

Оксана М. Крамаренко
**ВИКОРИСТАННЯ УКРАЇНСЬКИМИ БАНКАМИ
ПОЗИЧКОВИХ ТА ЛІЗИНГОВИХ ОПЕРАЦІЙ
У СТРАТЕГІЧНИХ ГАЛУЗЯХ ЕКОНОМІКИ**

У статті досліджено застосування українськими банками кредитних операцій для забезпечення грошовими ресурсами підприємств стратегічних галузей економіки (на прикладі суднобудування), у т.ч. практику впровадження лізингових операцій. Запропоновано модернізацію банками системи лізингових та позичкових операцій при формуванні ними кредитних взаємовідносин з ресурсомісткими галузями економіки.

Ключові слова: кредитування; лізинг; лізингодавці; банківська справа; стратегічні галузі економіки; суднобудування.

Рис. 5. Табл. 5. Літ. 21.

Оксана М. Крамаренко
**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ УКРАИНСКИМИ БАНКАМИ
ССУДНЫХ И ЛИЗИНГОВЫХ ОПЕРАЦИЙ
В СТРАТЕГИЧЕСКИХ ОТРАСЛЯХ ЭКОНОМИКИ**

В статье исследовано использование украинской банковской системой кредитных операций для обеспечения денежными средствами предприятий стратегических отраслей экономики (на примере судостроения), в т. ч. практику внедрения лизинговых операций. Предложена модернизация банками системы лизинговых и кредитных операций при формировании ними кредитных взаимоотношений с ресурсоемкими отраслями экономики.

Ключевые слова: кредитование; лизинг; лизингодатели; банковское дело; стратегические отрасли экономики; судостроение.

Oksana M. Kramarenko¹
**USE OF UKRAINIAN BANK LENDING AND LEASING OPERATIONS
IN STRATEGIC SECTORS OF ECONOMY**

The article studies the usage by Ukrainian banking of a credit operations system for providing monetary assets for the enterprises of strategic industries (the case study of ship-building), in particular, the practice of leasing operations implementation. Modernization of leasing and credit operations at banks is suggested for the establishment of credit relations between them and the resource-intensive industries.

Keywords: crediting; leasing; lessor; banking; strategic industries; ship-building.

Постановка проблеми. Сучасне вітчизняне банківництво змушене бути гнучким та швидко реагувати на необхідність змін у відповідності до потреб його клієнтів. У клієнтів же банків, особливо при інвестуванні коштів у довгострокові проекти, виникає потреба використання лізингу (як альтернативи банківському кредитуванню). Саме цьому набуває все більшого розповсюдження лізингова діяльність банків, яку можливо та необхідно порівнювати з традиційною кредитною діяльністю. Тобто, як у банків, так і у їх клієнтів виникає необхідність обирати між традиційним кредитуванням та лізингом. У практичній площині розв'язання вказаної проблеми має сприяти поширенню

¹ Admiral Makarov National University of Shipbuilding, Mykolayiv, Ukraine.

лізингових послуг банків та відповідає основним завданням Державної програми активізації розвитку економіки України на 2013–2014 рр., у частині «стимулювання та підтримки розвитку пріоритетних галузей економіки, реалізації інвестиційних та інноваційних проектів, залучення довгострокових зовнішніх інвестицій в національну економіку» [5] та в контексті аналітичної записки Національного інституту соціальних досліджень при Президентові України, де зазначено, що «у реалізації інвестиційної політики держави важливе значення мають фінансово-кредитні механізми стимулювання структурних трансформацій у транспортній галузі, зокрема, ... використання лізингових схем оновлення рухомого складу на транспорті» [12]. Лізинг здебільшого застосовується у країнах з розвиненими економіками, «в Україні використання цього механізму ускладнене, насамперед, через нестачу довгострокових банківських ресурсів для фінансування лізингу, нерозвиненість страхового ринку для страхування лізингових операцій, відсутність пільгового кредитування та оподаткування лізингової діяльності» [12].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вказаній проблемі у теоретичній та практичній площині останнім часом приділялася увага вітчизняними та закордонними науковцями, а саме: О.Д. Вовчак [9], С.І. Логачевим [15], Л.М. Рябініною [19], Г.І. Тодосейчук [20] та іншими.

Невирішені частини проблеми. Проведений аналіз публікацій за проблемою дозволив виявити, що розв'язку завдання визначення сучасного практичного використання вітчизняними банками лізингу та обґрунтування доцільності застосування лізингових операцій українською банківською системою не приділено достатньої уваги.

Метою дослідження є оцінювання сучасного фактичного використання у вітчизняній банківській справі кредитних та лізингових операцій для задоволення потреб стратегічної галузі – суднобудування, задля обґрунтування доцільності подальшого впровадження лізингу у банківську практику.

