

УДК 330.3

**ГОРБУНОВА А. В.**

кандидат економічних наук, доцент

**ПОВШУК Н.Ю.**

### **ГЕНЕЗИС АКТИВІЗАЦІЇ РОБОТИ БАНКІВ НА РИНКУ ЛІЗИНГОВИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ**

*Досліджено історичні аспекти формування лізингових відносин; визначено необхідність активізації роботи банків на ринку лізингових послуг; запропоновано заходи щодо забезпечення активізації роботи банків на ринку лізингових послуг.*

*Investigational historical aspects of forming of leasings relations; certainly necessity of activation of work of banks at the market of leasings services; measures are offered on providing of activation of work of banks at the market of leasings services.*

---

**Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими і практичними завданнями.** Активне впровадження лізингових операцій може дати відчутний поштовх структурній перебудові реального сектору економіки, оновленню основних фондів, розвитку малого та середнього бізнесу, індустріалізації виробництва. Не випадково лізинг як вид інвестування та реалізації продукції набув значного поширення у світі.

Стратегію корпорації необхідно розуміти як правила довгострокового розподілу ресурсів, що дають уявлення про майбутнє становище компанії.

Однією з найбільш важливих задач розвитку промисловості є забезпечення виробництва насамперед за рахунок підвищення його ефективності і більш повного використання внутрішньогосподарських резервів. Для цього необхідно раціонально використовувати основні фонди і виробничі потужності.

Збільшення обсягів виробництва промислової продукції досягається за рахунок:

- 1) запровадження в дію основних фондів і виробничих потужностей;
- 2) поліпшення використання діючих основних фондів і виробничих потужностей.

Інтенсивне завантаження основних виробничих фондів призводить до зниження собівартості продукції і підвищення продуктивності праці. Раціональне використання виробничих площ дає можливість одержати приріст випуску продукції без капітального будівництва і тим самим скоротити розміри капіталовкладень.

У результаті виявляються резерви підвищення ефективності виробництва, яка пов'язана з покращенням використання фонду часу роботи обладнання.

**Аналіз досліджень і публікацій.** Англійський історик Т. Кларк виявив кілька положень про лізинг в Законах Хаммурапі, прийнятих між 1775 - 1750

роками до н.е. Група статей, що стосуються власності - сама більша в судебнику Хаммурапі. Статті докладно й скрупульозно розглядали всі випадки оренди й норми орендної плати, умови застави майна. Окремі питання висвітлені й у працях науковців України та країн СНД: Акімова Є.М., Ковальчук І.В., Колесник І.В., Маркстедт Б., Осипов А.С., Череп А.В., Шевцов В.Н., Юсупової А.Т. та ін. Але не вирішеними залишаються питання щодо активізації лізингових відносин комерційних банків в Україні.

**Виклад основного матеріалу дослідження із обґрунтуванням одержаних результатів.** Світовий досвід підтверджує пряму залежність між розвитком лізингу й залученням капіталовкладень. За наявним даними, до 25 відсотків загального обсягу інвестицій у США, Японії й інших промислово розвинених країнах фінансується на умовах лізингу.

Різні визначення лізингу враховують ті або інші форми прояву цього специфічного інвестиційного інструмента. По визначенню Європейської асоціації лізингових компаній: «Лізинг – це договір оренди заводу, промислових товарів, устаткування, нерухомості для використання їх у виробничих цілях орендарем, у той час як товари купуються орендодавцем, і він зберігає за собою право власності на весь період лізингового договору»[1].

Економічна сутність лізингу в літературі визначається як комплекс майнових відносин, що складаються у зв'язку з передачею майна в тимчасове користування на основі його придбання й наступної здачі в довгострокову оренду [2]. Однак це тільки одна з найбільш характерних рис лізингу. Іншого, основна, характеристика визначається відносинами власності. При лізингу власність на предмет оренди зберігається за лізингодавцем, а лізингоодержувач здобуває його лише в тимчасове користування, тобто право користування відокремлюється від права володіння ним.

