

10. Перелік безоплатних адміністративних послуг, які надаються митними органами України : затверджений наказом Державної митної служби України від 29.12.2011 № 1102 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.nau.ua/index.php?page=hotline&file=390717-29122011-0.txt>

11. Про заходи щодо упорядкування адміністративних послуг : Постанова Кабінету Міністрів України від 17.07.2009 № 737 // Урядовий кур'єр. – 2009. – № 140.

12. Регламент (ЄС) № 450/2008 Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2008 року про встановлення Митного кодексу Співтовариства (Модернізованого Митного кодексу) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [kompmp.rada.gov.ua/kompmp/doccatalog/document?id=47254](http://kompmp.rada.gov.ua/kompmp/doccatalog/document?id=47254)

13. Матвеева В. Усе про облік і оподаткування бюджетних організацій / Матвеева В., Замазій С., Клиженко Я.; ред. Я. Кавторєва. – Х. : Фактор, 2009. – 720 с. – (Серія “Бюджетний облік”). – [ISBN 978-966-312-834-4 (серія). – ISBN 978-966-312-959-4].

14. Бюджетний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. – 2010. – № 50–51. – Ст. 572.

15. Пашко П. В. Митна безпека (теорія, методологія та практичні рекомендації) : монографія / Пашко П. В. – Одеса : АТ “Пласке”, 2009. – 628 с., іл. – [ISBN 978-966-8692-26-0].

16. Методика визначення собівартості платних адміністративних послуг : затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 27.01.2010 № 66 // Урядовий кур'єр. – 2010. – № 25.



УДК 35.072.2:336.76

**В. П. Беглиця**, кандидат економічних наук,  
доцент кафедри державного управління  
та місцевого самоврядування АМУ

#### **НАПРЯМИ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ ВИКОРИСТАННЯ ЛІЗИНГОВОЇ ФОРМИ КОМЕРЦІЙНИХ ВІДНОСИН У СУДНОБУДІВНІЙ ГАЛУЗІ**

*Розглянуто основні напрямки державної підтримки використання лізингової форми комерційних відносин у суднобудівній галузі.*

*Ключові слова: державне управління; лізинг; комерційні відносини; лізингодавець; суднобудівна галузь; фінансування виробництва.*

*The article considers basic directions of the government support of the use of leasing form of commercial relations in shipbuilding industry.*

*Key words: governance; leasing; commercial relations; lessor; shipbuilding; financing of manufacturing.*

**Постановка проблеми у загальному вигляді** (постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими чи практичними завданнями). У світовій практиці виконання завдань фінансування розвитку промислових виробництв і фінансування розвитку компаній транспортного сектора тісно пов'язані з механізмами інвестування і кредитування. Проте застосування цих двох основних механізмів у сучасних реаліях української ускладнено, зважаючи на особливу специфіку суднобудівельної діяльності, де операційні цикли тривають відносно довго (6–12 місяців – це типовий термін задачі середнього замовлення), і в цілому

© **В. П. Беглиця, 2012**

несприятливу інвестиційну обстановку у сфері суднобудування. У таких умовах необхідно особливо комбінувати інструменти, доступні економічній науці з урахуванням усіх особливостей об'єкта дослідження, зокрема особливого статусу держави. Із цих позицій нами пропонуються як ефективні такі інструменти економічного забезпечення.

Сучасне суднобудування в більшості країн світу користується тією чи іншою мірою державною підтримкою, що надається як за стратегічними, так і за соціальними міркуваннями.

Оскільки виробничий потенціал суднобудівної та судноремонтної галузей використовується не на 100 %, слід зробити висновок, що можливості державного регулювання, а також і прямої участі через створення спеціальних суб'єктів господарювання державної форми власності чи пряму участь держави у фінансуванні тих чи інших проектів або надання необхідних послуг у цій галузі ще не вичерпано. Один з основних напрямків розвитку комерційних відносин у суднобудуванні – створення спеціалізованих лізингових компаній. Механізм лізингу найефективніший у капіталомістких галузях економіки. При цьому лізинг у суднобудівній галузі може використовуватися і як вид фінансування придбання суден (відповідно для верфі продажу продукції), і як спосіб придбання обладнання, призначеного для розвитку та підтримки дійового суднобудівного виробництва, тобто поновлення зношених основних фондів суднобудівних підприємств, підвищення їх конкурентоспроможності. Ці два види лізингу логічно взаємопов'язані, адже якщо фінансуватиметься будівництво суден, то буде можливість придбання обладнання для їх побудови.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій** (аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спирається автор, виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття). Правове забезпечення впровадження лізингу в суднобудівну галузь не отримало адекватного висвітлення в науці державного управління. Загальні питання теорії лізингових відносин знайшли відображення у працях Б. Буркинського [1, 40], О. О. Люхіна [2, 45], Купалової Г. І. [3, 121], Н. Ментух [4, 85]. Однак щодо суднобудування проблематика впровадження лізингу в контексті державного регулювання суднобудівної галузі в умовах глобальної конкуренції не вивчалася.

