країни, оскільки забезпечує засобами виробництва різноманітні галузі народного господарства.

Останніми роками склалася складна ситуація в машинобудівному комплексі України, що характеризується низьким рівнем конкурентоспроможності продукції на світовому ринку, падінням обсягів виробництва, погіршенням показників оновлення продукції, надзвичайно низьким рівнем інноваційних процесів, застарілістю та зношеністю матеріально-технічної бази підприємств, що, перш за все, пов'язане із нестачею матеріальних та фінансових ресурсів. В умовах гострої нестачі власних ресурсів та пошуку джерел їх залучення більшість вітчизняних підприємств надають перевагу банківському кредиту. Розвиток українських ринків та їх інтеграція зі світовим середовищем вимагають застосування ефективних механізмів ведення бізнесу. Одним із альтернативних інструментів фінансування господарської діяльності, до якого останнім часом простежується зростання попиту, є лізинг.

Таким чином, питання застосування лізингу як альтернативного джерела залучення коштів та способу оновлення технічної бази для підприємств машинобудівної галузі набуває сьогодні особливої актуальності.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженням стану ринку лізингових послуг в Україні та перспективами його розвитку займалися такі вітчизняні вчені, як С. Брус, Д. Василенко, Р. Капроні, С. Кисіль, Н. Рязанова, Н. Ментух, Я. Онищук, Г. Холодний, Т. Черемисова та інші. Однак у науковій літературі недостатньо висвітлене питання необхідності та ролі застосування лізингу машинобудівними підприємствами України з метою підвищення ефективності їхньої фінансово-господарської діяльності та економіки країни в цілому.

Мета і завдання дослідження. Метою статті є визначення сутності лізингу та дослідження проблем і перспектив поширення лізингових послуг серед машинобудівних підприємств України.

Виклад основного матеріалу. У фінансово-економічній літературі існує багато визначень лізингу, основні з них подані в табл. 1.

Таблиця 1
Теоретичні підходи щодо визначення сутності лізингу

Автори	Визначення
Богословцева Л. В.	Довгострокова оренда через посередника.
Брігхем	Організація продажу, завдяки якій фірма продає власність назад протягом певного періоду у рамках специфічних умов.
Ван Хорн Дж. К.	Договір, відповідно з яким одна сторона, лізингодавець (власник) майна, погоджується надати право на використання цього майна іншій стороні, лізингоотримувачу, отримуючи за це періодичні лізингові платежі.
Внукова Н. М.	Вид підприємницької діяльності, спрямованої на інвестування тимчасово вільних або залучених фінансових коштів, коли за договором одна особа зобов'язується придбати у власність обумовлене договором майно у певного продавця і надати це майно іншій особі за плату в тимчасове користування.
Газман В.	Своєрідний метод кредитування підприємницької діяльності.
Катирін С. Н.	Система підприємницької діяльності, яка включає в себе три види організаційно-економічних взаємин: орендні, інвестиційні та торгові, зміст кожного з яких повністю не вичерпує сутності специфічних фінансово-майнових лізингових операцій.
Овчаров Д. А.	Угода між власником майна і орендаром з приводу передачі майна у користування на визначений термін за встановленою рентою, що сплачується щорічно, щоквартально або щомісячно.
Охрименко І. Б.	Комплекс майнових відносин, що оснований на кредитно-інвестиційній операції і складаються з купівлі майна і подальшої передачі його у довгострокову оренду.
Чекмарьова Є. Н.	Комплекс майнових відносин, що виникають у зв'язку з передачею майна у тимчасове користування. Цей комплекс окрім договору лізингу включає й інші договори, а саме договір позики, договір купівлі-продажу й ін.

* Складено авторами на основі джерел: [1–6]

Узагальнюючи визначення лізингу, які дають науковці, можна зазначити, що лізинг є складним і багатогранним економічним явищем, в якому поєднуються операції купівлі-продажу, оренди, кредитування, інвестування, підприємницька і фінансова діяльність. Отже, під лізингом потрібно розуміти систему відносин, що виникають з приводу набуття лізингодавцем прав власності на певне майно, що передається у тимчасове користування лізингоодержувачу на умовах сплати періодичних лізингових платежів.

Основними законодавчими актами України, що регулюють лізингові операції і визначають їх сутність, види і форми, є: Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України та Закон України «Про фінансовий лізинг».