Основні результати дослідження. Як показало дослідження, особливого значення банківське обслуговування набуває для стратегічних галузей економіки (наприклад, суднобудування), оскільки, банки, серед функцій яких варто виділити мобілізацію грошових надходжень, доходів та заощаджень, перетворення їх на позичковий капітал та посередників у його розміщенні, також відтворюють рух останнього. Завдяки цьому банківські установи не лише концентрують у себе великі обсяги такого капіталу, але й надають його у позики, сприяючи як розвитку окремих підприємств, так і економіки в цілому. До того ж, банки здійснюють розрахунково-касове обслуговування клієнтів, тому діяльність та розвиток господарюючих суб'єктів тісно пов'язані з банківською діяльністю. Поповнення оборотних коштів суднобудівних підприємств відбувається як за рахунок надходжень виручки від реалізації, так і завдяки позиченим у банків коштам. Розміри цих запозичень зумовлюються тим, що велика частка процесу суднобудівного виробництва знаходиться у незавершеному стані, що і зумовлює виникнення у підприємств галузі нагальної необхідності в отриманні банківських позик. Разом з цим, на початок 2012 р. менш 10% від загальної кількості банків в Україні (5,7%) кредитували суднобудування. Так, за 2004–2012 рр. суднобудівні підприємства кредитувало лише 22 банки,

більшість з яких надавали позики епізодично (1–4 рази за період, у т.ч. 1 іноземна установа). Однак такі банки як АТ «Райффайзен Банк Аваль», ПАТ «Банк «Фінанси та Кредит», ПАТ «Промінвестбанк» та ПАТ «ОТП – Банк» практично усі роки вказаного періоду надавали позики суднобудівним підприємствам [11; 13, 229–232]. При цьому рівень відсоткових ставок коливався (рис. 1).

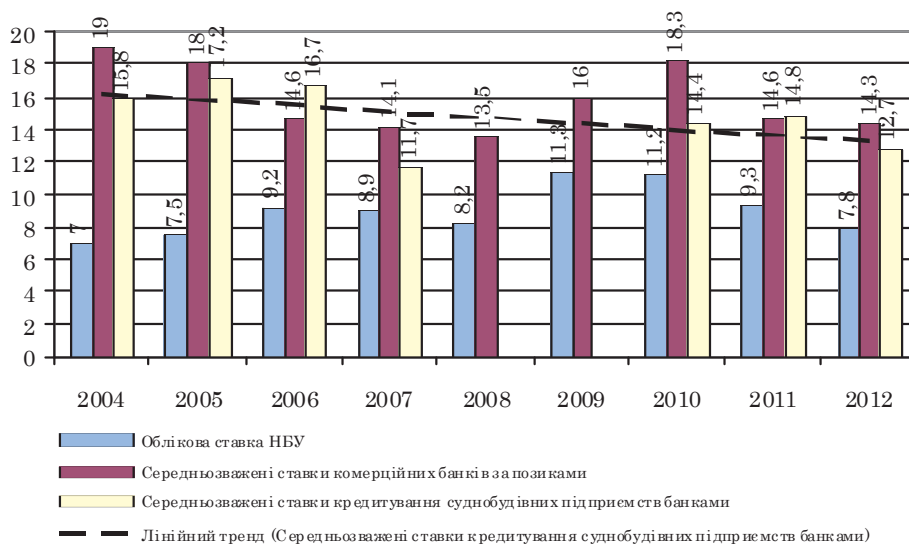


Рис. 1. Відсоткові ставки кредитування українських суднобудівних підприємств, станом на початок року, %, побудовано за даними [10; 13, 233]

Дані рис. 1 вказують, що рівень відсоткових ставок українських банків при кредитуванні суднобудування (за виключенням 2006 р. та 2011 р.) був нижче за середні ставки кредитування в Україні². Для банків кредитування галузі пов'язане з підвищенням рівня кредитного ризику, оскільки, зважаючи на особливості галузі та фінансовий стан її підприємств (який є складним та нестабільним), підвищується рівень ризику банку на одного контрагента (Н7) та рівень великих кредитних ризиків (Н8) [7], що зумовлене необхідністю надання довгострокових позичок та підвищенням рівня галузевої концентрації [14]. У якості альтернативи звичайному кредитуванню останнім часом використовується лізинг, бо саме він є одним з найбільш економічно доцільних видів отримання додаткових тимчасових коштів для судноплавних компаній, які бажають придбати флот. Для лізингодавця (безпосередньо банку або його дочірньої лізингової компанії) тут існують переваги: мінімізація ризиків, оскільки майно, надане у лізинг, залишається у власності банку; заохочення до обслуговування забезпечених ресурсами клієнтів (судноплавних компаній, які мають постійні та стабільні доходи); лізинг як особливий вид фінансових відносин посилює конкуренцію між банками та лізинговими компаніями (окрім дочірніх лізингових компаній банків), що провокує зниження позичкового

² Хоча для суднобудівних підприємств, зважаючи на їх фінансовий стан, і такі ставки були завищеними.

