

ЗДІЙСНЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ЛІЗИНГОВИХ УГОД НА РИНКУ АВТОВИРОБНИЦТВА

Розкрито сутність лізингових операцій, зокрема міжнародних лізингових угод. Виявлено особливості міжнародних лізингових операцій на ринках автовиробництва. Висвітлено проблеми розвитку міжнародного лізингу в Україні та запропоновано напрями вирішення даних проблем. Ключові слова: лізинг, міжнародний лізинг, ринок автовиробництва, державна підтримка, експортний лізинг

Раскрыта сущность лизинговых операций, в частности международных лизинговых сделок. Выявлены особенности международных лизинговых операций на рынках автопроизводства. Высветлены проблемы развития международного лизинга в Украине и предложены направления решения данных проблем. Ключевые слова: лизинг, международный лизинг, рынок автопроизводства, государственная поддержка, экспортный лизинг

The essence of leasing transactions, including international leasing, revealed features of international leasing markets in car production, the problems of international development of leasing in Ukraine and proposed solutions to these problems. Keywords: leasing, international leasing, car production market, government support, export leasing

Постановка проблеми. В процесі інтеграції України в світову економічну систему національна економіка стає дедалі більш відкритою для руху товарів та капіталів. В даних умовах особливого значення набуває проблема знаходження таких економічних рішень, які дозволяти б країні та окремим її секторам економіки досягти максимальних економічних вигод та запобігти негативним наслідкам цього процесу. Для того, щоб в умовах посилення взаємозалежності інтернаціонального і національного ефективно діяти локально, треба передусім навчитися мислити глобально.

Зношеність основних засобів українських підприємств складає 75—85 %. Підприємства потерпають від нестачі фінансових ресурсів в оновлення виробництва. Серед джерел на розвиток підприємництва вони мають використовувати власні джерела фінансування і запозичені ресурси. Серед фінансових інвестиційних джерел великої уваги заслуговує лізинг.

Впровадження лізингу дає змогу здійснити оновлення основних фондів та їх ефективне використання, а також повне фінансування капіталовкладень, зберігаючи фінансову незалежність підприємств. У деяких країнах (США, Німеччина, Франція, Великобританія, Японія, Польща, Угорщина, Чехія та ін.) одним із основних інструментів підприємницької діяльності, вигідним для усіх сторін, став лізинг, частка якого у промислових інвестиціях у цих країнах досягає 20–25 % [2;5].

Важливого значення набуває урядова підтримка лізингових відносин та формування механізму їх стимулювання, що забезпечує зростання кількості операторів лізингового бізнесу, освоєння нових видів лізингу, зокрема міжнародного, з врахуванням цілей і завдань інноваційної та інвестиційної політики.

Для того, щоб вітчизняне автобудування вийшло на світовий ринок і зайняло там достатній сегмент, потрібно насамперед розробити гнучку та дієву систему стимулювання експорту автобудівної продукції.

Досить ефективним механізмом по просуванню техніки та обладнання на території зарубіжних країн вважається експортний лізинг. Будь-яка держава зацікавлена в розширенні своєї експансії, а запропонувати іноземному покупцеві придбати товар на умовах довгострокової фінансової оренди вельми непогана ідея. Білорусь на пострадянському просторі стала піонером по впровадженню експортного лізингу, і, судячи з перших результатів, цей експеримент можна вважати вдалим, адже в 2010 році країна уклала 25 договорів міжнародного лізингу на поставку білоруської техніки загальною вартістю понад 30 млн. доларів США.

