

# ЛІЗИНГ В ОКРЕМИХ СФЕРАХ ГОСПОДАРЮВАННЯ



**Н. Ф. Ментух,**  
кандидат юридичних наук,  
доцент кафедри правового  
регулювання економіки та  
правознавства  
Тернопільського національного  
економічного університету

З переходом до ринкових умов господарювання в підприємницькій діяльності з'явилися нові терміни, поняття, підходи до ведення справ, які вже давно узвичаєні у практиці західного бізнесу. Як наслідок, недостатнє знання, а то і нерозуміння тієї чи іншої форми підприємництва призводять до дублювання чужого досвіду. Саме цими рисами характерна і рецепція такого поняття, як *лізинг*, адже лізинг є однією із найцікавіших форм інвестування, він дає можливість вижити малим, середнім і великим підприємствам, які потрапили у скрутне фінансове становище. Успіх лізингових відносин, та й взагалі лізингового бізнесу, в будь-якій галузі багато в чому залежить і від правильного розуміння його змісту, притаманних йому специфічних особливостей, їх адекватного відображення в методичних рекомендаціях та практичних рішеннях.

Деякі питання лізингу досліджувались такими вітчизняними та зарубіжними вченими, як І. Якубівський, О. Трофімова, Д. Січко, В. Різник, В. Горемикін, О. Кабатова, В. Газман, Ю. Харитонов, В. Вітрянський, А. Асташкіна, І. Решітник та інші.

Проте, незважаючи на ряд напрацювань з цієї проблематики, все ж таки існують питання, які потребують ґрунтовного вивчення та узагальнення. Тому **метою** цієї статті є висвітлення розвитку лізингу в окремих сферах господарювання та оцінка його значення.

Сьогодні розвиток лізингу можна простежити в багатьох сферах господарювання, а саме: АПК, авіації (літакобудуванні), суднобудуванні, транспорті, в будівництві, харчовій промисловості, медицині тощо.

Вагоме значення лізинг має для розвитку АПК. В сучасних ринкових умовах матеріально-технічна база агропромислового комплексу потребує певної інноваційної стратегії; забезпечення її окремими технічними засобами неможливе без впровадження такого методу фінансування, як лізинг.

В. Гривківська [1, 39–40], враховуючи досвід зарубіжних країн, стверджує, що сільське господарство не може розвиватися без лізингу як джерела кредитування капіталовкладень. На її погляд, оскільки сільське господарство має специфічні риси, властиві тільки даній галузі виробництва (сезонність, уповільнений обіг капіталу, розрив у часі між витратами виробництва та надходженням фінансових ресурсів), і ці особливості відрізняються об'єктивним характером, сільське господарство потребує значно більшої підтримки з боку держави, одна з форм якої – лізинг на пільгових умовах.

Підвищити ефективність сільського господарства України намагалися і за допомогою сільськогосподарських машин найбільшого у світі виробника «John Deere». В Україну було ввезено 1000 зернозбиральних комбайнів і 650 тракторів цієї фірми. Вся завезена техніка була забезпечена сервісним та гарантійним обслуговуванням, але з причин низької культури землеробства, з врахуванням високої вартості ввезеної техніки, цей проект був приречений [2, 315]. Наступним кроком у розвитку лізингу в АПК було створення підприємств «Украгромаш-інвест» та «Украгролізинг».

Важливою умовою розвитку агролізингу є законодавче врегулювання можливості оплати наданих за лізингом послуг в натуральній формі, тобто шляхом зустрічного постачання виробленої користувачем машин

Розглядається питання розвитку лізингу в багатьох сферах господарювання, а саме: агропромислового комплексу, авіації (літакобудуванні), суднобудуванні, транспорті. Проаналізовано та обґрунтовано значення розвитку лізингу в даних сферах господарювання.

**Ключові слова:** лізинг, лізингова компанія, сфери господарювання

сільськогосподарської продукції.

Верховна Рада України 7 лютого 2002 р. прийняла Закон «Про стимулювання розвитку вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу» [3], згідно з яким одним із основних напрямів державної підтримки розвитку машинобудування є закупівля за рахунок бюджетних коштів вітчизняної техніки і обладнання для агропромислового комплексу з подальшою її реалізацією сільськогосподарським товаровиробникам і підприємствам харчової та переробної промисловості на умовах фінансового лізингу.

12 липня 2001 р. Верховною Радою України був прийнятий Закон України «Про розвиток літакобудівної промисловості в Україні» [4]. Цим Законом для деяких підприємств літакобудівної галузі, зокрема державного підприємства «Укр-авіалізінг», запроваджувався пільговий режим оподаткування та митного оформлення матеріалів, комплектуючих виробів і обладнання, що використовуються для потреб розробки, виробництва авіаційної техніки на надання послуг цим підприємствам.