відсотку та стимулює банки дбайливіше ставитися до власних клієнтів; відбувається розширення та диверсифікація банківських послуг тощо. При отриманні об'єкту (судна) у фінансовий лізинг лізингоотримувач-замовник судна одночасно також має можливість користуватися багатьма перевагами. Основні переваги лізингу для лізингоотримувача: йому не потрібно відволікати значні оборотні кошти для вкладання у будівництво об'єкту (крім сплати лізингодавцю авансу у розмірі 15–25% його вартості); можливо використання прискореної амортизації з коефіцієнтом до основної норми амортизації (до 300%), що дозволяє практично у стільки ж разів знизити величину податку на майно; можливо відносити лізингові платежі у повному обсязі на собівартість власних послуг, що забезпечує значну економію податку на прибуток, бо платежі з погашення відсотків за звичайною позичкою покриваються за рахунок чистого прибутку; при передачі об'єкта лізингу у власність можна оформити податковий кредит на ПДВ; торговельні судна як комерційний транспорт не можуть бути предметом податкового арешту; інші витрати, такі як вартість страхування та цивільна відповідальність, виконує лізингодавець (банк або лізингова компанія). Вказані вище витрати сплачуються рівними частками протягом всього періоду лізингу без нарахування додаткових відсотків. З погляду на значні переваги лізингу у порівнянні з кредитуванням як для лізингодавця (банка), так і для лізингоотримувача, обсяги та кількість діючих лізингових угод, які укладаються в Україні, неухильно зростають (табл. 1).

Таблиця 1. Використання лізингу у галузях економіки України у 2008–2012 рр. (станом на кінець року), %*

Галузі економіки	2008	2009	2010	2011	2012	Темп змін, за період
Будівництво	12,1	13,2	9,4	7,4	5,5	45,5
Добувна промисловість	1,1	2,1	1,0	1,0	1,8	163,6
Легка промисловість	0,4	0,5	0,3	0,3	0,2	50,0
Машинобудування	,1	0,1	0,5	0,4	0,6	600,0
Металургія	0,5	0,6	0,9	0,8	0,3	60,0
Сільське господарство	10,5	12,5	12,1	14,7	15,9	151,4
Сфера послуг	8,1	8,7	4,5	5,3	5,4	66,7
Транспорт	44,4	52,1	61,1	57,2	61,1	137,6
Харчова промисловість	1,5	1,8	1,6	1,3	0,9	60,0
Хімічна промисловість	0,3	0,6	0,3	0,2	0,2	66,7
Інші	21,0	7,8	8,4	11,3	8,1	38,6
Разом	100	100	100	100	100	-

* складено за даними [18].

Дані табл. 1 свідчать, що лізингові угоди на виготовлення та придбання транспорту, у т.ч. і водного, станом на кінець 2012 р. займають найбільшу (понад 60%) питому вагу серед галузей економіки. Особливо це стосується водного транспорту, що зумовлюється рівнем цін на судна та строками їх будівництва.

За Законом України «Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг» [3] та Розпорядженням Держкомфінпослуг [6], лізингом в Україні можуть займатися як фінансові компанії, внесені до Державного реєстру фінансових установ так і юридичні особи (лізингодавці), інформація стосовно яких внесена до Переліку лізингодавців – юридичних

осіб, котрі мають право надавати фінансові послуги, тобто українські банки є повноправними учасниками лізингових відносин. За рейтингом Асоціації «Українське об'єднання лізингодавців», поряд з лізинговими компаніями, які входять до складу іноземних фінансових груп, дочірні лізингові компанії великих українських банків (але не самі банки) займають в ньому провідні місця [16]. Загальна ж кількість установ, що мають право надавати послуги фінансового лізингу в Україні, неухильно зростає (рис. 2).

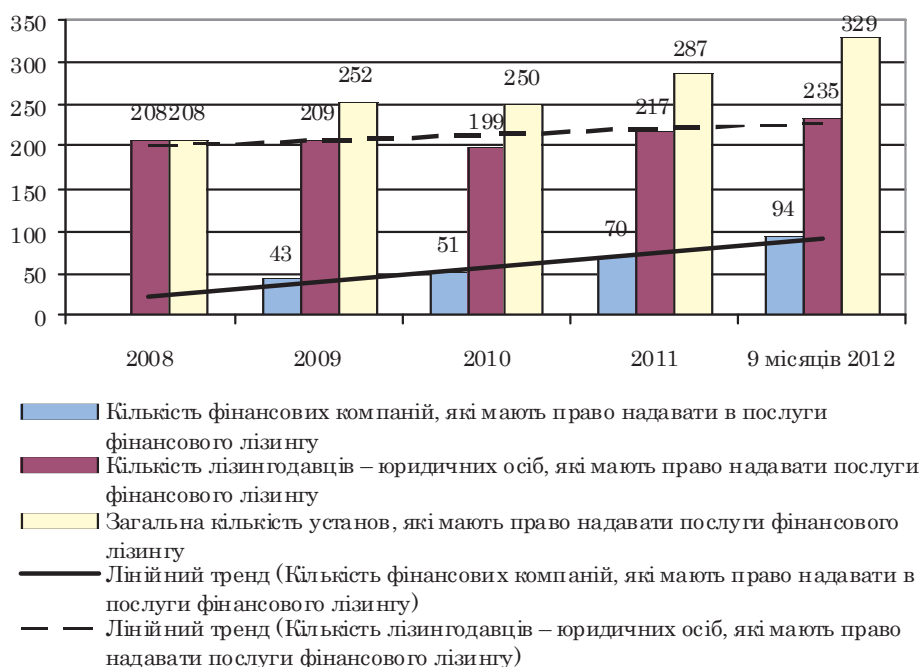


Рис. 2. Кількість лізингодавців та фінансових компаній в Україні (станом на кінець року), од., побудовано за даними [18]

На діаграмах рис. 2 видно, що кількість установ, які мають право надавати лізингові послуги в Україні зростає (у 2012 р. – найвищими темпами). Причому абсолютну більшість від загальної кількості таких установ становлять лізингодавці – юридичні особи. Змінюється і обсяг укладених ними угод фінансового лізингу (табл. 2).

