

Київ 2022

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. СУТНІСТЬ ТА ІСТОРІЯ ВИНИКНЕННЯ	
МІЖНАРОДНОГО ЛІЗИНГУ.....	6
1.1. Сутність та поняття міжнародного лізингу.....	6
1.2. Історія виникнення міжнародного лізингу.....	12
1.3. Переваги та недоліки міжнародного лізингу.....	18
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СВІТОВОГО РИНКУ ЛІЗИНГУ.....	25
2.1. Аналіз глобального лізингового ринку.....	25
2.2. Аналіз ринку лізингових послуг у Європейських країнах.....	34
2.3. Ринок лізингових послуг у США.....	42
РОЗДІЛ 3. СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЛІЗИНГОВОЇ ГАЛУЗІ	
В УКРАЇНІ.....	50
3.1. Ринок послуг міжнародного фінансового лізингу.....	50
3.2. Правові аспекти регулювання лізингової діяльності в Україні.....	57
3.3. Перспективи розвитку міжнародного лізингу в Україні.....	62
ВИСНОВКИ.....	66
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ.....	69
ДОДАТКИ	

ВСТУП

Подальший розвиток України багато в чому залежатиме від спроможності нашої держави не тільки вирішити безпекові питання (через війну, що почалася у лютому 2022 року), але й реалізувати пакет справді дієвих та необхідних заходів у економічній сфері. Варто визнати, що на сьогодні більшість економічних реформ не дали бажаного ефекту і особливо гостро це відчувається у інвестиційній сфері. Дефіцит ресурсів, так необхідних для технічного переоснащення основних фондів, притаманний усім без виключення галузям вітчизняної економіки. Разом з тим, на сьогодні вітчизняний фінансовий ринок не спроможний запропонувати широкий спектр механізмів фінансування.

Як свідчить досвід економічно розвинених країн, одним із варіантів залучення інвестиційних ресурсів у економіку є міжнародний лізинг. Саме завдяки активізації лізингових відносин вдалося досягти значного прогресу у фінансуванні оновлення основного капіталу в США та країнах ЄС, активно розвивається міжнародний лізинг і у Китайській народній республіці та інших державах Південно-Східної Азії. Багато в чому цей розвиток став можливий і за рахунок виваженої державної підтримки страхової справи.³

Проте в Україні розвиток міжнародного лізингу стикається зі значними проблемами. Лише останнім часом (2020-2021 рр.) вдалося досягти певного прогресу, проте загалом роль лізингу загалом та міжнародного лізингу – зокрема, у технічному переоснащенні вітчизняної економіки незначна. Все зазначене і визначає актуальність досліджень, присвячених вирішенню теоретичних та практичних проблем міжнародного лізингу в Україні.

Проблематика лізингу та міжнародного лізингу досліджувалася в роботах С. Бірюка, М. Бурмаки, О. Васильчишин, О. Гетьман, І. Горіславської, В. Іванишина, О. Мозгового, Л. Недері, С. Павличук, А. Подік, Л. Примостки, Д. Січко, Н. Франчук, Г. Черевко та багатьох інших авторів. Проте актуальний стан розвитку міжнародного лізингу свідчить, що коло накопичених проблем досить широке і вони вимагають наукового обґрунтування шляхів свого вирішення.

Мета дослідження – доповнити існуючі теоретичні положення та обґрунтувати практичні рекомендації, спрямовані на розвиток міжнародного лізингу в Україні на сучасному етапі.

Мета дослідження досягається за рахунок виконання наступних важливих завдань:

- розкрити сутність та визначити поняття міжнародного лізингу;
- окреслити історичні етапи виникнення та поширення міжнародного лізингу у світовій економіці;
- визначити переваги і недоліки міжнародного лізингу;
- здійснити аналіз та детермінувати особливості розвитку глобального лізингового ринку;
- провести дослідження та охарактеризувати тенденції розвитку лізингового ринку в країнах Європейського Союзу;
- визначити сучасний стан та перспективи розвитку лізингу у США;
- охарактеризувати ринок послуг міжнародного лізингу в Україні та його актуальні параметри;
- дослідити правові аспекти регулювання лізингових відносин в Україні;
- окреслити перспективи розвитку лізингу в Україні.

