

Топішко Т.І., здобувач (Львівський національний аграрний університет)

ЛІЗИНГ: ІСТОРІЯ, СУЧАСНІСТЬ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ

Досліджується історія та сучасний стан лізингу як інструменту здійснення інвестицій у зарубіжних країнах та в Україні. Розкриваються причини, які стримують його розвиток.

History and modern state of leasing is probed as to the instrument of realization of investments in foreign countries and in Ukraine. Reasons which restrain it's development are determined.

Актуальність проблеми. Лізинг виступає одним із важливих інструментів інвестиційної політики. Понад 80 країн світу використовують його у своїй практиці. Для України лізингові відносини є порівняно новим явищем. Вони знаходяться в стадії становлення та носять складний, суперечливий характер. У національній економіці частка лізингу в загальному обсязі інвестицій не перевищує 3-5%, у той час як у США – 50%, в Європі – 40%, в Азії – 80%, у Росії - 9-15% [1, С.5]. Лізинг дає можливість швидко та ефективно оновити основний капітал підприємства, покращити його якість та технічний рівень. Це особливо важливо для нашої економіки, адже 60-90% основних фондів вичерпали свій нормативний термін експлуатації.

Аналіз останніх наукових досліджень. Проблеми становлення і розвитку лізингу є об'єктом наукового інтересу таких вчених як: В.Василенка, Л.Данилової, Р.Капроні, І.Костирка, Л.Пасеки, П.Савлука, В.Трача, Г.Черевка та ін. У вітчизняній науковій літературі досліджені різноманітні аспекти лізингових відносин. Проте потребує уточнення визначення лізингу як системи економічних відносин, склад їх учасників, класифікація його видів та ін. Необхідне вдосконалення законодавчо-нормативної бази.

Мета статті. Метою публікації є дослідження історії виникнення та розвитку лізингових відносин, їх ролі та місця в інвестиційній діяльності в світі та Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розвиток лізингових відносин є актуальною проблемою для України. Лізинг є одним із гнучких інструментів інвестицій та запровадження інновацій, їх фінансово-

кредитного обслуговування. В умовах економічної кризи та низької платоспроможності товаровиробників він полегшує доступ до нової техніки на умовах поступової сплати коштів, сприяє оновленню основного капіталу підприємств, випуску ними конкурентоздатної продукції.

Орендні відносини були відомі людству ще за прадавніх часів. Так, за часів Шумера (2000 р. до н.е.) в повсякденному житті застосовувалися договори оренди, які регулювали відносини з передачі на певний строк в користування і володіння за певну плату сільськогосподарського інвентаря, тварин, водних джерел, землі. Орендодавцями виступали, як правило, священники, а орендарями селяни. Чільне місце орендним відносинам відведено у законах Хаммурапі (1775-1770 рр. до н.е.). У статтях про власність прописано норми, що регулюють орендну плату, визначено випадки оренди, умови застави майна. Представники стародавніх цивілізацій – греки, римляни, єгиптяни також використовували цей доступний, привабливий і зручний засіб придбання сільськогосподарських знарядь, обладнання, землі. Сутність лізингу сформулював Арістотель (384/383-322 рр. до н.е.) в одному з трактатів «Риторики»: «Багатство полягає в користуванні, а не в праві власності» [2].

Перша угода лізингу була здійснена Вільгельмом Завойовником у 1066 році. Він орендував кораблі у нормандських судовласників для вторгнення на Британські острови. У Середньовіччі в найм здавалися коні та сільськогосподарський інструмент. Використання оренди було обмеженим. Одним з перших законів про лізинг став Закон Уельсу 1284 року.

Розвиток технологій у сільському господарстві, промисловості і транспорті у XIX столітті сприяв поширенню орендної діяльності. Підприємці активно застосовували оренду при використанні великої кількості товарів.

Будівництво залізниць у США привело до створення «Трастів обладнання». Основним видом їхньої діяльності було залучення засобів вкладників та інвестування їх у придбання рухомого складу, що здавався в оренду перевізникам.