Дані табл. 2 демонструють, що загальний обсяг лізингових угод за досліджуваний період зріс на 14610,5%, що вказує, як відновлюються кількість лізингових угод та їх обсягів у 2012 р. у порівнянні з кризовим 2009 р., та свідчить про загальне зростання обсягів лізингових угод та їх укрупнення, що, з нашої точки зору, є проявом підвищення інтересу та зацікавленості лізингом в Україні. Одночасно видно, що переважний обсяг лізингових угод укладається лізингодавцями-юридичними особами (на відміну від фінансових компаній), що обумовлюються перевагами лізингу у порівнянні зі звичайним кредитуванням. Вказані зміни також обумовлюються особливостями регіональної структурної політики [17].

Таблиця 2. Угоди фінансового лізингу українських лізингодавців та фінансових компаній (станом на кінець року)*

№	Показники	2009	2010	2011	2012	9 міс. 2013 р.	Темп змін 2012 р. до 2009 р., %	Темп змін періоду 9 міс. 2013 р. до 2012 р., %
1	Усього обсяги укладених угод (млн грн), у т.ч.:	2615,3	4972,6	11337,4	14710,5	29783,9	14610,5	29683,9
1.1	- лізингодавцями-юридичними особами;	2610,1	4965,0	11327,7	14708,8	29777,6	14608,8	29677,6
1.2	- фінансовими компаніями	5,2	7,6	9,7	1,7	6,3	-98,3	-93,7
2	Кількість одиниць укладених угод фінансового лізингу (од.), у т.ч.:	3012	5104	10920	10832	8172	10732	8072
2.1	- лізингодавцями-юридичними особами	3008	5090	10906	10826	8147	10726	8047
2.2	- фінансовими компаніями	4	14	14	6	25	-94	-75

* складено за даними [18].

Разом з цим, лізингодавцям вкрай потрібні грошові ресурси (рис. 3).

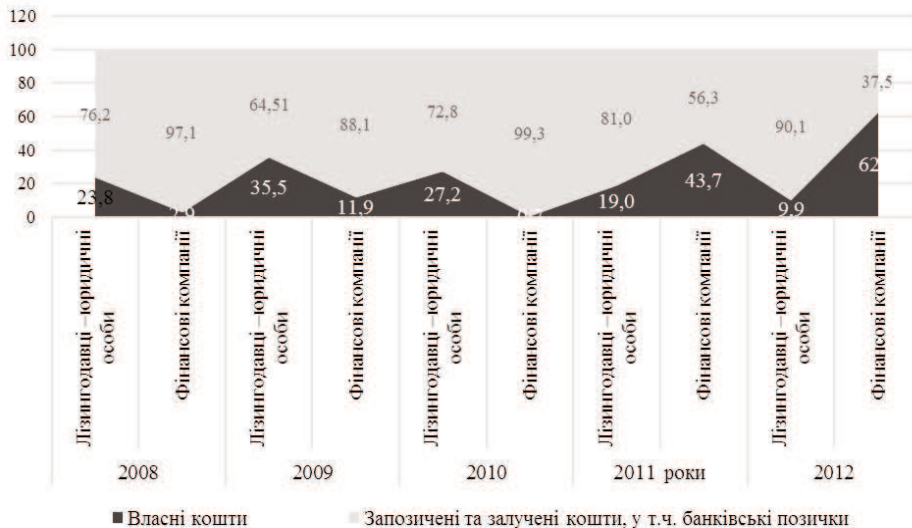


Рис. 3. Склад та структура коштів, які використовували лізингодавці в Україні (станом на кінець року), %, побудовано за даними [18]

На діаграмі рис. 4 видно, що питома вага власних коштів, які використовували лізингодавці – юридичні особи для лізингових операцій, значно зменшилась (з 23,8% до 9,9%), в той час як питома вага запозичених ними коштів відповідно зростає. Питома вага останніх (у т.ч. банківських позик) є найбільшою.

шою за останні роки (81,0–90,1%), що вказує на гостру потребу лізингодавців у їх отриманні, у першу чергу, від банків. Частка ж власних коштів, які використовують фінансові компанії, стрімко зросла (з 2,9% у 2009 р. до 62,5% у 2012 р.), а питома вага запозичених ними грошових ресурсів відповідно знизилася, тобто, такі компанії різко підвищили обсяги власних статутних капіталів задля їх використання при укладанні лізингових угод.