Об'єкт дослідження – міжнародний лізинг як форма руху капіталу у глобальній економіці.

Предмет дослідження – економічні відносини, що виникають в процесі міжнародного лізингу.

В процесі написання кваліфікаційної роботи застосовувалися різноманітні *методи дослідження*: системний; порівняння; групування; аксіоматичний; аналізу і синтезу; статистичні методи.

Інформаційною базою дослідження слугували наукові праці провідних вітчизняних та закордонних економістів з питань розвитку міжнародного лізингу, публікації в засобах масової інформації щодо динаміки вітчизняного лізингового ринку, статистичні дані Національної комісії, що здійснює державне регулювання

у сфері ринків фінансових послуг, Національного банку України, Державної служби статистики України, спеціалізованих асоціацій та об'єднань лізингодавців України.

Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків.

РОЗДІЛ 1

СУТНІСТЬ ТА ІСТОРІЯ ВИНИКНЕННЯ МІЖНАРОДНОГО ЛІЗИНГУ

1.1. Сутність та поняття міжнародного лізингу

Досліджуючи питання сутності міжнародного лізингу, особливо в частині виділення його ключових характеристик, в першу чергу доцільно зупинитися на сутності лізингу, як такого, адже очевидно, що міжнародний лізинг є однією із форм лізингових операцій. З цього приводу зазначимо, що проблематика лізингу загалом та міжнародного лізингу – зокрема, є достатньою мірою розробленою у спеціалізованій фаховій літературі. В той же час, як буде показано нижче, навіть існування численних досліджень щодо лізингу не дає підстав для твердження, що усі питання в цій царині вирішені.

Зважаючи на викладене вище, розглянемо позиції провідних науковців щодо сутності лізингу та його класифікації, що надалі дасть можливість розглянути сутність саме міжнародного лізингу.

Зокрема, вітчизняний науковець І. Горіславська визначає правову природу лізингу наступним чином: «...цілісна тристороння угоду, яка має ознаки договорів купівлі-продажу, позики, кредиту, оренди, інвестиції та інших» [10, с. 261]. На наш погляд, в такому підході можна виділити як позитивні моменти, так і досить дискусійні характеристики. Багато в чому позиція І. Горіславської пояснюється авторським аналізом якраз правової природи лізингу, тому аспект робиться на тому, що в договорі лізингу сконцентровані риси і позики, і кредиту, і оренди. Разом з тим, такий підхід лише з певними застереженнями можна використати для аналізу економічної природи лізингу.

В свою чергу, вітчизняні науковці Л. Недеря та С. Павличук визначають лізинг як сукупність певних процедур між суб'єктами лізингової діяльності, за якими лізингоотримувач отримує в користування актив від лізингоотримувача на визначений строк за встановлену плату [24]. З нашої точки зору, в такій позиції

можна виділити певні недоречності: по-перше, навряд чи можна погодитися з думкою авторів, що лізинг варто розглядати як сукупність певних процедур; по-друге, зазначені науковці досить формалізовано підходять до визначення сутності лізингу – характеризуючи його лише як передачу певного активу на умовах строковості та платності. З нашого погляду, навряд чи можна таких чином охарактеризувати весь спектр економічних відносин, що виникають в процесі лізингових операцій.

Надзвичайно просто до сутності лізингу підходять автори Банківської енциклопедії, які зазначають, що лізинг представляє собою «...здачу в оренду на тривалий термін предметів довгочасного користування» [8]. Навряд чи можна беззаперечно погодитися з позицією вказаних авторів, адже, як загальновідомо, між орендою та лізингом існують суттєві відмінності. Саме на зазначеній концепції відмінностей базуються і переваги, що притаманні лізингу.