У Великобританії у XX столітті поштовою для поширення лізингових відносин став розвиток кам'яновугільної промисловості та залізничного транспорту. У зв'язку із збільшенням виробництва вугілля купувались вагони для його перевезення. Проте це було нерентабельним і власники копалень почали брати вагони в лізинг у дрібних підприємств, які спеціалізувалися на цьому виді діяльності. Спонукаючи користувачів до дбайливого ставлення до отриманого обладнання, компанії почали включати у договори умови, які обумовлювали право купівлі користувачем предмету лізингу після закінчення строку дії угоди. Такі контракти стали називати договорами оренди-продажу. Короткострокові договори, в яких передбачалося повернення вагонів орендодавцю після закінчення строку дії угоди, поклали початок оперативному лізингу.

Поступово виробники стали поширювати оренду й на сферу збуту товарів. У 1877 р. телефонна компанія «Белл» прийняла рішення про здачу своїх телефонних апаратів виключно в оренду, замість продажу. Це було перше відоме вживання терміну «лізинг». Наслідуючи «Белл» здавати своє обладнання в оренду почали й інші компанії США. У такий спосіб вони намагалися забезпечити своєму товару монопольне становище на ринку. У 30-х роках ХХ ст. лізинг транспортних засобів для розширення реалізації автомобілів використовував Генрі Форд. Практику здачі автомобілів у довгострокову оренду ввів у 40-х роках Золлі Френк. Масштаби лізингових операцій з транспортними засобами значно зросли після Другої Світової війни. В 1952 році Генрі Шонфельд створив перше акціонерне товариство «United States Leasing Corporation», метою діяльності якої було здійснення лише однієї лізингової угоди. Засновник акціонерного товариства оцінив переваги лізингового бізнесу і продовжив лізингову діяльність. У наступні роки здійснено лізингові операції за межами США та відкрито філії компанії в інших країнах. З'явилось поняття «міжнародний лізинг».

На початку ХХІ ст. лізинг набув значного поширення. З 1985 по 2004 р. світовий річний обсяг лізингових угод зріс більше ніж у чотири рази – з 138,1 млрд.дол.США до 579,1 млрд.дол.США [3, С.13]. Про зростання інтересу до лізингу свідчить також динаміка показників річного розміру профінансованих лізингових договорів та коефіцієнту співвідношення лізингу до інвестицій у 2004р. (рис.1,2).

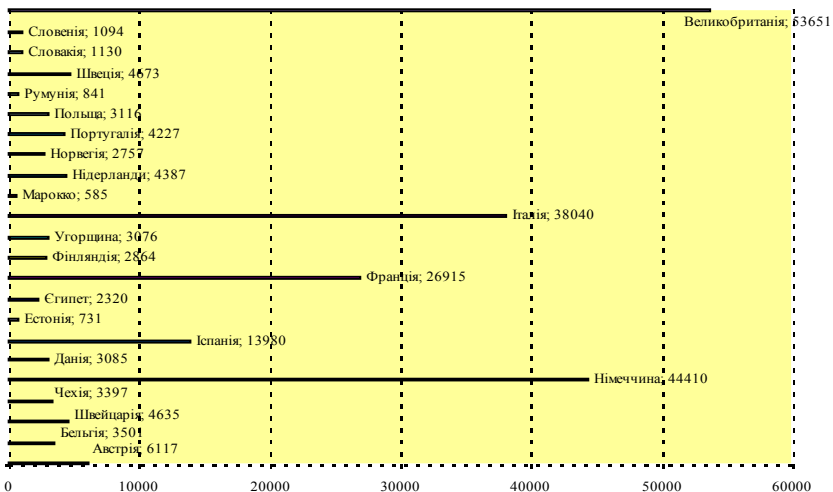


Рис. 1. Річний розмір профінансованих у 2004р. лізингових договорів по країнах світу, млн.євро[4]

В Україні, за оцінками експертів, аналогічні показники становили лише 200 млн. євро та 0,02% відповідно [4].