На розвиток авіакосмічної промисловості було прийнято і постанову Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку використання коштів державного бюджету, які виділяються на надання кредитів для здійснення операцій з фінансового лізингу авіаційної техніки» від 14 квітня 2004 р. № 469 [5].

Надалі уявляється доцільним забезпечення державою гарантії укладення договору фінансового лізингу для набуття вітчизняних літаків вітчизняними авіаперевізниками.

У Посланні Президента України до Верховної Ради України «Європейський вибір. Концептуальні засади стратегії економічного та соціального розвитку України на 2002–2011 роки» [6] зазначалося, що Україна належить до промислово розвинених країн світу, має один з найбільших у Європі структурно розгалужених промислових комплексів. Серед наукоємних галузей вирізняється, зокрема, авіакосмічна. А переконливим доказом цього є серійне освоєння нових моделей літаків АН-70, АН-140 та АН-148, які по праву вважаються найперспективнішими моделями XXI ст.

Лізинг в сфері літакобудування має низку специфічних особливостей, а саме: участь великої кількості учасників лізингової діяльності (інвесторів, страхових компаній, фінансових посередників, державних органів тощо), за участю яких реалізується ця угода; термін договору лізингу; вартість предмета лізингу [7, 15].

В розвинених зарубіжних країнах держава активно підтримує виробників авіаційної техніки,

половина якої набувається на умовах лізингу. Зокрема, в Європі створення магістральних літаків консорціуму «Ейрбас Індастрі» фінансується урядами Франції, Німеччини, Англії, Іспанії за довгостроковими кредитами [8, 145]. В Росії лізингові компанії в сфері літакобудування почали створюватись ще в 1991 р. Першою стала лізингова компанія «Алак». В кінці 1993 р. була створена компанія «Аеролізінг», яка нині успішно проводить лізингові операції в авіації [9, 862].

Перспективним є розвиток лізингової діяльності на ринку суднобудування. Суднобудування, як галузь промисловості, має значний виробничий і науковий потенціал, воно визнане пріоритетною галуззю на законодавчому рівні, тим самим виступає як важливий сектор економіки, а отже, не випадковою держава виявляє особливу увагу до цієї галузі. Основними засобами державного стимулювання суднобудування, що впливають із чинного законодавства, є погашення заборгованості перед державним бюджетом та державними цільовими фондами, надання відповідним суб'єктам господарювання певних пільг і гарантій тощо.

Як стверджують деякі дослідники, застосування лізингових механізмів у процесі будівництва суден в Україні не набуло поширення. Відомо, що всього 9–15 % основних засобів було придбано із застосуванням лізингових схем, а зношеність виробничих фондів досягає 60–80 %. Переваги лізингу на сучасному етапі розвитку суднобудування тлумачаться неоднозначно. У 2004 р. на питому вагу суден та судноремонтного обладнання в загальній структурі ринку лізингових послуг припадало 0,6 %. Це пояснюється тим, що транспортний бізнес має певні особливості [10, 24–25], які є не вигідними для лізингових компаній:

- судна – дорогі та складні з інженерного погляду споруди, які згідно з українським цивільним законодавством належать до нерухомого майна, що вимагає державної реєстрації й отримання дозволу державних органів на експлуатацію;
- судна належать до категорії основних засобів, строк корисного використання яких складає понад 20 років. У зв'язку з цим мінімальні строки договору лізингу (з урахуванням періоду будівництва) мають бути не меншими 8 років, а подібних довгострокових угод строком від 5 до 10 років у 2003 р. було здійснено лише 6 %;
- лізингодавець має організувати процес проектування судна, створити відповідні умови для фінансування його будівництва, технічного нагляду за його будівництвом і здійснювати тривалий контроль за належною технічною та

комерційною експлуатацією судна лізингоодержувачем. Все це вимагає від лізингової компанії наявності в її штаті кваліфікованих експертів;

- транспортна та судноплавна діяльність належить до галузей підвищеної небезпеки як з технічної точки зору (безпеки предмета лізингу й екології), так і через нестабільність фрахтового ринку;
- високий розмір авансових платежів (25–30 %), що є непосильним для дрібних судноплавних компаній.

Переваги лізингу у придбанні майна суднохідними компаніями полягає в тому, що лізинг не вимагає від лізингоодержувача використання значних оборотних коштів, крім виплати авансових платежів.