У зв'язку з тим, що лізинг є різновидом оренди, розглянемо більш докладно історію виникнення орендних відносин. Перші відомі науці орендні угоди уклалися, як відзначають П.Балтус і Б. Майджер у книзі "Школа європейського лізингу", ще в древній державі Шумер і датуються приблизно 2000 роком до н.е. Так, глиняні таблички, виявлені в шумерському місті Ур, містять відомості про оренду сільськогосподарських знарядь, землі, водних джерел, волів й інших тварин місцевими фермерами у священників-орендодавців [3].

Інші древні цивілізації, включаючи греків, римлян, єгиптян, вважали оренду привабливим, доступним і часом єдино можливим способом придбання устаткування, землі й домашньої худоби.

Древні фінікійці практикували оренду судів, що по своїй економіці – правовій суті дуже схожа із класичною формою сучасного лізингу устаткування. Безліч короткострокових договорів оренди забезпечували одержання судна й екіпажа. У сучасних умовах ці угоди відповідають операціям так названого "мокрого" лізингу. Довгострокові чартерні угоди підписувалися на термін, що покривав весь розрахунковий період економічного життя судів, і жадали від орендаря прийняття на себе більшої частини зобов'язань, що впливають із монопольного використання орендованих коштів.

Римському праву також був відомий комплекс майнових відносин, що пов'язані з володінням річчю без права власності. Ці відносини відображалися як у договірному, так й у речовому праві. Імператор Юстиніан

I (483 - 565 р. г.), що здійснив кодифікацію римського права, відбив лізингові відносини у відомих Інституціях.

Лізинг у стародавності не був обмежений орендою яких-небудь конкретних об'єктів власності. Фактично з історії відомо, що орендувалися не тільки різні типи сільськогосподарської техніки й ремісничого устаткування, але навіть військова техніка.

Перше документальне згадування про практично проведену лізингову угоду відноситься до 1066 року, коли Вільгельм Завойовник орендував у нормандських судновласників кораблі для вторгнення на Британські острови.

У Венеції також в XI столітті існували угоди, схожі з лізинговими операціями: венеціанці здавали в оренду торговцям і власникам торговельних судів дуже дорогі за тими часам якоря. По закінченні плавання вони поверталися власникам, які знову здавали їх в оренду.

У той час операції, аналогічні сучасному лізингу, застосовувалися і в Англії. В 1572 році у Великобританії був прийнятий законодавчий акт, що дозволяв використати тільки дійсний, а не мнимий лізинг, та законними визнавалися орендні договори, що підписують на розумних підставах тому, що на той час почастішали угоди, які мали на меті приховання дійсного положення речей : хто власник, хто орендар. Використалося це як кошти схованої передачі власності, тобто для введення в оману кредиторів.

Таким чином, оригінальна ідея поділу права володіння і власності та можливості покористуватися із цього права відома з найдавніших часів [4].

На початку XX століття у Великобританії у зв'язку з розвитком промисловості, збільшенням виробництва різних видів устаткування зростає кількість товарів, що здавалися у лізинг. Особливу роль у цьому зіграв розвиток залізничного транспорту й кам'яновугільної промисловості. Подальший розвиток лізингу й оренди – продажу призвело до необхідності розмежування договорів лізингу й оренди - продажу.

У США також позначився попит на фінансування оренди різних видів техніки й устаткування. Перший зареєстрований орендний договір персональної власності з'явився в США на початку XIII століття, коли члени гільдії одержали по ньому в оренду коней, фургони й коляски. Надалі зростання лізингової активності визначалося, як і у Великобританії, розвитком залізничного транспорту. При цьому проблеми зростання були дуже схожі з англійськими. Залізничні компанії почали шукати можливості для одержання вагонів у користування, а не у власність, або виставляли приватним відправникам вантажу умови про самостійне надання вагонів. У результаті інвестори стали забезпечувати необхідну рентабельність вкладень, фінансуючи придбання локомотивів й залізничних вагонів. Управління устаткуванням здійснювалося через трасти, за якими стояли банки або трести, що їх створили. При цьому сертифікати трастів продавалися інвесторам і надавали їм право на одержання доходів у розмірі певних відсотків на розмір інвестицій.