Зокрема, в роботі вітчизняних авторів зазначається наступне щодо ключових відмінностей лізингу та оренди:

1. Лізингодавець в процесі укладання договору про фінансовий лізинг фактично ще не є власником предмета лізингу, тому відносини фінансового лізингу відповідають поняттю непрямого лізингу;

2. Предмет лізингу передається на визначений строк, мінімальний поріг, а саме один рік, тоді як у орендних відносинах зазначене обмеження практично відсутнє;

3. Лізинговий платіж, на відміну від орендної плати, має чітко визначену структуру, яка багато в чому відображає економічну та правову природу лізингових відносин [9].

Якщо робити проміжний підсумок щодо різниці між орендою та лізингом, також можна говорити про значно вищий рівень інституалізації лізингових відносин – у переважній більшості країн світу лізинг відноситься до фінансових послуг та до нього застосовується відповідний режим регулювання. Цей режим стосується як безпосередньо лізингу, так і інститутів, що надають лізингові

послуги. Для оренди регуляторний режим значно відрізняється від лізингу, особливо в частині вимог до лізингодавця та орендодавця.

В свою чергу, Ю. Гринчук стверджує: «Лізинг – соціально-економічна категорія, що є системою суспільних відносин з приводу власності, формування, розміщення (розподілу, перерозподілу), використання й розвитку системи функціонуючих і потенційних фінансових, майнових, технічних органічно взаємопов’язаних ресурсів в інтересах окремого індивідуума, господарської структури і суспільства в цілому» [11]. На перший погляд, зазначене визначення надміру уваги приділяє питанням, що пов’язані з деталізацією різноманітних сторін лізингових відносин. Разом з тим, треба відміти, що Ю. Гринчук досить детально відображає їх, що очевидно, є перевагою такого підходу. Окрім того, варто звернути увагу також і на той факт, що автор підкреслює надзвичайно важливу роль лізингу з точки зору розвитку суспільства.

В досить багатьох наукових джерелах лізинг розглядають з позиції альтернативи банківському кредиту. Як вже зазначалося вище, досить часто лізинг порівнюють з орендними відносинами. Підкреслимо, що аналогічно багато науковців порівнюють лізинг з банківським кредитуванням, виділяючи як позитивні, так і негативні сторони.

Зокрема, в роботі вітчизняних вчених Г. Черевка та Г. Калитки зазначається наступне: «Лізинг — форма забезпечення вкладень, як прогресивний метод матеріально-технічного забезпечення, як активний інструмент маркетингу, як одна із форм кредитних надходжень, як альтернатива банківського кредиту» [35]. Очевидно, що у такій позиції можна виділити окремі суперечності. Зокрема, чомусь лізинг розглядається авторами як «активний інструмент маркетингу», а така теза потребує додаткового уточнення. Разом з тим, не можна заперечити того факту, що лізинг можна і потрібно розглядати як альтернативу банківському кредиту.

В законодавстві України, зокрема, в Господарському кодексі України наводиться наступне визначення: «Лізинг - це господарська діяльність, спрямована на інвестування власних чи залучених фінансових коштів, яка полягає в наданні за договором лізингу однією стороною (лізингодавцем) у виключне володіння та

користування другій стороні (лізингоодержувачу) на визначений строк майна, що належить лізингодавцю або набувається ним у власність (господарське відання) за дорученням чи погодженням лізингоодержувача у відповідного постачальника (продавця) майна, за умови сплати лізингоодержувачем періодичних лізингових платежів» [7].

Окрім того, варто звернути на той факт, що в законодавстві України використовується особливий класифікаційний підхід до лізингу, в якому, серед іншого, виділяється і міжнародний лізинг. Зокрема, зазначається: «Залежно від особливостей здійснення лізингових операцій лізинг може бути двох видів - фінансовий чи оперативний. За формою здійснення лізинг може бути зворотним, пайовим, міжнародним тощо» [7]. Навіть зважаючи на особливості документу, в якому наведена ця класифікація, підкреслимо, що у спеціалізованих фахових джерелах використовуються інші класифікаційні критерії щодо лізингу. Вони суттєвим чином відрізняються від підходу, який зафіксовано у національному законодавстві України.