Враховуючи вищезазначене, вважаємо за необхідне практичне впровадження механізмів лізингу у суднобудівній галузі. Слід розробити на загальнодержавному рівні програму розвитку і впровадження лізингу у практику суднобудування як пріоритетної галузі промисловості та визначити такі основні завдання цієї програми для подальшого вирішення: законодавчо закріпити створення спеціалізованих державних лізингових суднобудівних компаній; розробити типову форму лізингового договору; встановити в державі пільговий режим оподаткування; будівництва нових вітчизняних суден має відбуватися за договором лізингу з вітчизняними судноплавними компаніями чи будівництва нових суден на основі договору лізингу з іноземними судноплавними компаніями; фінансовий лізинг має використовуватися у процесі збуту не лише нових суден, а й оновлених, що значно зекономить кошти лізингодавців; держава має надавати лізингоодержувачу відповідні компенсації у складі лізингових платежів тощо.

На увагу заслуговує розвиток лізингу автотransпортних засобів, адже лізинг автотransпорту за різними даними складає в структурі лізингових послуг від 15 до 18 %. До того ж, як зазначають деякі дослідники, найпопулярнішим предметом лізингу з 2004 р. залишаються легкові автомобілі та інші транспортні засоби [11, 9].

Практика купівлі автомобілів у лізинг поширена за кордоном, проте в Україні сьогодні нараховується декілька десятків різних компаній, які готові надати автомобіль в лізинг. У більшості лізингових компаній легкові автомобілі мають найбільшу частку в портфелі лізингових угод (22 %).

Потреба в транспортних засобах має тенденцію до зростання в Україні, а тому попит на лізинг як один із видів їх набуття теж буде збільшуватись.

При укладенні договору лізингу автотransпорту необхідно передбачити весь спектр основних і додаткових послуг, які будуть надаватися лізингодавцем.

Враховуючи високу конкуренцію на ринку лізингу автотransпортних засобів, доцільним є запровадження і розширення переліку послуг, які надаються лізинговими компаніями, як це має місце в практиці окремих зарубіжних країн. Зокрема, в Росії на ринку лізингу автотransпортних засобів виділяють додаткові послуги, найбільш поширеними з яких є: проходження державного технічного огляду, сезонна заміна і зберігання шин, надання замінного автомобіля на період проходження технічного обслуговування, проходження технічного обслуговування згідно з програмами виробників, ремонт транспортних засобів, надання карт на бензин, стоянок [12, 89–90].

В сучасних економічних умовах лізинг – це дієвий інструмент фінансування купівлі транспортного засобу, мета якого полягає в довгостроковій оренді автомобіля. Умови лізингу стають дедалі більш прийнятними і навіть вигідними за певних обставин. Купівля автомобіля за договором лізингу відбувається за схемою фінансового лізингу. Лізинг – це комплексна послуга, яка не лише включає фінансування купівлі автомобіля, а й передбачає сервіс, зокрема реєстрацію і страхування авто, його технічне обслуговування тощо.

У боротьбі за клієнта багато лізингових компаній зараз готові надати клієнтам цілодобову техпідтримку, додатковий комплект гуми і навіть дозволяють необмежений пробіг автомобіля, хоча раніше були ліміти, за перевищення яких застосовувалися штрафні санкції. Крім того, за бажанням лізингоодержувача в розмір платежу можна включити такі послуги, як паливні карти, замінні автомобілі (наприклад, в разі ДТП або поломки авто) і деякі ремонти [13].

Слід також відзначити, що у сучасних умовах розвитку промисловості лізинг устаткування вважається одним з найзручніших економічних інструментів. Для кожного підприємства існує можливість модернізації власних виробничих потужностей без великих первинних капіталовкладень. Лізинг устаткування дає можливість брати майно в лізинг на тривалий термін.

Щоб отримати устаткування для майбутнього його використання у виробничому процесі, можна піти різними шляхами: лізинг, оренда, кредит тощо. Найбільш прийнятним способом в цьому відношенні виступає лізинг устаткування, оскільки придбання устаткування за договором лізингу не вимагає сплати відразу всієї суми, обумовленої в договорі.

Отже, для того щоб ринок лізингових послуг ставав більш дієвою та прозорою складовою сучасного ринку капіталів, необхідно створити міцне підґрунтя для його розвитку — сприятливу законодавчу базу, яка б у майбутньому забезпечила ефективне функціонування лізингового бізнесу.

Оскільки сприятливе законодавче середовище є запорукою розвитку лізингу, адекватний нормативний режим лізингу спроможний забезпечити йому рівне чи навіть сприятливіше підґрунтя для розвитку порівняно з іншими методами фінансування.