Недостатня підтримка держави в напрямку стимулювання експортної діяльності виробників, в тому числі й заохочення здійснення експортного лізингу в певній мірі пояснює слабку присутність української продукції, зокрема автобудування, на світових ринках. Тому, досить актуально постає проблема активної та безризикової, захищеної державною підтримкою, реалізації міжнародних лізингових угод як в напрямку залучення іноземного капіталу в процеси модернізації та оновлення виробничих потужностей для досягнення відповідного рівня конкурентоспроможності української продукції на закордонних ринках, так і інтенсифікації експортно-лізингових операцій задля просування вітчизняних товарів, зокрема автобудування, за кордон для задоволення потреб іноземних споживачів.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Різні аспекти регулювання лізингової діяльності висвітлювали у своїх працях В. Бойко, Н. Внукова, В. Газман, А. Левкович, О. Ольховиков, Ю. Сосюрко, Г. Холодний, Д. Малащук, В. Кононенко, О. Кухленко, Л. Міщенко та ін. Аналіз робіт цих авторів дозволяє констатувати, що в багатьох публікаціях обґрунтована необхідність сприяння розвитку лізингу, проте не досить чітким є визначення сутності державного регулювання лізингової діяльності, в тому числі і міжнародної. Також ученими Великобританії, Німеччини, Італії, Канади, Польщі були розроблені основні принципи теорії і практики лізингу, висвітлена взаємодія підприємств і компаній на світовому ринку. Однак фактично недостатні напрацювання, за допомогою яких можна було б вирішувати питання вибору ефективних схем управління лізинговими відносинами.

Формування цілей статті. Актуальність наукового дослідження пов'язана із необхідністю аналізу світового та вітчизняного досвіду міжнародної лізингової діяльності підприємств та виявлення особливостей управління лізинговими відносинами на підприємствах автовиробництва. Даному питанню сьогодні не приділяється достатня увага, і воно не відображене у науково-дослідних напрацюваннях. Необхідність вирішення цих питань обумовила вибір теми даного дослідження.

Виклад основного матеріалу. В умовах інвестиційної кризи цілком закономірний той всебічний інтерес, що виявляється до специфічної форми економіко-правових відносин, що отримала збірне найменування «лізингу».

Успіх лізингового бізнесу у будь-якій галузі, зокрема в автовиробництві, залежить від правильного розуміння його змісту та специфічних особливостей. Тому, насамперед, необхідно вяснити, у чому полягає сутність лізингу, його принципи та моделі. Лише всебічне пізнання економічного механізму та переваг, що закладені в системі лізингу, дасть змогу широко використовувати його у підприємницькій діяльності.

Що стосується суті лізингу, то єдиної думки стосовно цього поняття поки що не існує. Дослідники визначають лізинг як дещо середнє між кредитом і орендою, хоча у діловому обороті він має ширшу, складнішу потрібну основу та містить в собі одночасно властивості кредитної угоди, інвестиційної та орендної діяльності, результатом взаємодії яких є створення нової організаційно-правової форми бізнесу. За визначенням Європейської федерації національних лізингових асоціацій під лізингом розуміється оренда основних засобів виробництва (машин, устаткування, заводів, транспортних засобів, конторського обладнання, складських приміщень і т.д.), а також інших товарів для їх використання у виробничих цілях орендарем, у той час як орендодавець зберігає право власності на них до кінця угоди [1].

На даний момент в Україні розглядається проблема розвитку лізингу, тому що це давно розповсюджений на Заході фінансовий інструмент, сприятливий мобілізації коштів для інвестицій, а також він забезпечує гарантоване використання інвестиційних ресурсів з метою реконструкції і розвитку виробництва. Однією з основних форм подолання проблем відсутності інвестиційних коштів є міжнародний лізинг.

У світовій практиці найбільш поширені чотири основні моделі міжнародних лізингових операцій.

Перша модель: лізингодавець однієї країни здійснює контакти по організації і реалізації лізингової операції з лізингоотримувачем, що знаходиться в іншій країні.

Друга модель: лізингодавець однієї країни здійснює контакти по організації і реалізації лізингової операції з лізингоотримувачем, що знаходиться в іншій країні, але через розташовану в країні лізингоотримувача дочірню фірму.

Третя модель: лізингодавець однієї країни здійснює контакти по організації і реалізації лізингової операції з лізингоотримувачем, що знаходиться в іншій країні, але через посередника - розташовану в країні лізингоотримувача лізингову фірму. Фірмі-посереднику доручаються організація та проведення переговорів, підготовка і висновки на узгоджених умовах договору лізингу, а також його виконання. Юридично відносини між двома лізинговими фірмами оформляються звичайною агентською угодою, а розрахунки здійснюються у формі комісійної винагороди за послуги, зустрічною угоди або розподілу прибутку.