Як і при сучасних лізингових відносинах, керуючий трастом платив виробнику за отримане від нього устаткування, а потім збирав орендну плату з користувача цього устаткування протягом усього терміну дії договору. Орендна плата по своєму розміру повинна була покривати зобов'язання, що випливають із сертифікатів, які були випущені для продажу інвесторам.

Як відзначають П. Балтус і Б. Майджер у книзі "Школа європейського лізингу", існувало багато різновидів трастового використання устаткування. Найбільш визнаним типом фінансування залізничних доріг був визнаний план "Філадельфія", що допускав передачу прав монопольного використання устаткування кінцевому користувачеві по завершенні споконвічно певного терміну орендного договору. План "Філадельфія" став попередником сьогоднішніх умовних комерційних контрактів лізингу по моделі "гроші – на гроші"[ 5].

На початку ХХ століття багато залізничних лізингових компаній усвідомили, що зростаюче число відправників вантажу не бажає здійснювати довгострокове управління або монопольне використання вагонів, яке передбачало надання устаткування в трастове (довірче)користування. Замість цього вони вимагали лише короткострокового його використання. Трасти стали пропонувати контракти з більш короткими термінами дії. По закінченні контракту вагони повинні були повертатися орендодавцеві, що зберігав за собою право власності. Такі орендні договори заклали початок операційного лізингу.

Розвиток економічних відносин визначив зацікавленість виробників техніки й устаткування в одержанні необхідного фінансування для виготовлення своєї продукції. Ця обставина, у свою чергу, викликала в США на початку ХХ століття хвилю нового виду кредитування - кредиту, який виплачувався вроздріб. Виробники й продавці вважали, що вони зможуть продати більше, якщо поряд з необхідним устаткуванням запропонують більш привабливий для клієнта план - графік виплат. Звідси бере початок практика лізингового фінансування, що забезпечений продавцями – даний вид лізингових відносин залишається дотепер найважливішим інструментом поставок по лізингу.

Зацікавлені в одержанні прибутку від надання специфічних в той час фінансових послуг, виробники нової техніки були також зацікавлені в захисті технології, що становить предмет їхньої власності, яка втілена в нових машинах. Тому багато - хто високо оцінили оренду устаткування, що дозволяє їм на відміну від простого продажу захистити своє монопольне право на використання "ноу-хау". Тільки прийняття федерального антимонопольного законодавства США покляло кінець цій практиці й зажадало від виробників виставити устаткування на вільний продаж [4].

Під час другої світової війни уряд США активно використав так звані контракти з фіксованою рентабельністю. Це забезпечувало ще один важливий стимул для розвитку орендного бізнесу, тому що в більшості контрактів урядовим підрядникам дозволялося встановлювати певний рівень прибутковості по відношенню до витрат. Ці підрядники розуміли, що більша частина їх товарів або послуг необхідна уряду, лише поки йде війна, і що, ймовірно, контракти не будуть відновлені після її закінчення. Таким чином, промисловці мали ризик не встигнути покрити свої витрати на устаткування, яке було придбане для виконання конкретного урядового проекту. Крім того, спеціалізовані верстати й машини взагалі могли мати дуже обмежену ринкову вартість у мирний час. Урядові підрядники усвідомлювали, що оренда промислового устаткування на термін, який обмежений договором підряду, мінімізує ризик. У тих випадках, коли були потрібні більші спеціалізовані машини й інструменти, саме уряд повинен виступати перед підрядниками в ролі орендодавця.

У цей же час став швидко нарощувати масштаби лізинговий бізнес, який пов'язаний із транспортними засобами. В 30-і роки Генрі Форд ефективно використав оренду для розширення збуту своїх автомобілів. Однак "законним батьком" автомобільного лізингового бізнесу вважається Золлі Френк - торговий агент із Чикаго, який на початку 40-х років першим запропонував довгострокову оренду автомобілів [4].