**Мета статті** (формулювання цілей статті (постановка завдання) – розглянути сучасні напрямки використання лізингової форми комерційних відносин у суднобудівній галузі.

**Виклад основного матеріалу** (виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів). Ефективність лізингових угод, що досягається в результаті їх застосування в господарській практиці, полягає в активізації інвестиційного процесу, поліпшенні фінансового стану підприємств-лізингоотримувачів, підвищенні конкурентоспроможності малого та середнього бізнесу.

Предмет фінансового лізингу не може бути конфіскований, заарештований або бути об'єктом стягнення за боргами лізингоотримувача. При укладенні договору лізингу значно знижуються в порівнянні з кредитуванням вимоги до гарантійного забезпечення угоди. Це пов'язано з тим, що до закінчення дії договору предмет лізингу є власністю лізингової компанії. За попередніми оцінками ефективний термін такого лізингу – 8 років, за авансового платежу лізингоотримувача – близько 20 %. Але це тільки переваги покупця. Перевагою виробника за такої схеми може бути фінансування спорудження судна лізингодавцем. При цьому погашення лізингових платежів лізингоотримувачем здійснюватиметься після введення судна в експлуатацію, а на етапі будівництва погашатимуться тільки відсотки за кредитом і комісія лізингодавця.

Проте така взаємовигідна схема може бути здійснена тільки за наявності в лізингодавця значних фінансових ресурсів і зацікавленості в такій угоді. Але, на жаль, такої лізингової компанії нині в Україні немає.

## Механізми державного управління

---

Уже функціонує ряд лізингових компаній, більша частина з яких об'єднана у Всеукраїнську асоціацію лізингу "Укрлізинг". Українська лізингасоціація "Укрлізинг" зареєстрована 4 червня 1997 р. в Міністерстві юстиції України. Асоціація здійснює свою діяльність на підставі Статуту. Асоціація є української добровільною громадською організацією, яка об'єднує фахівців з лізингу за спільними інтересами.

Основні напрямки діяльності Всеукраїнської асоціації лізингу "Укрлізинг":

- надання на громадських засадах науково-методичних, інформаційних, консультативних та практичних послуг своїм членам організаціям, які потребують їх;
- проведення конференцій, лекцій, семінарів з проблем лізингового бізнесу;
- розповсюдження спеціалізованої літератури серед членів Української асоціації;
- сприяння обміну досвідом між іноземними лізинговими асоціаціями;
- підтримка міжнародних зв'язків, укладання відповідних угод;
- захист прав, інтересів Української асоціації, а також усіх її членів.

Члени Всеукраїнської асоціації лізингу "Укрлізинг" мають право:

- брати участь у діяльності Української асоціації;
- бути поінформованими про цілі та завдання Української асоціації;
- використовувати інформацію, яку має Українська асоціація, а також користуватися її послугами;
- бути поінформованими про нові лізингові проекти [5].

Для того щоб вступити в Українську асоціацію лізингу слід направити заявку на вступ. За попереднім рішенням ради Української асоціації будуть прийняті нові члени. Вони мають сплатити встановлені радою річні членські внески. У 2001 р. спільно з лізинговими асоціаціями Молдови, Білорусі (також асоціацій з інших країн) засновано Міжнародну академію лізингу. Вона створена для співпраці в різних сферах науково-інформаційної діяльності.

З 2011 р. в Україні формується лізингова структурна індустрія. Лізинг-індустрія стає визнаним фінансовим та інвестиційним інструментом, що застосовуються в різних сферах економіки. Більшу участь у розвитку ринку лізингових послуг бере на себе "Укрлізинг" [5].