Четверта модель: лізингодавець однієї країни здійснює контакти по організації і реалізації лізингової операції з лізингоотримувачем, що знаходяться в цій же країні, а виконання укладеного лізингового договору передає посереднику - розташованій в іншій країні лізинговій фірмі - на умовах агентської угоди [2].

Необхідно зазначити, що однією з основних проблем, що стоять перед лізингодавцем, є встановлення ділової репутації лізингоотримувача. Особливого значення ця обставина набуває при міжнародних лізингових операціях, оскільки при укладенні угоди з іноземним партнером рівень комерційних ризиків істотно зростає в силу притаманних різним країнам розходжень у цивільному і торговому законодавствах, податковому режимі, методах бухгалтерського обліку, практиці укладання та виконання контрактів. Вигідність застосування операцій міжнародного лізингу - у використанні сприятливого податкового режиму, встановленого в тій чи іншій країні.

Лізинг є однією з найцікавіших форм інвестування, що здатні значно пошквалити процес оновлення виробництва і посприяти входженню економіки країни до структури світового ринку. Лізинг може дати потужний поштовх процесам приватизації, конверсії, оновлення технологічного парку існуючих підприємств і створення нових виробництв, оптимізувати використання наявного машинного парку і на вигідних умовах отримати найсучасніше вітчизняне та зарубіжне устаткування. Можна констатувати, що в нинішній час Україна є сировинним додатком розвинутих країн світу (нацією забезпечення) і тому однією з першочергових задач економічної політики повинна бути задача виходу України на рівень технологічної нації. Для цього необхідні технологічні інвестиції, що можуть бути отримані з допомогою міжнародного лізингу [3].

Ринок міжнародних лізингових послуг в Україні на сьогоднішній день перебуває на стадії становлення, і очевидним є необхідність збільшення обсягів лізингових операцій, оскільки багато вітчизняних підприємств характеризуються несприятливим станом матеріально-технічної бази (значна питома вага морально застарілої техніки та обладнання, низька ефективність їх використання, незабезпеченість запасними частинами тощо). Проте, темп росту лізингового ринку в Україні не відповідає потребам промисловості та економіки в цілому: потреба в лізингу для оновлення основних засобів підприємств країни в 70 разів перевищує реальний обсяг ринку лізингу; співвідношення річного обсягу лізингових угод та ВВП в Україні в 20 разів менше, ніж у країнах, що демонструють швидкі темпи зростання економічного потенціалу. Зокрема, співвідношення річного обсягу лізингових операцій до ВВП у 2009 році в Україні становив 0,4%, у Чехії - 4,78%, в Естонії - 5,38%. Потенційний попит на лізингові послуги в Україні оцінюється фахівцями Світового банку від 12 до 50 млрд. доларів США. Ці розрахункові цифри враховують теперішній знос основних засобів і потребу їх заміни в різних галузях економіки. На підставі знову ж таки даних

Світового банку за допомогою лізингу в промислово-розвинених країнах здійснюється від 15 до 30 % інвестицій в основні фонди (лідерами за питомою вагою лізингу в загальнонаціональних інвестиціях можна вважати Ірландію (46 %) і Англію (35,8 %)) [7].

Незважаючи на усі перспективи використання цього фінансового інструмента, лізинговий ринок в Україні перебуває сьогодні в процесі розвитку. В 2006 році зростання лізингового ринку становило 80 %; на кінець року обсяги ринку становили вже 650 млн. дол. США (в 2005 – 353 млн. дол. США) [4]. На кінець 2007 р. портфель лізингових угод збільшився до 3,8 млрд. дол. США (у 2004 р. портфель лізингових угод становив 86 млн. дол. США), частка лізингу в інвестиції в основні засоби зросла з 1,15 у 2004 р. до 8,8 % у 2007 р. Доволі велику частку усіх лізингових угод становлять угоди міжнародного лізингу. Загальний обсяг експорту-імпорту лізингових операцій у 2006 – 2009 рр. наведений у табл. 1 [5].

Таблиця 1

Динаміка структури експорту-імпорту лізингових операцій у 2005–2009 рр.