В контексті класифікації видів лізингу варто насамперед звернути увагу на той факт, що насамперед виділяють фінансовий та оперативний лізинг (як правило, науковці виділяють ці види лізингу за критерієм окупності лізингових операцій). *Оперативний лізинг* (сервісний) лізинг - service, operating leases - являє собою орендні відносини, за яких витрати лізингодавця, пов'язані з придбанням і утриманням предметів, що здаються в оренду, не покриваються орендними платежами на протязі одного лізингового контракту. Для оперативного лізингу характерні такі ознаки:

- ризик псування чи втрати об'єкту лізингу лежить переважно на лізингодавцеві;
- ставка лізингових платежів зазвичай вища, ніж при договорі фінансового лізингу;
- через відсутність гарантії окупності витрат, передбачає користування майном в термін, що за часом коротше за його економічний термін служби;
- невелика тривалість контракту (від 3 до 5 років);

• після закінчення терміну договору об'єкт лізингу може стати об'єктом нового лізингового договору або повертається орендодавцю.

В свою чергу, фінансовий лізинг представляє собою договір лізингу, в результаті укладення якого лізингоодержувач для задоволення своїх потреб отримує в платне користування від лізингодавця об'єкт лізингу на строк, не менший від строку, за який амортизується більша частина вартості об'єкта лізингу, визначеної в день укладення договору.

Звернемо увагу на той факт, що законодавством різних країн може встановлюватися різні критерії щодо вартості об'єкта лізингу при фінансовому лізингу. Так, в Законі України «Про фінансовий лізинг» міститься наступне положення: «Об'єкт фінансового лізингу передається на строк, протягом якого амортизується не менше 75 відсотків його первісної вартості, а лізингоодержувач зобов'язаний на підставі договору фінансового лізингу або іншого договору, визначеного договором фінансового лізингу, протягом строку дії договору фінансового лізингу придбати об'єкт фінансового лізингу з подальшим переходом права власності від лізингодавця до лізингоодержувача за ціною та на умовах, передбачених таким договором фінансового лізингу або іншим договором, визначеним договором фінансового лізингу» [3].

В найбільш поширено варіанті класифікаційні ознаки, що використовуються до лізингу виглядають наступним чином (табл. 1.1).

Таблиця 1.1 – Класифікація видів лізингу за основними ознаками

№ з/п	Ознаки	Види фінансового лізингу
1	За складом суб'єктів лізингової операції	1. Прямий лізинг. 2. Непрямий лізинг
2	За національною приналежністю учасників лізингової операції	1. Внутрішній лізинг. 2. Міжнародний (зовнішній) лізинг
3	За лізинговим об'єктом	1. Лізинг рухомого майна. 2. Лізинг нерухомого майна

4	За формами здійснюваних лізингових платежів	1. Грошовий лізинг. 2. Компенсаційний лізинг. 3. Змішаний лізинг
5	За характером фінансування лізингу	1. Індивідуальний лізинг. 2. Роздільний лізинг

Джерело: систематизовано автором за [21, 29].

Відповідно, можна розглянути і поняття міжнародного лізингу, оскільки в його основі лежить підхід до поняття «лізинг». В роботі відомих вітчизняних фахівців на чолі з О. Мозговим наводиться наступне визначення: «Міжнародний лізинг — це договір лізингу, що укладається суб'єктами лізингу, які перебувають під юрисдикцією різних держав, або якщо майно чи платежі перетинають державні кордони»[22]. На які ознаки досліджуваного поняття варто звернути увагу? Міжнародний лізинг розглядається з точки зору суб'єктів лізингового процесу – вони повинні бути резидентами різних держав. Разом з тим, це не є єдиною обов'язковою вимогою. Мова також йде і про ті випадки, коли в процесі здійснення лізингових операцій відбувається транскордонне переміщення об'єкту лізингу і/або грошових коштів. Загалом виділяють три види міжнародного лізингу (рис. 1.1).