Досвід лізингової діяльності США й Англії в СРСР не використовувався. США поставляло своїм союзникам по блоку зброю, продовольство, автомобільну техніку. Однак відразу після війни слово "лізинг" зникло з нашого лексикона більше ніж на чотири десятиліття. І тільки на початку 90-х років урядові структури звернули увагу на лізинг, використовуючи його для стимулювання інвестиційної діяльності.

Однак дійсна революція в лізингових відносинах відбулася в Америці на початку 50-х років нашого сторіччя. В оренду стали масово здаватися засоби праці: технологічне устаткування, машини й механізми, судна, літаки тощо. Уряд США, оцінивши це явище, оперативно розробив й реалізував державну програму його стимулювання.

Комерційні банки США почали брати участь у лізингових операціях на початку 60-х років. Розширенню лізингового бізнесу сприяло прийняте в 1971 році рішення Ради керуючих Федеральної резервної системи, що дозволило банкам засновувати дочірні фірми для здачі в оренду устаткування, а потім і нерухомості.

Чітке визначення лізингової операції має важливе практичне значення, тому що при недотриманні правил її оформлення статус операції може бути не визнаний, що спричинить несприятливі фінансові наслідки для її учасників.

Протягом 50-х років мало місце бурхливий розвиток лізингової індустрії в США. Високий попит на нове ефективне обладнання в сукупності з перевагою лізингових угод для потенційних користувачів (100% фінансування, балансовий метод обліку майна, гнучкі схеми платежів) створили ідеальні умови для швидкого поширення лізингу. Цьому сприяла й державна підтримка лізингу, що знайшла відбиття в створенні податкових, інвестиційних й амортизаційних пільг. Безпосередні виробники устаткування (General Electric, Rank Xerox, IBM й інші), усвідомивши переваги лізингу в порівнянні із прямими продажами, стали створювати дочірні лізингові підприємства (у США такі компанії одержали назву "captives"). Після 1963 року в лізинговому бізнесі США стали брати участь банки. Таким чином, у США до кінця 60-х років склалося три види лізингових компаній :незалежні, дочірні фірми виробників і філії банків.

У 1960 року U.S.Leasing й Mercantile Credit Company заснували першу лізингову компанію у Великобританії. В Італії, Франції, Німеччині перші лізингові компанії були створені відповідно в 1961, 1962 й 1963 роках. До середини 60-х років лізингова індустрія з'явилася в більшості країн Західної Європи. Однак спочатку лізинг у Європі розвивався не так бурхливо, як у США. Багато в чому це було пов'язане з невизначеністю лізингових операцій з погляду цивільного, торговельного й податкового законодавства [4].

У Японії перша лізингова компанія (Orient Leasing) була створена в

## **Теорія та механізм регулювання регіональної економіки**

1963 році. На відміну від U.S. Leasing вона була організована у формі акціонерного товариства. У Японії участь банків у капіталі лізингових компаніях обмежено. У цей час їхня частка не може перевищувати 5%.

У Європі на відміну від США і Японії засновниками перших лізингових компаній були банки й фінансові інститути.

Небагато пізніше, але досить швидко, лізинг одержав визнання в країнах, що розвиваються. В Індії першу лізингову компанію створено в 1973 році, у Південній Кореї - в 1977 році. Велику допомогу в створенні й підтримці лізингової індустрії в країнах, що розвиваються, здійснило International Finance Corporation (IFC).

У більшості країн, у яких лізинг знайшов застосування, лізингові компанії для захисту своїх інтересів і розвитку лізингового бізнесу створили національні лізингові асоціації. У Росії такою організацією є "Рослізинг" - Українська асоціація лізингових компаній в Україні - «Украгролізинг», «Українська лізингова компанія», «Райффайзен Лізинг Аваль». Взагалі, на вересень 2011 року, в Україні активно працюють 61 лізингових компаній.

У свою чергу, на трьох континентах національні лізингові асоціації для подання лізингової галузі на міжнародному рівні, взаємодії з іншими міжнародними організаціями, проведення форумів і дискусій, нагромадження знань в області лізингу заснували регіональні організації.