Роки	Експорт			Імпорт		
	тис. дол. США	% до загального обсягу	у % до попереднього року	тис. дол. США	% до загального обсягу	у % до попереднього року
2005	42631,1		у 1,5 р. б.	70817,5		у 2,6 р. б.
2006	58944,1	0,8	138,3	107400,9	2,8	151,7
2007	64590,9	0,7	101,4	79570,1	1,6	73,9
2008	78063,1	0,7	120,7	93444,3	1,4	116,5
2009	46421,7	48,9	59,5	109023	69,5	116,7

З наведеної таблиці помітно, що простежується тенденція збільшення імпортного лізингу в Україну в порівнянні з показником експорту лізингових операцій. Це пояснюється, по-перше, недостатньою розвиненістю ринку міжнародного лізингу, а ,по-друге, недостатній державній підтримці експортерів країни. В цьому випадку варто запозичити досвід наших недалеких сусідів, зокрема Росії та Білорусії.

У Республіці Білорусь на основі ефективної міжнародної практики створена національна система фінансової підтримки експорту з використанням механізмів експортного кредитування та страхування експортних ризиків з підтримкою держави. Основоположим є Указ Президента Республіки Білорусь № 534 від 25 серпня 2006 р. «Про сприяння розвитку експорту товарів (робіт, послуг)». Експортний кредит може видати будь-який банк Білорусі та отримати від держави компенсацію частини відсотків за пільговими кредитами за умови страхування кредиту в Республіканському підприємстві експортно-імпортного страхування

«Белексімгарант». З метою стимулювання міжнародної промислової кооперації та інвестиційної діяльності білоруських експортерів у 2010 році розроблено та 3 січня 2011 прийнято Указ Президента Республіки Білорусь № 3 «Про внесення доповнень і змін до Указу Президента Республіки Білорусь від 25 серпня 2006 р. № 534», який передбачає можливість надання експортних кредитів для створення спільних підприємств і складальних виробництв за кордоном. У 2010 році білоруські експортери значно активізували використання створених механізмів. Прийнято рішення Уряду про компенсацію банкам частини відсотків за пільговими кредитами на суму понад 127 млн. доларів. Це в 1,6 рази більше, ніж у 2009 році. Позитивна динаміка спостерігається і по страхуванню експортних ризиків з підтримкою держави. У 2010 році Белексімгарант укладено 3107 договорів страхування експортних ризиків, що в 1,3 рази вище рівня 2009 року. У 2010 році активізовано такий важливий фінансовий механізм підтримки експорту як міжнародний лізинг. ВАТ «Промагролізинг» створило 4 дочірні лізингові компанії (3 організації в Росії і 1 спільне підприємство у Чехії). Організація приступила до реалізації програм поставки автомобільної техніки білоруських виробників «МТЗ», «Гомсельмаш», «МАЗ», «БелАЗ» за договорами міжнародного лізингу в країни СНД, ЄС та Африку. Поставлено на експорт 424 одиниці білоруської автомобільної техніки на суму 15,4 млн. доларів [8].

В планах у лізингового оператора через спільне чеське підприємство вийти на ринки Австрії, Франції, Словаччини, Болгарії, Нідерландів. Разом з тим завдання з нарощування поставок білоруської продукції на експорт за лізинговими схемами поставлені і на державному рівні. Очікується, що до 2015 року близько 30% виробленої продукції по лінії Міністерства промисловості буде експортуватися саме на умовах фінансової оренди.

Аналіз нинішнього стану лізингового ринку показує, що понад 80% лізингових операцій здійснюються за договорами міжнародного лізингу. Основними причинами цього є прийнятні умови нерезидентів України за такими показниками, як термін лізингу, розмір передоплати, а також те, що закордонні компанії є класичними фінансовими посередниками і на відміну від українських, не заробляють на самому предметі лізингу. Така ситуація приводить до утворення довгострокової тенденції відтоку капіталу з України і до зменшення прибутків бюджету (адже лізинговий платіж зменшує оподатковуваний прибуток) і залежності українських підприємств від іноземних фінансових структур. Іншою проблемою лізингових операцій є так званий «псевдо лізинг», під прикриттям якого іноземні підприємства, без порушення чинного законодавства, здійснюють свої інвестиції або реінвестиції в свої ж українські підприємства, що також мінімізує їх платежі до бюджету.