Вітчизняні банки притримуються відносно впровадження лізингу двох напрямів: з одного боку, розподіляють функції, створюючи власні дочірні лізингові компанії, які і задовольняють попит лізингоотримувачів, а, з іншого — підвищують універсальність, формуючі у власній структурі підрозділи, які безпосередньо займаються лізингом. Одночасно, обсяги лізингових угод, котрі укладаються безпосередньо банками, є замалими, на що вказує рис. 4.

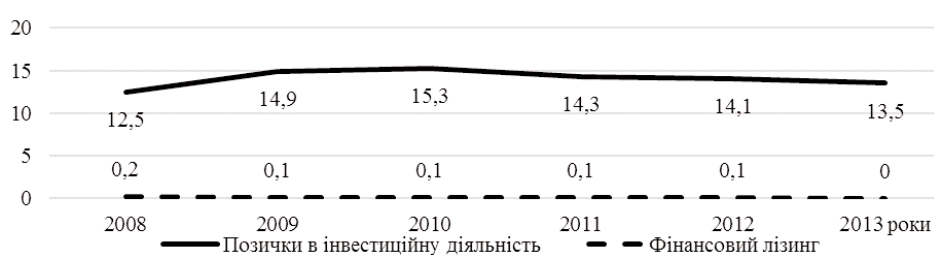


Рис. 4. Позички, надані українськими банками в інвестиційну діяльність та фінансовий лізинг, % від загального обсягу наданих позичок, подудовано за даними [10]

На рис. 4 видно, що при тому, як частка кредитних ресурсів вкладених банками у інвестиційну діяльність коливається на межі 12,5–15,3%³, частка фінансового лізингу змінюється від 0,0 до 0,2% і також знижується, що можна пояснити підвищенням рівня ризиків при проведенні вказаних операцій та небажанням банків долучатися до нового для них виду діяльності, оскільки це може підвищити рівень ризику нових видів послуг. Тобто банківські установи надають перевагу створенню спеціалізованих дочірніх лізингових компаній.

Разом з цим, при дослідженні лізингу суттєве значення має склад лізингових платежів, оскільки це впливає на рішення як лізингодавців так і лізингоотримувачів. Складовими лізингового платежу згідно ст. 16 Закону України «Про фінансовий лізинг» можуть бути: «суми, що відшкодовують частину вартості предмета лізингу; винагороди лізингодавцю за майно, отримане за лізинговою угодою; компенсації відсотків за користування позикою, залученою лізинговою компанією для придбання предмету лізингу та інші витрати лізингодавця, безпосередньо пов'язані з виконанням лізингового договору (витрати на страхування предмета лізингу, внески до Пенсійного фонду в разі набуття права власності на автотранспорт чи нерухомість, платежі за реєстрацію предмету лізингу, податки та платежі — це можуть бути необхідність оплати техогляду транспортних засобів, а для суден — платежі за пред'явлення представни-

³ Тобто 1/6 частини від загального обсягу позичок, наданих банківськими установами нефінансовим корпораціям (хоча і має тенденцію до зниження).

кам Регістру), які за чинним законодавством зобов'язана сплачувати лізингова компанія як власник активу, переданого лізингоодержувачу» [2]. Тобто, виконуючи лізинговий платіж, лізингоотримувач одразу вирішує багато проблем, перекладаючи їх на лізингодавця. Основні ж види схем лізингових платежів наведено на рис. 5.

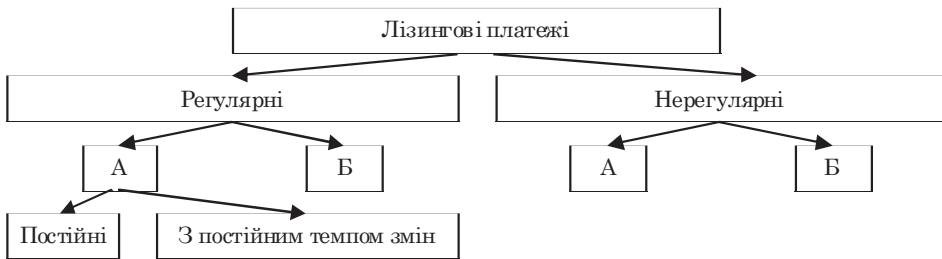


Рис. 5. Схеми лізингових платежів, побудовано за даними [21, 293–300]