Окремої уваги заслуговує останній законодавчий акт, який з 2003 року має назву Закону України «Про фінансовий лізинг», а до того називався Законом України «Про лізинг». Цей Закон визначає фінансовий лізинг як вид цивільно-правових відносин, що виникають з договору лізингу, за яким лізингодавець зобов'язується набути у власність річ у продавця (постачальника) відповідно до встановлених лізингоодержувачем специфікацій та умов і передати її у користування лізингоодержувачу на визначений строк не менше одного року за встановлену плату (лізингові платежі) [7].

Таким чином, законодавчо окреслюються, по-перше, сторони (суб'єкти) лізингової операції – лізингодавець, лізингоодержувач і постачальник/продавець предмета лізингу, по-друге, що впродовж дії договору лізингу лізингодавець є власником предмета лізингу, по-третє, строковість (актив передається на певний термін) і платний характер угоди (лізингоодержувач сплачує лізингодавцю періодичні лізингові платежі). Законодавством встановлено, що залежно від особливостей здійснення лізингових операцій, лізинг може бути двох видів – фінансовий чи оперативний.

Сьогодні вітчизняні підприємства традиційно надають більші переваги банківському кредитуванню, незважаючи на численні переваги лізингу, що пов'язано із вищим рівнем доступності банківських послуг. Так, станом на кінець 2011 року в Україні зареєстровано 198 банківських установ, тоді як фінансових установ-лізингодавців – лише 70 [8; 9].

Говорячи про послуги банківського кредитування та фінансового лізингу, варто зазначити, що їх обсяги протягом останніх років зростають (рис. 1).

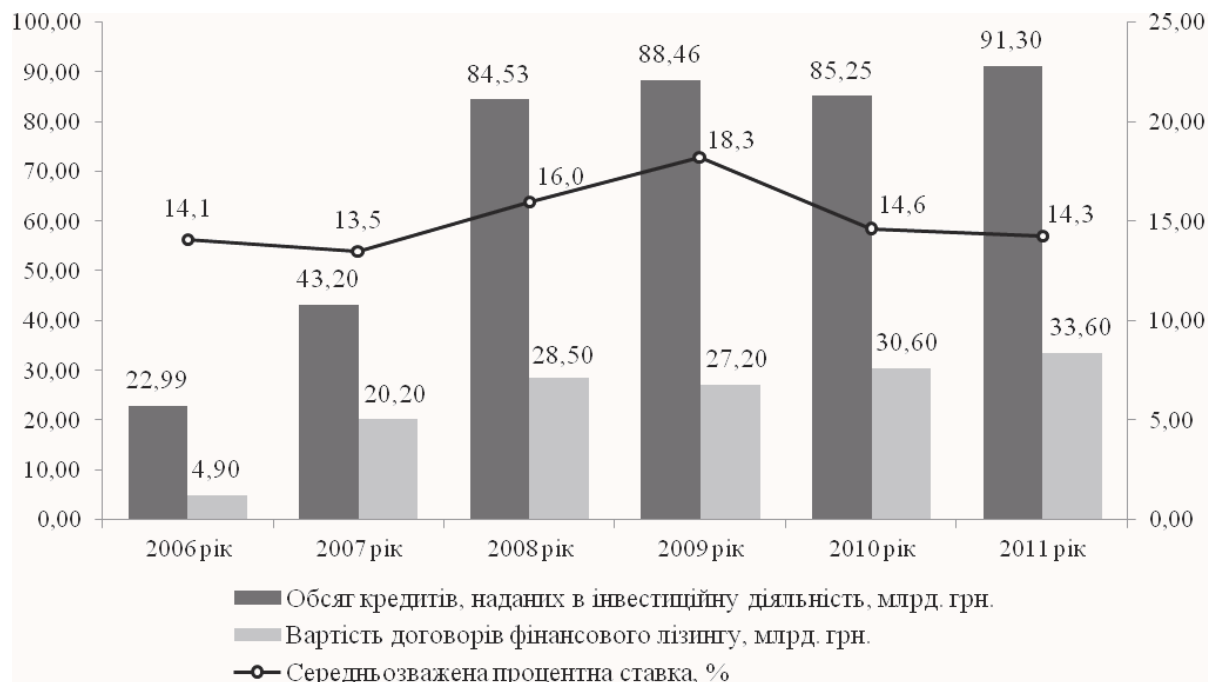


Рис. 1. Вартість кредитів та договорів фінансового лізингу станом на кінець 2006-2011 рр., млрд. грн.

* Побудовано автором на основі даних НБУ та Нацфінпослуг [8; 9].