Лізинг поступово перетворюється на досить привабливий метод фінансування будівництва суден у США, Великобританії, Європі. Причини цього зрозумілі. Для лізингоутримувача перша перевага – це можливість через фінансовий лізинг забезпечити 100 % фінансування, яке для більшості судновласників досить привабливо. Крім того, це фінансування без будь-якої вимоги в додатковому забезпеченні у вигляді заставних на інші судна судновласника. Якби він став шукати 100 %-ве фінансування на основі кредиту під заставу на судно, йому довелося б не тільки гарантувати дуже надійну зайнятість для зазначеного судна, але також і значне перехресне забезпечення [4, 84].

Друга причина привабливості лізингу – збільшення періоду часу для викупу судна (його оплати). У фінансовому лізингу лізингодавець прагне повністю амортизувати свої капітальні витрати на придбання судна і забезпечити свої витрати на позику й маржу. Період лізингу середніх і великотоннажних суден, як правило, перевищує 10 років, оскільки лізингодавець розуміє, що цей період має відобразити можливості судновласника заробити гроші на дане судно.

Важливо, що під час використання лізингових схем, що дозволяють за розумного їх використання істотно економити витрати учасників лізингової угоди, у тому числі:

- існує можливість прискореної амортизації судна зі спеціальним коефіцієнтом до основної норми амортизації, що сягає трьох.

Це дозволяє при лізингу практично в стільки ж разів знизити загальну величину податку на майно. Ураховуючи, що цей податок за звичайного придбання судна становить за повний нормативний строк корисного використання до 20–25 % від первісної балансової

## Механізми державного управління

вартості судна, економія з цього податку при лізингу може досягати величини, відчутної для судновласника будь-якого масштабу;

– лізингоотримувач має законне право зараховувати лізингові платежі (без ПДВ) у повному обсязі на собівартість своїх послуг у складі “інших витрат, пов’язаних з виробництвом і (або) реалізацією” з податкового обліку. Це забезпечує значну економію податку на прибуток, оскільки платежі з погашення кредиту покриваються за рахунок чистого прибутку [3, 121].

Ще одним привабливим моментом для лізингоотримувача є те, що під час лізингу судно може значитися за бажанням сторін лізингової угоди або на балансі власника – лізингової компанії, або на балансі судновласника.

Судно відображається на балансі лізингодавця, лізингоотримувач враховує судно на позабалансовому рахунку, що може істотно поліпшити структуру його балансу (що виключається під час купівлі судна за власні кошти або за залучений кредит). Крім того, у лізингоотримувача при цьому немає необхідності переоцінки основних фондів (у частині такого судна).

Для подолання негативних тенденцій у суднобудуванні слід ужити заходів економічного стимулювання будівництва суден. Основним кроком у реалізації цього напрямку, на нашу думку, є розвиток фінансової інфраструктури суднобудівної промисловості за допомогою створення спеціалізованої лізингової суднобудівної компанії або через надання лізинговим компаніям, що діють у цій сфері, пільгового правового режиму, що має передбачати податкові пільги. Структуру управління спеціалізованою лізинговою суднобудівною компанією подано на рис. 1.



Рис. 1. Структура управління спеціалізованою лізинговою суднобудівною компанією

На нашу думку, створена спеціалізована лізингова суднобудівна компанія повинна здійснювати такі види діяльності:

- лізингова;
- суднобудування і судноремонт;
- трастові операції;
- фрахт, оренда, купівля-продаж промислових, обробних і транспортних суден;
- виробництво, прямий продаж і торгові операції з імпорту/експорту судового, нафто- й газодобувного обладнання, рибообробне обладнання, обладнання для холодильних машин, засобів зв’язку і навігації, а також інших видів обладнання;
- морські вантажоперевезення;
- інноваційна діяльність;
- видобуток та переробка водних біологічних ресурсів;
- проведення маркетингових досліджень;

## Механізми державного управління

---

– оптова торгівля обладнанням і запасними частинами до нього;  
– зовнішньоекономічна діяльність і будь-які інші види діяльності, які не забороняються державними законами.

Вважаємо за доцільне застосовувати для створюваних лізингових компаній, а також для стимулювання діяльності недержавних такі напрями ділової активності, що враховують ключові інтереси розвитку суднобудівної галузі, зокрема:

- будівництва нових суден на українських заводах на підставі договорів лізингу з українськими судноплавними компаніями, у тому числі державними;
- будівництва нових суден на підставі договору лізингу з іноземними судноплавними компаніями;
- будівництва нових суден на українських заводах у рамках договору бербоут-чартера з іноземними судноплавними компаніями;
- забезпечення суднобудівних компаній за допомогою лізингових послуг обладнанням та устаткуванням, що відповідає новітньому технологічному рівню.