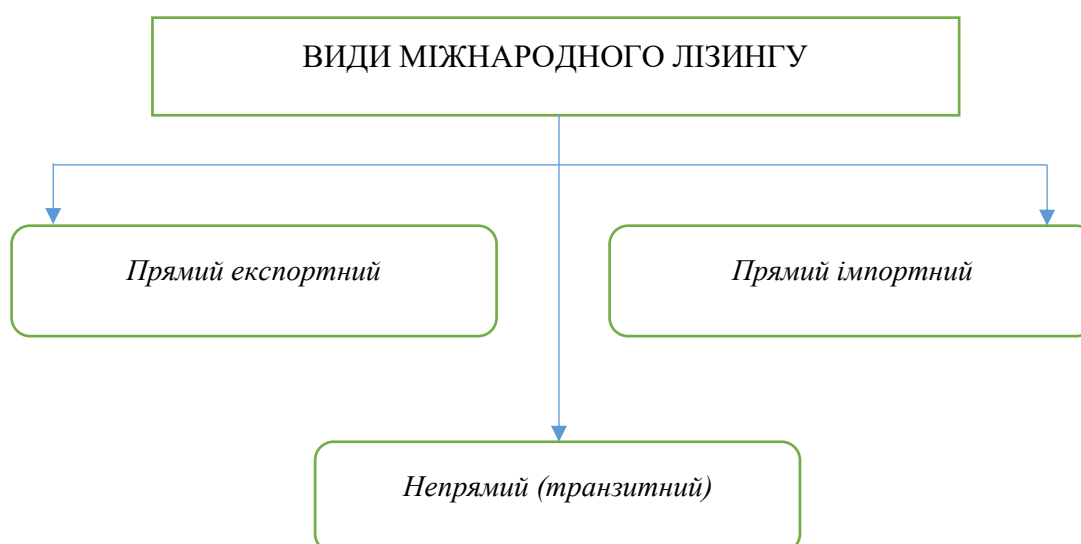


Рисунок 1.1 – Типологія міжнародного лізингу

Джерело: складено автором.

Експортна лізингова операція представляє собою міжнародну операцію, в якій лізингодавець купує предмет оренди в національній фірмі і надає в іноземному лізингоодержувачу. Імпортна лізингова операція – лізингова операція, в якій лізингодавець купує предмет оренди в іноземній фірмі і надає його вітчизняному лізингоодержувачу. Тобто фактично різниця між зазначеними видами міжнародного лізингу полягає у країні, де лізингодавець купує об'єкт лізингу, який надалі передається лізингоодержувачу.

В свою чергу, транзитний (непрямий) міжнародний лізинг — лізингова операція, в якій лізингодавець однієї країни бере кредит чи купує необхідне устаткування в іншій країні і постачає його орендатору, котрий перебуває в третій країні.

В загальному, треба відзначити, що на сьогодні масштаби ринку міжнародного лізингу є настільки значними, що потребує додаткової уваги питання про генезу цього сегменту в ретроспективі.

1.2. Історія виникнення міжнародного лізингу

Питання щодо генези розвитку лізингу на глобальному рівні загалом та міжнародного лізингу – зокрема, лише на перший погляд видається цілком тривіальним. Надзвичайно складно порівнювати лізингові угоди (або навіть угоди, що містили певні складники лізингу), які були реалізовані століття тому з лізинговими операціями, які відбуваються сьогодні. Разом з тим, дослідження історичних аспектів розвитку може дати цілком важливе уявлення щодо того, як одиничні операції з плином часу змогли стати справжньою глобальною індустрією лізингу, яка відіграє надзвичайно важливу роль у сучасному світі.