Крім цього, учасники лізингового бізнесу автомобілів і вантажівок, літаків, комп'ютерів заснували три спеціалізовані асоціації, відповідно: European Car and Truck Rental Association (ECATRA) - Європейська асоціація орендодавців легкових і вантажних машин; International association of aircraft lessors - Міжнародна організація лізингодавців літаків; European computer leasing and trading association (ECLAT) - Європейська асоціація лізингу й торгівлі комп'ютерами.

Не випадково лізинг займає важливу роль на світовому ринку капіталів, на його частку в деяких провідних західних країнах доводиться більше 30% нових інвестицій.

Якщо під оперативним лізингом розуміти операції оренди, то вони нині в нашій країні є доволі поширеними й прибутковими, причому як для орендодавців, так і для орендарів. Завдяки здачі в оренду частини виробничих площ сьогодні "на плаву" тримається більшість науково-дослідних інститутів та бюджетних установ. Значні доходи отримують і підприємства, які здають в оренду не лише площу, а й виробниче устаткування.

Непрозорість операцій оренди створює умови для зловживань, що проявляються, зокрема, в заниженні зазначеного в договорі розміру орендної плати та в "тіньовій" доплаті за оренду готівкою. Сприяє цьому і діючий порядок оподаткування доходів із операцій оренди, які включаються до складу валових.

"Тінізація" розрахунків за оренду майна вигідна також орендаря, оскільки дає їм змогу занижувати собівартість і встановлювати меншу відпускну ціну на продукцію, що ними виробляється та реалізується, а отже, — нараховувати і сплачувати менший податок на додану вартість (ПДВ).

Операції фінансового лізингу, на відміну від оперативного, характеризуються низькою прибутковістю за вищим рівнем ризику, тому менш привабливі для лізингодавців. Головна перешкода на шляху розвитку фінансового лізингу — відсутність платоспроможних лізингодержувачів. Нині до лізингового платежу, крім відшкодування частини вартості об'єкта лізингу,

що нараховується залежно від строку амортизації, входять і проценти за залученим кредитом для придбання майна за договором лізингу, середній рівень яких майже втричі перевищує облікову ставку НБУ, а також — винагорода лізингодавцю, відшкодування страхових платежів за страхування об'єкта лізингу та інші платежі, передбачені договором.

У фінансовий лізинг передається здебільшого нова техніка. Тож згідно із чинним порядком нарахування амортизації для цілей оподаткування протягом перших двох років первісна вартість зменшується на 27.75—43.75% (залежно від того, до якої з груп основних фондів — другої чи третьої — належить об'єкт лізингу). Сума амортизації" включається до лізингового платежу і має бути своєчасно сплачена лізингодавцю. Нині в Україні більшість лізингоодержувачів неспроможна своєчасно сплачувати такі платежі. Це призводить до того, що лізингодавці не отримують коштів за техніку, яка передається у фінансовий лізинг, і зазнають збитків.

З іншого боку, жорстка залежність терміну дії договору лізингу від строків амортизації його об'єкта зводить до неможливості суб'єктів лізингових відносин щодо визначення строку дії лізингової угоди. В окремих випадках (передусім коли інтенсивно зростає попит на продукцію та послуги, а їх асортимент постійно змінюється) лізингоодержувачі зацікавлені у скороченні термінів дії договору фінансового лізингу. Проте вони не мають права обумовлювати в угодах лізингу строки менші від передбачених законодавством.

Використання суб'єктами лізингових відносин права здійснювати прискорену амортизацію об'єкта лізингу частково вирішує проблему регулювання термінів лізингової угоди. Однак згідно із чинним законодавством нараховувати прискорену амортизацію можна лише на нові об'єкти лізингу, що належать до третьої групи основних фондів. Вважаємо за доцільне поширити такий порядок і на об'єкти лізингу, що входять до другої групи основних фондів.

З огляду на дієвість лізингу як інструменту інвестиційної політики, його неосяжні можливості у проведенні структурної реформи та необхідність постійного моніторингу цих процесів вважаємо за доцільне запровадити Державним комітетом статистики окремої статистичної звітності з лізингу в Україні. На нашу думку, значною мірою саме внаслідок відсутності дієвої державної політики щодо розвитку лізингу, а не через брак коштів, темпи оновлення основних засобів та нематеріальних активів у нашій країні є невиправдано низькими.