На вітчизняному фінансовому ринку лізингові відносини перебувають на стадії становлення. Проте даний сегмент демонструє позитивну тенденцію (табл.1).

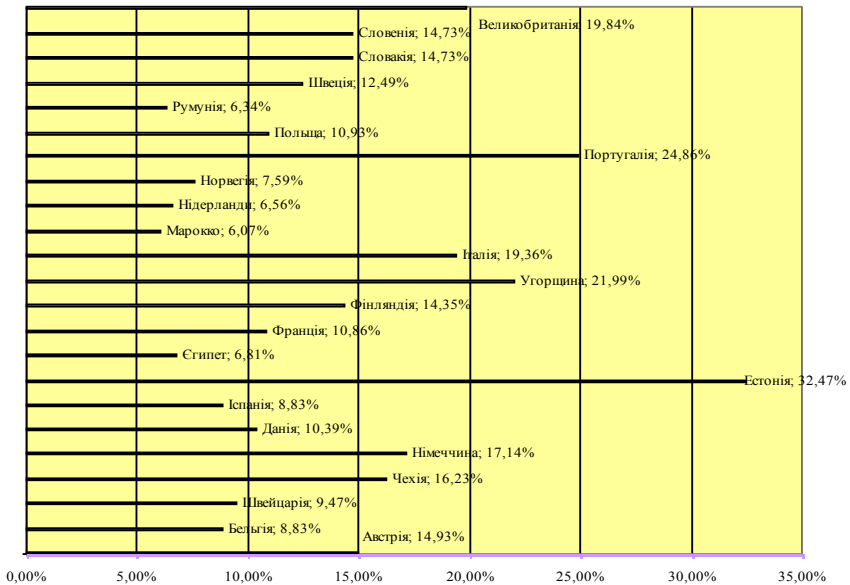


Рис. 2. Коефіцієнт співвідношення лізингу до інвестицій по країнах світу у 2004р. [4]

За 2004-2005 рр. на 1777 млн. грн. або 387% підвищилася загальна вартість майна наданого у лізинг. Більш як у тричі зросла вартість чинних договорів та укладених лізингових контрактів. Ця динаміка відбиває зростання попиту на лізингові послуги та збільшення вартості об'єктів лізингу.

Таблиця 1
Динаміка лізингових угод та лізингового портфеля в Україні у 2004-2006 рр., млн. грн

Показник	Роки			Абсолютне відхилення, (+,-)
	2004	2005	2006	
Розмір активів переданих у лізинг протягом року	619	962	2396	1777
Вартість укладених протягом року лізингових контрактів	873	1364	3386	2513
Обсяг портфеля лізингових угод	1071	1738	3601	2530

*Розраховано за: [5].

У 2005-2006 рр. відбулася зміна питомої ваги лізингоодержувачів, що представляють галузі народного господарства України. Загальна вартість договорів фінансового лізингу зросла на 2886,4 млн. грн. (табл. 2).

Таблиця 2

Розподіл вартості чинних договорів фінансового лізингу за галузями народного господарства України у 2006-2007 рр.

Галузь народного господарства	Станом на 01.01.2006р.		Станом на 01.01.2007р.		Абсолютне відхилення (+,-)
	загальна вартість, млн.грн.	питома вага, %	загальна вартість, млн.грн..	питома вага, %	
Будівництво	117,3	5,7	494,3	10,1	377,0
Добувна промисловість	78,3	3,8	100,4	2,0	22,1
Сільське господарство	811,4	39,7	951,1	19,3	139,7
Сфера послуг	37,3	1,8	117,3	2,4	80,0
Транспорт	557,3	27,3	2440,8	49,7	1883,5
Харчова промисловість	122,9	6,0	235,5	4,8	112,6
Хімічна промисловість	15,5	0,8	16,9	0,3	1,4
Інші	303,5	14,9	573,6	11,4	270,1
Разом	2043,5	100	4929,9	100	2886,4

*Складено і розраховано за: [6].