#### ВИКОРИСТАНІ ДЖЕРЕЛА

1. *Гривківська О. В.* Лізинг як форма кредитування сільськогосподарського виробництва / О. В. Гривківська // Економіка АПК. – 1998. – № 11. – С. 39-42.
2. *Лапыгин Ю. Н.* Инвестиционная политика : учеб. пособ. / Ю. Н. Лапыгин, Е. В. Сокольских. – М. : Альма Матер ; Академический Проект, 2005. – 427 с.
3. Про стимулювання розвитку вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу : Закон України від 7 лютого 2002 р. № 3023-III // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 24. – Ст. 167.
4. Про розвиток літакобудівної промисловості : Закон України від 12 липня 2001 р. № 2660-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 50. – Ст. 261.
5. Про затвердження порядку використання коштів державного бюджету, які виділяються на надання кредитів для здійснення операцій з фінансового лізингу авіаційної техніки : Постанова Кабінету Міністрів України від 14 квітня 2004 р. № 469 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 15. – Ст. 1045.
6. Послання Президента України до Верховної Ради України «Європейський вибір. Концептуальні засади стратегії економічного та соціального розвитку України на 2002–20011 роки» // Урядовий кур'єр. – 2002. – 4 червня.
7. *Заргано М. Г.* Управление лизинговым процессом в авиакомпании / М. Г. Заргано // Лізинг. – 2007. – № 7. – С. 15-18.
8. *Красева Т. А.* Основы лизинга / Т. А. Красева. – Ростов на Дону : Феникс, 2003. – 224 с.
9. *Горемыкин В. А.* Лізинг : учеб. / В. А. Горемыкин. – [изд. 2-е, исправл. и дополн.]. – М. : Информационно-издательский дом «Филинь» ; Информцентр XXI века, 2005. – 944 с.
10. *Письменна К.* Впровадження лізингу на ринку суднобудування в контексті державного регулювання господарських правовідносин / К. Письменна // Підприємництво, господарство і право. – 2007. – № 6. – С. 23-26.
11. *Ищенко Г. В.* Україні лізинговий бум / Г. В. Ищенко // Урядовий кур'єр. – 2008. – № 75. – С. 9.
12. *Ковынев С. Л.* Лізинговые сделки. Рекомендации по избежанию ошибок / С. Л. Ковынев. – М. : Вершина, 2006. – 224 с.
13. Лізинг авто имеет ряд преимуществ перед традиционным кредитом [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.leasing.org.ua/ua/publications/?pid=3973>

#### *Ментух Н. Ф.* Лізинг в отдельных сферах ведения хозяйства

Рассматривается вопрос развития лизинга во многих сферах ведения хозяйства, а именно: агропромышленном комплексе, авиации (самолетостроении), судостроении, транспорте. Проанализировано и обосновано значение развития лизинга в данных сферах ведения хозяйства.

**Ключевые слова:** лизинг, лизинговая компания, сфера ведения хозяйства

#### *Mentukh Nataliya.* Leasing is in the different spheres of economy

The question of development of leasing is examined in different spheres of economy: agriculture, aviation (aircraft construction), shipbuilding, transport. The value of leasing development in these spheres of economy is analyzed and grounded.

**Key words:** leasing, leasing company, sphere of economy

## ОГОЛОШЕННЯ

# ШАНОВНІ СТУДЕНТИ, АСПІРАНТИ ТА МОЛОДІ ВЧЕНІ!

З нагоди 62-ї річниці із дня підписання Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод 1950 року, запрошуємо всіх студентів, аспірантів та молодих вчених взяти участь у щорічній всеукраїнській науково-практичній конференції «Актуальні питання захисту прав людини в контексті Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод», яка проводитиметься 5 листопада 2012 р. в Академії адвокатури України: м. Київ, бульвар Тараса Шевченка, буд. 27 (станція метро «Університет»).

Мови конференції: українська, російська, англійська. Реєстрація учасників з 9.30 до 10.00. Конференція розпочне роботу о 10.00 у Камінній залі (1 поверх).

Заявки в електронному вигляді приймаються до **2 листопада 2012 р.** за адресою: [m.nauka@aau.edu.ua](mailto:m.nauka@aau.edu.ua)

Обов'язково зазначаються: тема доповіді, відомості про автора (прізвище, ім'я, по-батькові, назва та адреса вищого навчального закладу, телефон, e-mail). Доповіді студентів та аспірантів приймаються до участі за наявності відгуку (відсканованої копії) наукового керівника. Матеріали конференції будуть рекомендовані редакційною колегією до електронного наукового видання «Часопис Академії адвокатури України» за умови безпосередньої участі у заході.

Докладніше – на сайті академії [aau.edu.ua](http://aau.edu.ua) та за телефонами: (044) 246-57-88, 246-59-66