З рис. 1 видно, що вартісні обсяги кредитів значно перевищують обсяги фінансового лізингу у досліджуваному періоді. Однак обсяги лізингових послуг демонструють швидші темпи зростання відносно обсягів кредитів. Так, за 2007-2011 рр. обсяги кредитів зросли майже на 300%, тоді як вартість договорів фінансового лізингу збільшилася на 590%. Потрібно підкреслити негативний вплив світової фінансово-економічної кризи на темпи зростання банківських кредитів та лізингових послуг, які з 2008 року значно уповільнилися внаслідок зростання позикового відсотка.

Порівнюючи банківський кредит та фінансовий лізинг, суб'єкти господарювання частіше обирають кредити, зіставляючи процентні ставки, які пропонуються за цими послугами. Зазвичай, процентні ставки за лізингом є вищими за банківські відсотки, оскільки кредитні компанії використовують банківське кредитування для фінансування своєї діяльності. Проте порівняння місячних платежів є некоректним через те, що при кредитуванні банк пропонує одиничну послугу – надає кредит (кошти для купівлі), а інші обов'язкові платежі та обслуговування придбаного об'єкта лягають на плечі позичальника. В той час як лізингова послуга – продукт комплексний. Порівняння доцільне лише за умови, якщо до вартості банківського кредиту додати всі включені платежі, пов'язані з об'єктом лізингу (послуги по оцінці майна, держмити, нотаріальні послуги, страхування за весь період, розрахунково-касове обслуговування рахунку тощо). Таким чином, навіть при умові вищих відсотків за лізингом, в кінцевому підсумку витрати, пов'язані із отриманням кредиту, можуть бути набагато більшими. Усі приховані витрати (податки, страхування, техогляд тощо) при використанні лізингу розподіляються рівномірно на лізингові платежі, що зумовлює рівномірне навантаження на підприємство і є ще однією перевагою лізингу. Отже, саме комплексність такої послуги, як фінансовий лізинг, є його головною перевагою.

Структура розподілу вартості договорів фінансового лізингу за галузями економіки залишається незмінною протягом останніх років. Найбільшими споживачами лізингових послуг є: транспортна галузь (близько 60%), сільське господарство (14%), будівництво (8%), сфера послуг (5%). На галузь машинобудування припадає мізерна частка договорів фінансового лізингу – лише 0,5% [9]. Це вказує на критичну ситуацію у фінансуванні відтворення основного капіталу машинобудівних підприємств, зважаючи на значення машинобудівного комплексу в народному господарстві України (частка продукції машинобудівних підприємств у ВВП сягає до 14%, частка в експорті – до 20%) та надзвичайно високий ступінь зношеності основних засобів вітчизняних підприємств (2000-2010 рр. ступінь зносу основних засобів зріс з 44% до 75%) [8; 10-12].

Теперішня частка вітчизняної машинобудівної продукції в обсязі реалізації усієї промислової продукції (11%) – невеликий показник як для країни, що позиціонує себе індустріально розвинутою державою.

В економічно розвинутих країнах частка машинобудування зазвичай сягає від 30% до 50% загального обсягу промислової продукції. У Німеччині цей показник становить 53,6%, Японії – 51,5%, Китаї – 35,4%. Саме такий рівень розвитку машинобудування забезпечує технічне переоснащення всієї промисловості кожні 7–10 років. Для України цей показник більше ніж у 2 рази нижчий, що справедливо вважається фахівцями однією з основних причин технологічного відставання українських промислових підприємств від підприємств-конкурентів розвинутих країн [13].

Вітчизняна машинобудівна галузь зазнала значного негативного впливу внаслідок фінансово-економічної кризи (табл. 2).

Таблиця 2
Показники діяльності машинобудівних підприємств у 2007–2011 рр.

Показники	2007 рік	2008 рік	2009 рік	2010 рік	2011 рік
Темп росту ВВП, %	132,45	131,54	96,34	118,53	120,28
Темп росту обсягів реалізації машинобудівної продукції, %	143,08	123,84	70,48	135,55	132,52
Частка виручки машинобудівних підприємств у ВВП, %	13,64	12,85	9,40	10,75	11,84
Чистий прибуток (збиток) виручки машинобудівних підприємств, млрд. грн.	0,70	-1,09	0,04	4,24	10,78
Машинобудівні підприємства, які одержали збиток, %	36,10	38,00	40,90	39,60	34,40
Ступінь зносу основних засобів, %	51,50	61,20	60,00	74,90	-

* Складено авторами на основі даних НБУ та Державної служби статистики України [8; 10; 12; 14].