Ефективність діяльності лізингових компаній значною мірою залежить і від можливості отримання банківських кредитів, коливань розміру позичкового відсотка та інших обставин, які визначаються загальними напрямками економічної політики. Доводиться констатувати, що на сьогодні банки не зацікавлені в роботі на ринку лізингу. Банківські кредити мають переважно короткостроковий характер, а їх висока вартість є додатковим тягарем для лізингоодержувачів, які відшкодовують вартість позичок у складі лізингових платежів.

**Висновки та перспективи подальших наукових досліджень.** У процесі здійснення лізингових операцій перед комерційними банками постають актуальні питання, аналогічні проблемам кредитування. Серед найгостріших — недостатня кількість платоспроможних позичальників і їх

збитковість. Високою залишається і ймовірність несвоєчасної сплати ними лізингових платежів за користування майном, унаслідок чого банкам доводиться формувати резерви за цими операціями.

Активізація роботи банків на ринку лізингу неможлива без зниження ризиковості - лізингових операцій (цьому сприяло б прийняття законів, спрямованих на вдосконалення системи захисту прав кредиторів) та виходу на нього надійних клієнтів (їх може привабити досконаліший порядок проведення операцій).

Ефективним джерелом формування ресурсів для ведення лізингового бізнесу можуть стати амортизаційні відрахування. Щоб зацікавити підприємства спрямовувати їх на проведення лізингових операцій, слід прийняти низку законодавчих рішень. На нашу думку, передусім потрібно запровадити підвищені коефіцієнти щодо норм амортизації (яка нараховується для цілей оподаткування) на нові основні фонди, що купуються на умовах лізингу.

Запровадження такого порядку нарахування амортизації, з одного боку, підвищить зацікавленість у придбанні техніки вітчизняного виробництва (оскільки ввезення імпортої стане економічно не вигідним через застосування ввізного мита), а з другого — стимулюватиме залучення фінансових ресурсів для виробництва техніки.

Зауважимо: намагання держави підтримати певні галузі економіки (сільське господарство, транспорт, виробництво сільськогосподарської техніки і транспортних засобів) шляхом спрямування бюджетних коштів за допомогою лізингу лише тимчасово "оживило" цей ринок.

Не вдалося "запустити" механізм лізингу і з метою оновлення транспорту. Із трьох транспортних лізингових компаній (фондів), щодо створення яких уряд приймав відповідні рішення, відносно прозоро працює лиш одна — лізингова компанія "Укртранслізинг". Про діяльність інших фірм громадськість, у тому числі ділові кола країни, не одержують жодної інформації.

Очевидно, слід було б періодично заслуховувати на засіданнях Уряду звіти про результати діяльності державних лізингових компаній.

Реалізація викладених нами пропозицій сприяла б активізації лізингу в Україні, зростанню попиту на основні засоби вітчизняного виробництва та прискоренню структурної перебудови вітчизняної економіки.

### **Список використаних джерел та літератури:**

1. Конвенція УНІДРУА про міжнародний фінансовий лізинг [Електрон. ресурс] // Сайт Верховної Ради України. – Режим доступу : сайт <http://www.zakon1.rada.gov.ua>.
2. Ковальчук І.В. Економіка підприємства : навч. посіб. / І.В. Ковальчук. – К. : Знання, 2008. – 680 с.
3. Маркстедт Б. Складність лізингу полягає в його простоті / Б. Маркстедт // Лізинг в Україні : інф.-анал. бюлетень. – 2005. – №2. – С. 20-22.
4. Шевцов В.Н. Лізинг: значення, сутність, можливості / В.Н. Шевцов, Є.М. Акімова, А.С. Осипов. – К.: Вища школа, 2005. – 390 с.
5. Колесник І.В. Фінансовий лізинг як форма нагромадження капіталу в умовах трансформаційної економіки: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: 08.01.01 : спец. «Економічна теорія» / І.В. Колесник. – Донецьк, 2005. – 16 с.