На рис. 5 зображено, що лізингові платежі поділяються на регулярні та нерегулярні, які, у свою чергу можуть виконуватися за схемами А та Б. За схемою А спочатку визначається обсяг лізингових платежів у цілому, а потім він розподіляється на комісійну винагороду та суми погашення боргу. Згідно схеми Б спочатку обчислюються розміри відсотків комісійної винагороди та суми погашення боргу (тобто обчислюється амортизація заборгованості), а потім визначається загальна сума лізингових платежів. Регулярні платежі виконуються через рівні інтервали часу у кінці або на початку періоду, а обсяг самих платежів може змінюватися при погашенні боргу, наприклад, з постійним темпом, а нерегулярні платежі виконуються за узгодженням з лізингодавцем графіком із зазначенням сум платежів та їх термінів. У практиці роботи сучасних лізингодавців (як лізингових компаній, так і банків) використовуються майже усі перелічені вище схеми розрахунку лізингових платежів [13, 86–99]⁴. У сучасній українській банківській практиці взаємовідносини банків із суднобудуванням здебільшого базуються на використанні кредитних угод (у порівнянні з лізинговими). Це зумовлено, насамперед, тим, що кредитування – суто банківська діяльність, яка відпрацьовувалася сторіччями, а застосування нових (лізингових) відносин, навіть за умови використання закордонного досвіду, може потягнути за собою підвищення ризику нових видів послуг. Також має місце недостатня обізнаність клієнтів та досвід банківських фахівців у питаннях лізингу, що також може спровокувати появу банківських ризиків. Аналіз обсягів лізингових угод у порівнянні з кредитними виконано у табл. 3.

З даних табл. 3 видно, що за період 2006–2012 рр. обсяг кредитного портфелю вітчизняних банків був незрівнянно більшим за обсяг лізингового портфелю лізингодавців та фінансових компаній. Однак темп росту обсягу портфелю лізингових угод сягнув 1400,0%, в той час як темп росту обсягу портфелю

⁴ Але, зважаючи на специфіку суднобудування та високу імовірність порушення графіків будівництва суден, рекомендовано використовувати нерегулярні лізингові платежі або застосовувати регулярні платежі з постійним темпом змін погашення боргу та нерегулярністю строків вказаних платежів.

лю кредитних угод був лише на рівні 527,9%. Тобто, лізингові угоди поступово все більше зацікавлюють як лізингодавців, так і лізингоотримувачів. Відзначимо, що обсяги лізингових угод, укладених безпосередньо банками (у порівнянні із загальними обсягами лізингових угод, укладених в Україні), є незначними (не перевищують 0,7 млрд грн), хоча вітчизняні банки здатні надавати послуги як з прямого, так і непрямого лізингу⁵. Порівняльну характеристику параметрів позичкової та лізингової угод на підставі аналізу практики та досвіду роботи ПАТ «Райффайзен Лізинг Аваль» та ТОВ «ОТП Лізинг» наведено у табл. 4.

Таблиця 3. Обсяги кредитного портфеля банків та портфеля угод лізингодавців і фінансових компаній в Україні у 2006–2012 рр. (станом на початок року)*

Рік	Кредитний портфель банків, млрд грн	Портфель лізингових угод лізингодавців та фінансових компаній, млрд грн		Темп росту кредитного портфеля, % до 2006 р.	Темп росту портфеля лізингових угод лізингодавців та фінансових компаній, % до 2006 р.	Різниця між темпами зростання лізингового та кредитного портфелів (стп. 6 – стп. 5), %
		усього	у т. ч. укладених банками			
1	2	3	4	5	6	7
2006	156,3	2,4	-	-	-	-
2007	269,7	4,9	-	172,5	204,2	31,7
2008	485,4	20,2	0,4	310,5	841,7	531,2
2009	792,2	28,5	0,4	506,8	1187,5	680,7
2010	747,3	27,2	0,5	478,0	1133,3	655,3
2011	755,0	30,5	0,7	483,0	1270,8	787,9
2012	825,3	33,6	0,5	527,9	1400,0	872,1

* складено за даними [10; 18].

З даних табл. 4 видно, що лізингової угоди у порівнянні з позиковими угодами, за підсумком усіх переваг, є кращими для клієнта. Щодо порівняння графіків погашення позички та платежів за лізинговою угодою, то при довгостроковому кредитуванні витрати на обслуговування боргу можуть здійснюватися наступними методами: зі складанням «погашального» фонду⁶ із постійними та змінними внесками; погашенням боргу в розстрочку⁷; можуть застосовуватися і змінні витрати за позичкою; також, зважаючи на стратегічне значення галузі, можливе використання пільгових запозичень за рахунок коштів державного бюджету.

Додаткові витрати позичальника при оформленні позички наведено у табл. 5.

З дані табл. 5 свідчать, що існує принаймні 8 видів додаткових витрат позичальника, серед яких найбільшими є: витрати на оплату комісійної винаго-

⁵ Особливо з погляду на те, що лізингодавець (на відміну від кредитора) не повинен вимагати заставу, оскільки предмет лізингу лишається у його власності до остаточного розрахунку, а при оперативному лізингу, взагалі не змінює власника. Тобто, усі витрати (як часу, так і коштів), пов'язані із оцінюванням, оформленням, збереженням, реалізацією застави при лізингу відпадають, що впливає на ціну лізингу.

⁶ Спеціального фонду, який формується за рахунок внесків позичальника та виступає додатковою гарантією повернення позички.

⁷ Основний борг погашається рівними сумами або борг погашається строковими виплатами.