З табл. 1 видно, що за підсумками 2008 року вітчизняне машинобудування зазнало збитків у розмірі 1,1 млрд грн, незважаючи на зростання обсягів реалізації. У 2009 році має місце, значне скорочення обсягів продажів (на 30%), зниження частки у ВВП (оскільки темпи зниження обсягів реалізації були вищими за темпи падіння ВВП). Кількість збиткових підприємств за 2008–2009 рр. зростає з 36% до 41%.

Отже, у кризові 2008–2009 рр. відбувалося зниження ділової активності машинобудівних підприємств, що пов'язано зі скороченням внутрішнього та зовнішнього попиту на продукцію цієї галузі, подорожчанням цін на ресурси (в тому числі фінансові). До основних проблем, які стримують розвиток машинобудівної галузі, також належить відсутність підтримки з боку держави, повільний розвиток підгалузей машинобудування, високий ступінь зношеності основних фондів (сьогодні в Україні придатними для експлуатації є лише 25% основних засобів), низький рівень інноваційного інвестування (лише 3% капіталовкладень спрямовуються в інноваційні об'єкти) [15].

Всі перераховані недоліки призводять до погіршення соціально-економічного стану та матеріально-технічної забезпеченості підприємств. Одним із напрямів вирішення проблеми нестачі власних фінансових ресурсів та необхідності переозброєння виробничих потужностей машинобудівних підприємств є лізинг. Поширення використання лізингу для фінансування інноваційних проектів дозволить підприємствам машинобудування оновити свою матеріально-технічну базу, підвищити конкурентоспроможність продукції, підвищити екологічну безпеку та знизити ресурсоемність виробництва.

Можна виділити такі основні проблеми, що стримують використання лізингу машинобудівними підприємствами в Україні:

- недосконалість чинної нормативно-правової бази (відсутність чіткого розмежування понять оперативного та фінансового лізингу, обмеженість переліку об'єктів, які можуть бути предметом лізингу тощо);
- відносна недоступність лізингових послуг (відсутність довгострокового кредитування і високий пороговий відсоток перешкоджають залученню вітчизняних банків до фінансування лізингових проектів),
- низький рівень платоспроможності і фінансової стійкості лізингоотримувачів, їх неспроможність ефективно використовувати обладнання і стабільно виплачувати лізингові платежі. Підприємства, так само як і банки, уникають довгострокових угод через нестабільність політичної та економічної ситуації;
- відсутність податкових пільг для суб'єктів лізингу;
- недостатній розвиток інфраструктури ринку лізингу (невелика кількість професійних суб'єктів-лізингодавців на ринку).

Для того, щоб усунути проблеми, які стримують розвиток лізингового фінансування діяльності машинобудівних підприємств в Україні, необхідно здійснити такі заходи:

- створити пільгові умови для учасників лізингової угоди з фінансування інноваційних інвестицій машинобудівних підприємств: (необхідно закріпити на законодавчому рівні прискорену амортизацію для об'єктів лізингу, встановити податкові пільги лізингодавцям з податку на прибуток з довгострокових лізингових послуг під інноваційні проекти машинобудівних підприємств);
- спростити процедури проведення міжнародних лізингових операцій для вільного доступу українських машинобудівних підприємств до закордонних ринків збуту інноваційної продукції;
- знизити митні збори і податки на товари, що ввозяться на територію України і що є об'єктом міжнародного фінансового лізингу;
- усунути суперечності та неоднозначності у нормативно-правових актах, усунути законодавчу нестабільність;
- адаптувати норми українського законодавства до норм міжнародного, приєднатися до Конвенції ЮНІДРУА «Про міжнародний фінансовий лізинг» та інших Конвенцій, що містять різні норми з регулювання лізингових відносин;
- гармонізувати бухгалтерський облік операцій лізингу відповідно до міжнародних стандартів;
- розвивати інфраструктуру ринку лізингу;
- стимулювати комерційні банки надавати кредити лізинговым компаніям, що укладають довгострокові договори під інноваційні проекти машинобудівних підприємств;
- встановити нижчі процентні ставки на кредити, які комерційні банки надають лізинговым компаніям, за умови, що ці кошти будуть спрямовані на фінансування інноваційної діяльності машинобудівних підприємств тощо.