За період, що аналізується, відбулося суттєве зростання питомої ваги лізингоодержувачів, що представляють транспортну галузь (з 27,3% до 49,7%) при одночасному скороченні сільськогосподарських лізингоотримувачів (на 20,4%).

Найбільш популярними серед предметів лізингу в 2006-2007рр., як зазначає радник з фінансових питань проекту міжнародної фінансової корпорації Н.Рязанова, були: легкові автомобілі, транспорт для вантажоперевезень (49%); виробниче устаткування (49%); транспорт для пасажироперевезень (39%) сільськогосподарська техніка (23%).

На 01.01.2008р. у структурі портфеля лізингових угод у розрізі вартості активів, які надавалися в лізинг, найбільша частка (52%) в обсязі лізингових угод припадала на залізничний транспорт. Загальна вартість діючих угод становила 10122 млн.грн. Проте лише 3% лізингових компаній працювала з цим активом. У переважній більшості лізингодавців найбільшу частку в портфелі лізингових угод (понад 16%) становлять автомобілі [7].

Фінансовий лізинг є ефективним механізмом фінансування інвестицій в умовах відсутності бюджетного фінансування, реальних ліквідних застав і

гарантій держави для залучення кредитів, незадовільного фінансового становища переважної більшості господарюючих суб'єктів. Однак не лише нестабільність політичної та економічної ситуації в країні, недосконалість законодавчої бази, а й ряд суб'єктивних чинників стають на заваді розвитку лізингу в Україні. Це наглядно ілюструє ситуація, яка склалася на Укрзалізниці. Так, учасники екстренної міжнародної конференції «Лізинг – реальний шанс модернізувати виробництво. «Укрзалізниця» його втрачає», що відбулася 12.03.2008р. шукали вихід із важкої ситуації, що виникла внаслідок непорозумінь у здійсненні процесу модернізації за допомогою лізингового фінансування [8].

Проте все більше підприємств належно оцінює переваги лізингу. Тим більше, що за прогнозами керівника проекту «Розвиток лізингу в Україні» Міжнародної фінансової корпорації Ернста Меренгса, обсяг лізингового портфеля у 2008 р. може збільшитися у два рази й досягти 8 млрд. дол. Передбачається також збільшення термінів лізингових угод із 2-3 років до 5-7, здійснення диверсифікації лізингового портфеля для різних видів устаткування, активний розвиток малих лізингових угод [9].

Висновки. Становлення лізингових відносин відбувалося протягом багатьох століть. І лише у ХХ столітті відбулося його визнання і ствердження як активного та ефективного інструмента фінансової політики не лише господарюючого суб'єкта, але й держави в цілому. Ринок лізингових послуг сформувався у самостійний сегмент і зайняв своє місце на фінансовому ринку. Світовий досвід активного використання лізингових відносин довів його ефективність у здійсненні інвестицій. Лізингові відносини почали активно використовуватися й в Україні. Показники стану ринку лізингових послуг демонструють позитивну динаміку. Однак на шляху утвердження та подальшого розвитку лізингу в Україні є чимало перешкод об'єктивного та суб'єктивного характеру. Лише за активної участі держави у процесі їх подолання та створення сприятливого середовища для співпраці лізингодавців та лізингоодержувачів можливе подальше зростання та утвердження вітчизняних лізингових відносин.

1. Адамов Н.А., Тилов А.А. Лізинг. - СПб.: Питер, 2005. – 128 с.
2. Історія виникнення лізингу // www.grinchuk.lviv.ua
3. Показники розвитку лізингу в інших країнах// Лізинг в Україні. – 2006. - №5. – С.13.
4. www.leasing.org.ua
5. Експрес - результати дослідження ринку лізингу України – 2007 // Лізинг в Україні. – 2007. - № 3. – С.1-5.
6. Українські ринки фінансових послуг // www.dfp.gov.ua
7. www.lascaleasing.com
8. Федорчук А. Руки на стоп крані // Дзеркало тижня. – 2008. - №10 (689).
9. Обсяг лізингового портфеля в Україні збільшиться вдвічі // www.lascaleasing.com