Таблиця 4. Порівняльна характеристика параметрів позикової та лізингової угод банків із судноплавними компаніями, автотранспортна розробка

Назва параметрів	Позичкова угода	Лізингова угода
Термін розгляду заявки	Від 1 дня до декількох тижнів	При угоді до 200 тис. євро – 2 робочих дні, вище 200 тис. євро – до 1 тижня
Необхідність оплати та обсяги авансових платежів	Вимагається у середньому 20% участі власними коштами від суми проекту	Від 15% від суми лізингової угоди
Строк надання коштів	До 10 років	10–15 років
Укладання угоди застави	Так	Ні
Кількість документів, необхідних для аналізу банком заявки на підписання угоди	40–60	30–40
Негарантієне засвідчення	Так	Ні
Перелік умов, які необхідно оформити та підписати	Кредитний договір, договір застави, договір купівлі-продажу (для суден «секонд-хенд»), страхову угоду та інші	Договір лізингу
Кількість платежів при складанні угоди	7–9	2 (авансовий платіж, адміністративна комісія)
Щомісячні платежі	Погащення основної заборгованості за позичкою, погашення відсотків, комісія банку за конвертацію валюти та інші	Лізинговий платіж
Регіональна залежність	Залежить від розміщення банку	Укладаються угоди з усіма регіонами України
Можливість накладання штрафних санкцій	Майно може бути предметом податкового арешту, відчуження третіми особами тощо	Майно не може бути предметом податкового арешту, відчуження третіми особами тощо
Можливість отримання майна на заміну	Неможливо	На період лізингу компанія надає можливість отримати підміне майно (особливо транспорт)
Планування платежів	Графік погашення стандартної заборгованості за позичкою залишається незмінним	Графік лізингових платежів розробляється індивідуально, у залежності від його особливостей клієнта
Рівень ефективної відсоткової ставки	Ринкова	Враховує усі знижки та пільги

Таблиця 5. Додаткові витрати позичальника при оформленні позики *

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Додаткові витрати	Вартість нотаріального посвідчення позичкової угоди	Комісія банку при оформленні кредитної угоди	Комісія банку при оформленні угоди застави	Державне мито за нотаріальне посвідчення угоди застави рухомого майна	Державне мито за нотаріальне посвідчення угоди застави нерухомості	Додаткові послуги нотаріуса	Страховий внесок за страхування заставлено го майна	Разом
Законодавчо нормативне забезпечення ставок та тарифів	Ст. 3, пп. «д» [8]	Положення банку «Про активні операції»	Положення банку «Про активні операції»	Ст. 3 пп. «у» [4]	Ст. 3 пп. «у» [4]	п. 5, 6 [1] та згідно практики роботи нотаріусів	Тарифи страховика	X
Ставки та тарифи за додатковими видами витрат, %	1% від суми угоди	1% від суми угоди	0,5% від суми угоди	0,01% від вартості рухомого майна	0,01% від вартості нерухомості	На рівні 0,01% від вартості 1 угоди застави	0,26% від суми майна	Сума стп. 2-8
Усього додаткових витрат, тис. грн	40	40	50	0,5	0,5	1,0	26	158,0

* складено за даними [1; 4; 8]; вартість застави дорівнює 10000 тис. грн з урахуванням коефіцієнту зносу (50%) та необхідного коефіцієнту (1,25) від суми кредитної угоди, яка розподілена як: 5000 тис. грн – вартість рухомого застави та 5000 тис. грн – вартість рухомого майна.

роди банку за оформлення кредитної угоди та угод застави, комісія за посвідчення нотаріусом кредитної угоди, страховий платіж до страхової компанії. У порівнянні зі вказаними виплатами обсяги держмита є невеликими, але загальна сума додаткових витрат (яка складає 158 тис. грн при сумі позики 4000 тис. грн) є значною. Тобто, з одного боку, банк, оформлюючи позику, отримує від позичальника додаткові (окрім відсотків за позичку) доходи, які є значними, а, з іншого боку, позичальнику доводиться сплачувати усі додаткові витрати, що зменшує його прибуток та рентабельність. З даних [13, 106, 107] видно, що додаткові витрати при кредитуванні, пов'язані з необхідністю оформлення угоди застави, її нотаріального посвідчення, сплатою банку комісійних тощо складають від 2,5 до 3,2% у витратах на обслуговування боргу, та від 2,4 до 3,1% в «усього витратах», що відповідає майже 1/25 від суми самої позички, а додаткові витрати за лізинговими угодами складають 0,25% загальних витрат, що є значно меншим у порівнянні з відповідними значеннями при укладанні кредитних угод.

Висновки. Лізинг в Україні, завдяки його чисельним перевагам, поступово набуває розповсюдження, однак у практиці роботи вітчизняних банків-лізингодавців та їх дочірніх лізингових компаній не використовується весь можливий потенціал методів обчислення лізингових платежів, що звужує можливості лізингу. При цьому, обсяг лізингових операцій, які виконують українські банки, настільки замалий, що майже не може бути зіставленим з обсягами цих операцій лізингових компаній, і, тим більш, з обсягами позикових операцій банків. Разом з тим, потреба українських стратегічних галузей економіки (наприклад, суднобудування) у додаткових тимчасових коштах задовольняється вітчизняними банками недостатньо, хоча деякі з вітчизняних банків вже мають досвід та майже постійно здійснюють кредитне обслуговування суднобудівних підприємств.