В таких умовах необхідно створення в Україні власної мережі лізингових компаній та спеціалізованих лізингових фондів виробничих потужностей, забезпечення розвитку експортного лізингу (наприклад, на базі

автозаводу «КРАЗ»), що можливе лише за умови підтримки лізингових відносин на державному рівні.

На сьогоднішній день загальні правові та економічні засади фінансового лізингу базуються на Законі України "Про фінансовий лізинг" від 16 грудня 1997 року N723/97- ВР (із змінами внесеними згідно із Законом N1381-IV від 11.12.2003) [6]. 4 червня 2010 року в Українському домі в Києві відбулась міжнародна конференція «Розвиток ринку лізингу в рамках нової стратегії розвитку фінансових ринків України», наступна міжнародна конференція планується в 2011 році. Зацікавленість зарубіжної лізингової спільноти в українському ринку лізингу носить знаковий характер. Адже крім конкурентних переваг регіону, які дають можливість компаніям досить швидко збільшувати обсяги бізнесу, Україна зробила ряд важливих кроків на законодавчому рівні. Після приєднання України до Конвенції "Про міжнародний фінансовий лізинг" Верховна Рада України у 2006 р. ухвалила Закон "Про приєднання України до Конвенції УНІДРУА про міжнародний фінансовий лізинг". Норми, що регулюють деякі питання лізингової діяльності містяться також у Цивільному та Господарському кодексах України, а також у Законах України "Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг", "Про податок на додану вартість", "Про оподаткування прибутку підприємств" тощо [7].

Однак питання щодо організації, надання та розвитку лізингових послуг, в тому числі міжнародних, чітко не прописані у законодавстві. Норми загального і спеціального права не узгоджені між собою, спеціальні закони суперечать один одному, а деякі питання, що виникають у процесі здійснення лізингової діяльності, взагалі не регулюються.

Висновки. Проаналізувавши стан державного регулювання в Україні можна констатувати, що потребують розробки напрями удосконалення на законодавчому рівні та прикладні аспекти, а саме: визначення, систематизація та удосконалення системи заходів регулювання лізингової діяльності, в тому числі міжнародної, на рівні держави з урахуванням основних тенденцій, особливостей, процесів та явищ, що відбуваються на сучасному етапі в економіці, суспільному й політичному житті держави, а також світового досвіду, впровадження заходів щодо створення сприятливого податкового клімату, розширення джерел залучення коштів для фінансування лізингових операцій, удосконалення механізмів страхування та інші.

Для держави фінансове заохочення міжнародного лізингу має бути засобом стимулювання продажу нової техніки, зокрема автомобільного виробництва, на закордонних ринках, постійного прискорення поновлення виробничих фондів, інтенсифікації розвитку національної економіки та підвищення її конкурентоспроможності на світовій арені.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Холодний Г. О. Лізинг в інвестиційному механізмі інноваційного розвитку підприємств / Г. О. Холодний. [Текст]— Х. : КНЕУ, 2007..

2. Осовська Г. В. Економічний словник / Г. В. Осовська, О. О. Юшкевич, Й. С. Завадський. [Текст] — К. : Кондор, 2007.

3. Попов А. Н. Пути формирования эффективной финансовой системы лизинга / А. Н. Попов - Финансовый бизнес — 2008. — № 1.

4. Рязанова Н. Інвестиційний механізм лізингу: зарубіжна практика та реалії України - Ринок цінних паперів: Вісник Державної комісії з цінних паперів та фондового ринку. – 2005. – №9.

5. Державний комітет статистики України. – [Електронний ресурс] – Режим доступу до документа: www.ukrstat.gov.ua.

6. Про фінансовий лізинг : Закон України від 16 груд. 1997 № 723/97-ВР зі змінами та допов. [остання редакція від 16 січ. 2004 р.]. — [Електронний ресурс] – Режим доступу до документа: www.rada.gov.ua.

7. Українське об'єднання лізингодавців. – [Електронний ресурс] – Режим доступу до документа: www.leasing.org.ua.

8. Міністерство іноземних справ Республіки Білорусь. – [Електронний ресурс] – Режим доступу до документа: www.mfa.gov.by.