Відразу зауважимо, що серед науковців немає єдиної позиції щодо часу виникнення лізингу та міжнародного лізингу. Досить часто науковці вказують на праобрази лізингових операцій, які існували ще в Античні часи. Інші фахівці періодизують зародження лізингу Середньовіччям. Немало фахівців розглядають

початок лізингових операцій з тих часів, коли вони набули цілком сучасних обрисів.

Зрозуміло, що найчастіше в наукових колах пропагується думка, що праобразом лізингових операцій була оренда, яка відома людству чи не кілька тисячоліть. Саме тому відлік історії лізингу починають з Кодексу Хаммурапі, про що зокрема зазначають окремі вітчизняні вчені [15]. Цей документ складався з 258 статей, з яких до нашого часу збереглися 247 статей. В окремих із них йшлося про відносини власності, і надалі описувалися випадки оренди, норми орендної плати, умови іпотеки (застави) майна. Можна лише частково погодитися з позицією у відповідності з якою саме цей історичний документ можна розглядати в якості підстав для зародження лізингу. Сучасна парадигма дослідження лізингових відносин базується на тому фактові, що між орендою та лізингом є суттєві різниці. Тому скоріше статті Кодексу Хаммурапі мають відношення якраз до орендних відносин і дуже дотично – до оперативного лізингу.

В інших наукових працях (насамперед, юридичного спрямування) стверджується, що аналоги норм сучасного права щодо лізингу містилися в «Інституціях Юстиніана» [27].

Загалом, в наукових джерелах достатньо багато посилань на зародження лізингових відносин ще до того періоду, коли була сформована сучасна лізингова індустрія (рис. 1.2).

Звернемо увагу на ще один важливий симптоматичний факт – з давніх давен орендні відносини (які були важливим кроком до формування лізингових відносин) досить часто передбачали, що об'єкт оренди використовувався з метою подорожів, іноземних завоювань тощо. Тобто орендні відносини набували міжнародного характеру. Разом з тим, ще раз зазначимо, що оренда хоча і має багато спільних рис з лізингом, але й має суттєві відмінності. Саме тому, на наш погляд, цілком логічно можна стверджувати, що зародження сучасного лізингу припадає на середину XX ст., коли фактично лізинг правової та економічної точок зору набув сучасних форм, а також була сформована відповідна інфраструктура ринку лізингових послуг.