Перераховані заходи можна зарахувати до опосередкованих заходів впливу на ринок лізингу. На нашу думку, вирішення проблем машинобудування неможливе також без більш радикальних заходів. Зокрема, необхідне створення однієї або декількох державних спеціалізованих лізингових компаній. Тим більше, що на сьогодні існує досвід створення таких компаній. Як приклад, можна навести ПАТ «Укртранслізинг» та НАК «Укragenrolізинг», частка держави у власності яких відповідно 42% та 100% [16]. Розбудова фінансової інфраструктури забезпечить як технічне переоснащення машинобудівних підприємств, так і розширення внутрішнього ринку збуту їхньої продукції. Так, створені лізингові компанії можуть стати ефективною ланкою між машинобудівними підприємствами, забезпечивши рух основних засобів від одних до інших на вигідних для них умовах. Однак тут необхідний чіткий механізм контролю за бюджетними коштами і фінансування має здійснюватися на певних принципах. По-перше, всі позики (у тому числі – експортні), гранти та інші форми фінансування повинні виділятися на частковій основі (тобто із участю власних коштів підприємств). По-друге, у сфері лізингу потрібно реалізувати принцип «гроші ходять за покупцем»: лізингова компанія повинна отримувати фінансові ресурси виключно як рефінансування вже сформованого лізингового портфеля. Тобто спочатку виробник отримує замовлення від кінцевого покупця, потім лізингова компанія фінансує угоду, після чого одержує кредитні ресурси для цієї цілі. І по-третє: за участі компанії у великому експортному тендері, вона повинна мати можливість отримати солідні фінансові гарантії на державному рівні (наприклад, від Укрексімбанку). По суті, ця умова в значній кількості випадків є своєрідною перепусткою на тендер. Вітчизняні компанії, не одержуючи таких гарантій, просто не можуть брати участі в подібних тендерах.

Висновки. Отже, за умов підтримки з боку уряду можна досягти стрімкого розвитку ринку лізингових послуг в Україні, що сприятиме розширенню та оновленню виробничих потужностей, підвищенню конкурентоспроможності продукції підприємств машинобудування та інших галузей економіки.

Література:

1. Охрименко І. Б. Основні підходи до визначення сутності лізингу / І. Б. Охрименко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Foa/2008_12/12_14.pdf.
2. Брігхем С. Основи фінансового менеджменту : пер. з англ. / С. Брігхем. – К. : Молодь, 1997. – 1000 с.
3. Ван Хорн Дж. К., Вахович Дж. М. Основы финансового менеджмента : пер. с англ. / Дж. К. Ван Хорн, Дж. М. Вахович. – М.: И. Д. Вильямс, 2008. – 12-е издание. – 1232 с.
4. Внукова Н. М. Фінанси: вступ до фаху : [навч. посібник] / Н. М. Внукова, В. І. Успенко. – Харків : Бурун і К, 2005. – 352 с.
5. Газман В. Д. Рынок лизинговых услуг. – М.: фонд «Правовая культура», 1999. – 376 с.
6. Васильев Н. М. Лизинг как механизм развития инвестиций и предпринимательства / Н. М. Васильев, С. Н. Катярин, Л. Н. Лепе. – М. : Издательско-консалтинговая компания «ДеКА», 1999. – 280 с.
7. Про фінансовий лізинг: Закон України від 16.12.1997 р. №723/97-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/723/97-%D0%B2%D1%80>.
8. Статистичний бюлетень НБУ (Архів) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.bank.gov.ua/control/uk/publish/category?cat_id=71195.

9. Інформація про стан і розвиток фінансових компаній, лізингодавців та ломбардів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dfp.gov.ua/731.html>.
10. Обсяги реалізованої промислової продукції (робіт, послуг) за 2001-2011 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2007/pr/opr_rik/opr_06_u.htm.
11. Товарна структура зовнішньої торгівлі за 2012 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2012/zd/tsztt/tsztt_u/tsztt1212_u.htm.
12. Вартість основних засобів у 2000–2010 роках [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2007/ibd/voz/voz_u/voz06_u.htm.
13. Панченко В. П. Соціально-економічні проблеми розвитку машинобудівної галузі України [Електронний ресурс] / В. П. Панченко. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=1037>.
14. Чистий прибуток (збиток) за видами промислової діяльності [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2011/fin/chpr/chpr_pr/chpr_pr_u/arh_chpr_pr2011_u.htm.
15. Інвестиції та будівельна діяльність [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/ibd.htm.
16. Агентство з розвитку інфраструктури фондового ринку України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.smida.gov.ua>.