Однією з ринкових переваг створення галузевої лізингової компанії є її здатність об'єднувати одиничні та малозабезпечені фінансово замовлення окремих судноплавних компаній на будівництва 1–2 суден у велику серію з 8–9 суден. Збільшення серійності будівництва сприятиме не лише здешевленню процесу будівництва, але й організації системної закупівлі та поставки імпортного комплектуючого обладнання, на яке припадає 50–60 % загальної вартості судна.

Слід зазначити, що фінансовий лізинг може використовуватись у процесі збуту не тільки нових суден, а також і оновлених та модернізованих, які мають досить високий попит на ринку. Основна перевага методу реновації полягає в тому, що він дешевший у порівнянні з будівництвом судна, забезпечує новий технічний рівень і продовжує термін експлуатації суден на 10–15 років, чим формує для них нову ринкову вартість, збільшуючи її в кілька разів. Крім того, процес реновації триває 4–6 місяців, що значно менше, ніж будівництва нового судна. Переваги цього процесу й обмеженість коштів українських судноплавних компаній дозволяють стверджувати, що проект має право на існування.

Якщо лізингова компанія державна, то одним із напрямів її діяльності має стати укладення договорів фінансового лізингу на придбання у суднобудівників недержавної форми власності суден, які потрібні державі для виконання своїх функцій і не можуть бути побудовані на державних суднобудівних заводах. До таких суден можна зарахувати науково-дослідні та рятувальні судна, буксири.

Усі особливості реалізації лізингових відносин потребують створення додаткового правового забезпечення. Якщо галузевою промисловою політикою буде враховано перспективи створення державної лізингової компанії, то необхідність законодавчого забезпечення її діяльності, у тому числі через прийняття типових лізингових договорів, безперечно. Проте в разі застосування господарсько-правових засобів державного регулювання, що стимулювали б лізингову діяльність державних компаній, створення додаткового правового регулювання, яке врахувало б галузеву специфіку, також вважаємо за доцільне.

**Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку.** Державна лізингова компанія може оновлювати пільгові умови для лізингоотримувача через мінімізацію суми винагороди лізингодавця як за передане в лізинг майно, так і за інші послуги. Мінімізації лізингових платежів може бути також досягнуто за рахунок пільгових умов фінансування державою діяльності державної лізингової компанії, що суттєво зменшує компонент платежу, утворюваного як “компенсація відсотків за кредитом”. Застосування такого порядку дозволить поживати відносини товарообміну у сфері суднобудування, оскільки суднобудівні підприємства відразу отримують кошти за збудоване або оновлене судно. У свою чергу, споживачі мають можливість придбати судно в лізинг на привабливіших умовах, що стимулює попит на продукцію вітчизняних суднобудівників та виробників суднобудівного обладнання.

## **Механізми державного управління**

---

Стимулювання впровадження лізингових відносин на суднобудівному ринку через діяльність недержавних лізингових компаній може здійснюватися через компенсацію державою лізингодержувачу у складі лізингових платежів частини відсотків за кредитом. Крім того, держава може встановлювати для таких компаній пільговий режим оподаткування, зокрема через зменшення ставок податку на прибуток компаній, що має гіпотетично стимулювати лізингові компанії до зменшення розміру лізингових платежів за контрактами. Головна перевага спеціалізованої лізингової суднобудівної компанії – об'єднати розрізнені та слабо фінансово забезпечені замовлення окремих судовласників у досить велику серію з 8–10 суден.

### **Список використаних джерел:**

1. Буркинський Б. Концептуальні засади реструктуризації суднобудування України / Б. Буркинський, Г. Єфімова // Економіст. – № 7. – Липень. – 2010. – С. 39–72.
2. Ілюхін О. О. Процесний підхід щодо проведення реструктуризації промислової корпорації / О. О. Ілюхін // Вісник економічної науки України. – 2009. – № 2. – С. 44–47.
3. Купалова Г. І. Розвиток лізингу в Україні: обліково-аналітичні та фінансово-економічні аспекти / Г. І. Купалова, Ю. С. Гринчук // Формування ринкових відносин в Україні. – 2007. – № 1(68). – С. 120–125.
4. Ментух Н. Види учасників лізингової діяльності та їх особливості / Н. Ментух // Підприємництво, господарство і право. – 2010. – № 1. – С. 84–86.
5. Офіційний веб-сайт Українського об'єднання лізингодавців [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.leasing.org.ua>.