Дослідження лізингових операцій банків як альтернативи кредитуванню суднобудівних підприємств виявило, що існують значні переваги лізингових кредитних операцій над позиковими кредитними операціями, як для лізингодавця-банка, так і для лізингоотримувача. Саме це і впливає на темпи росту обсягів діючих лізингових угод в Україні, найбільшу частку серед яких займають угоди на придбання транспорту (у тому числі і водного). Особливістю лізингу можна назвати наявність значної кількості переваг одночасно для обох сторін (лізингодавця та лізингоотримувача), у т. ч. можливість застосування широкого кола методів нарахування та обчислення лізингових платежів, що дозволяє обом сторонам лізингової угоди знайти компромісне рішення. Також суттєвими є переваги лізингу у порівнянні з кредитуванням у частині наявності додаткових витрат та низка інших переваг.

Тобто українській банківській системі доцільно використовувати саме лізингові кредитні операції для забезпечення грошовими ресурсами стратегічних та ресурсомістких галузей економіки (особливо при реалізації ними довгострокових проектів) у зв'язку з їх значними перевагами над позиковими кредитними операціями задля оптимізації взаємовідносин між банками та їх потенційними клієнтами за рахунок впровадження лізингу як послуги, більш конкурентоспроможної за традиційне кредитування.

1. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 №435-IV // zakon.rada.gov.ua.
2. Про фінансовий лізинг: Закон України від 16.01.1997 №723/97-ВР станом на 11.12.2003 // zakon.rada.gov.ua.
3. Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг: Закон України від 12.07.2001 №2664-III станом на 02.10.2012 // zakon.rada.gov.ua.
4. Про державне мито: Декрет Кабінету Міністрів України від 21.01.1993 №7-93 із змінами станом 20.11.2012 // zakon.rada.gov.ua.
5. Про затвердження Державної програми активізації розвитку економіки на 2013–2014 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 27.02.2013 №187 зі змінами на 04.12.2013 // zakon.rada.gov.ua.
6. Про затвердження Положення про Державний реєстр фінансових установ: Розпорядження Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України від 28.08.2003 №41 // zakon.rada.gov.ua.
7. Про затвердження Інструкції про порядок регулювання діяльності банків України: Постанова Правління Національного банку України від 28.08.2001 №368 в редакції від 12.11.2003 №489 // zakon.rada.gov.ua.
8. Про затвердження Примірнього Положення про порядок надання державними нотаріусами додаткових послуг правового характеру, які не пов'язані із вчинюваними нотаріальними діями, а також послуг технічного характеру: Наказ Міністра юстиції України від 04.01.1998 №3/5 зі змінами і доповненнями // zakon.rada.gov.ua.
9. Андрушків І.П., Вовчак О.Д., Руцишин Н.М. Інвестування регіональної економіки та його ефективність: Монографія. – Львів: ЛКА, 2010. – 192 с.
10. Бюлетень Національного банку України (електронне видання) грудень 2012 року // www.bank.gov.ua.
11. Емітенти // Бази даних // Агентство з розвитку інфраструктури фондового ринку України, 2014 // smida.gov.ua.
12. Інвестиційні механізми структурних трансформацій у транспортній галузі: Аналітична записка Національного інституту стратегічних досліджень при Президенті України // www.niss.gov.ua.
13. Крамаренко О.М. Роль банківського кредитування у розвитку суднобудування в Україні: Дис... канд. екон. наук: 08.00.08 / Одеський національний економічний університет. – О., 2013. – 305 с.
14. Крамаренко О.М., Павелко В.М. Лізинг у суднобудуванні та судноплаванні // Науки: економіка, політологія, історія. – 2012. – №5. – С. 59–67.
15. Логачев С.И., Чугунов В.В., Горин Е.А. Мировое судостроение: современное состояние и перспективы развития. – Изд. 2-е, доп. и перераб. – СПб.: Мор Вест, 2009. – 544 с.
16. Підсумки діяльності лізингодавців за 2008–2012 рр. // Ринок лізингу // Українське об'єднання лізингодавців // www.uul.com.ua.
17. Попадинець Н.М. Особливості регіональної структурної політики // IV Міжнародна наук.-практ. конференція «Міжнародна стратегія економічного розвитку регіону» (3–5 вересня 2013 р., Сумський державний університет). – Суми, 2013. – С. 23–24.
18. Річні звіти Держфінпослуг // Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг України // www.dfp.gov.ua.
19. Рябинина Л.М. Вплив умов кредитування на процеси стимулювання розвитку економіки України // Науки: економіка, політологія, історія. – 2013. – №27. – С. 26–38.
20. Сергеевкова О.В., Тодосейчук Г.С. Кредитование инновационной деятельности банками Украины: проблемы и перспективы развития // Регіональний розвиток – основа розбудови української держави: Збірник наук. праць ДонДУУ. – 2012. – Т. XIII (Економіка; Вип. 230). – С. 248–251.
21. Четыркин Е.М. Финансовая математика: Учебник. – 6-е изд. испр. – М.: Дело, 2006. – 400 с.

Стаття надійшла до редакції 20.02.2014.