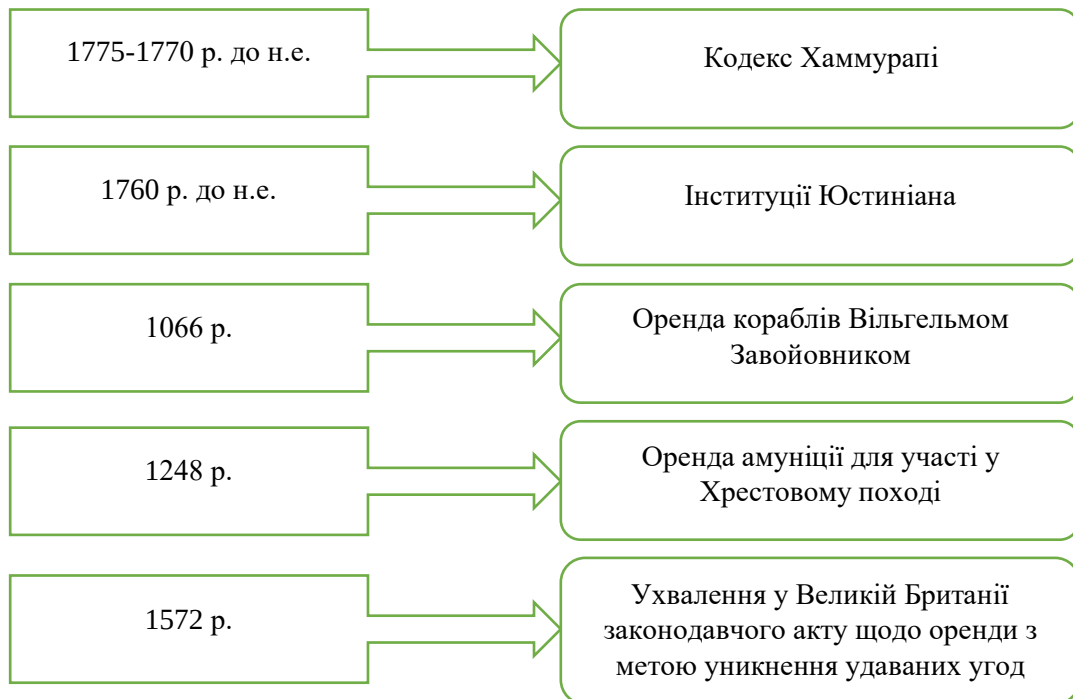


Рисунок 1.2 – Історичні факти, що свідчать про існування орендних відносин, які стали праобразом для лізингу

Джерело: складено автором.

Зрозуміло, що законодавство про лізинг різних країн відрізняється за багатьма положеннями, проте, як зазначають вітчизняні фахівці можна виділити наступні базисні ознаки лізингу:

- право власності на предмет лізингу після закінчення терміну угоди переходить до лізингоодержувача;
- договір лізингу часто дає змогу придбати предмет лізингу за ціною, яка нижча за поточну ринкову ціну;
- термін дії лізингової угоди не менше 75% терміну корисного використання предмета лізингу;
- поточна вартість лізингових платежів (за вирахуванням вартості лізингової послуги і податків, що підлягають сплаті лізингодавцем) більша або дорівнює 90 % справедливої вартості предмету лізингу [14].

Саме такий підхід, на думку багатьох науковців, дав можливість чітко окреслити переваги лізингової послуги у порівнянні з простою орендою та

банківським кредитом, вирізнити ті споживчі характеристики, які дали можливість швидко розвиватися лізинговій індустрії. В першу чергу, на що треба звернути увагу, розвиваючи думку про те, що лізинг в його сучасних формах виник саме у середині XX ст., - стрімкі процеси інституціоналізації цього сегменту. Інституціоналізація, на думку провідних вітчизняних вчених [26, с. 45], полягає у тфоренні і функціонування глобальних фінансових інституцій, які відіграють головну роль у економічній і фінансовій системах, фінансових ринках та ринках фінансових послуг на світовому, міжнародному і національному рівнях, беручи на себе функції фінансового посередництва.

Фактично, процес інституціоналізації міжнародного лізингу виглядає наступним чином (рис. 1.3).

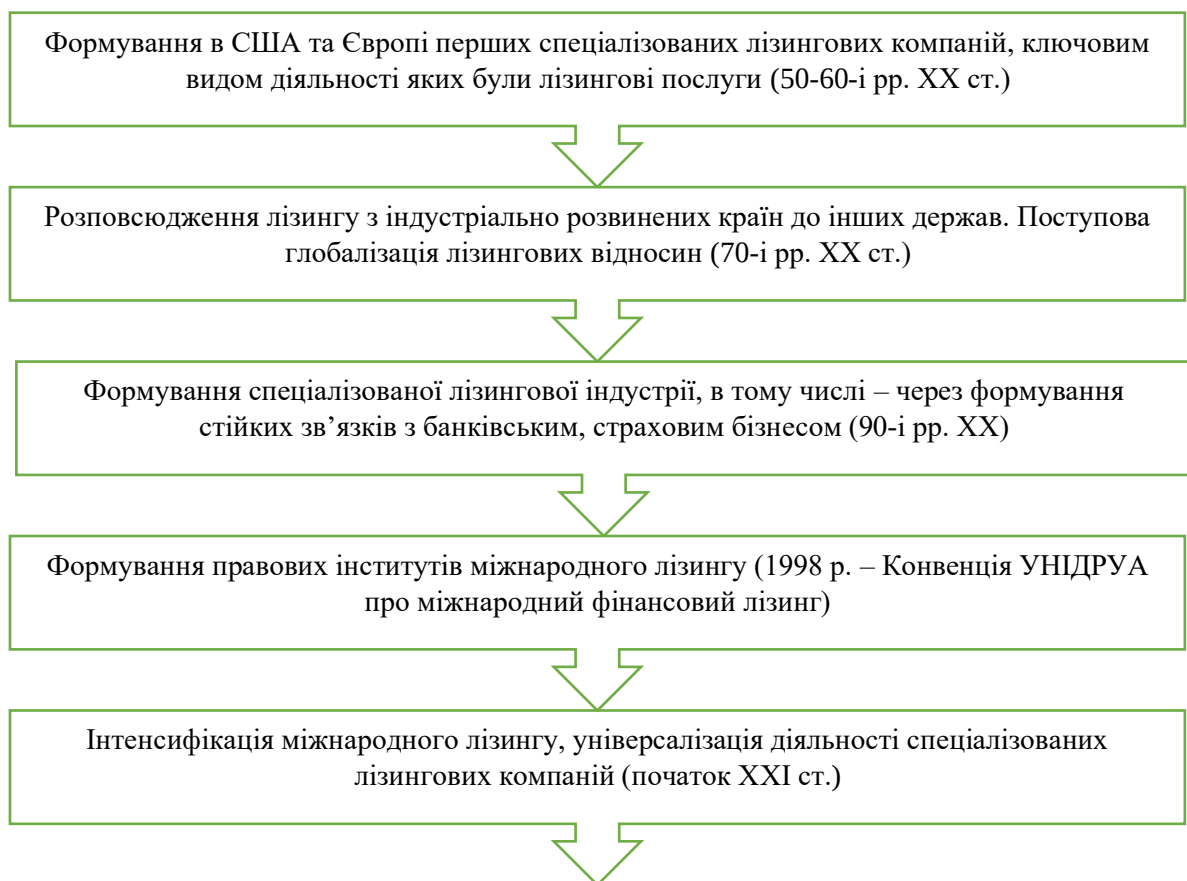


Рисунок 1.3 – Процес інституалізації міжнародного лізингу на глобальному рівні

Джерело: систематизовано автором.

Таким чином, існують усі підстави вважати, що міжнародний лізинг виник та набув популярності в процесі своєї інституалізації, яка розпочалася в середині XX ст. На підтвердження цієї тези наведемо наступні факти. По-перше, у США у 1952 році в Сан-Франциско була організована спеціалізована компанія для обслуговування лізингової угоди. Результати були настільки приголомшливими, що учасники лізингової операції відразу заснували спеціалізовану лізингову фірму. По-друге, у 1957 році у Франції була створена спеціалізована лізингова компанія «Serafites», яка надалі була перейменована та функціонує і понині. По-третє, перша лізингова компанія у Великобританії була створена у 1960 році. На наш погляд, початок інституціоналізації лізингу, який припадає на середину XX ст., можна пояснити впливом цілого ряду факторів. Чи не основний із них – поступове післявоєнне відновлення національних економік багатьох країн, подальші процеси індустріалізації, які призвели до гострої потреби у оновленні основних фондів для промислових підприємств.

На другому етапі інституціоналізації відбулося поширення лізингових операцій на країни, які не відзначалися високим рівнем розвитку економіки. Варто зазначити, що саме на цьому етапі відбулася інтернаціоналізація діяльності лізингових операцій і фактично відбулося окреслення міжнародного лізингу як окремого виду лізингу. Досить часто поширення лізингу в країнах, що розвивалися, відбулося через експансію крупних лізингових компаній з економічно розвинених країн. Основний канал такої експансії – передача в лізинг основних засобів, що були вироблені в країнах знаходження лізингодавця. Саме поширення міжнародного лізингу призвело і до глобалізації лізингових відносин.

Наступний етап – формування спеціалізованої лізингової індустрії. В процес лізингових угод почали залучатися все більше і більше суб'єктів економіки, які виконували специфічні функції. Насамперед, тут варто відмітити банки, страхові компанії, компанії, що займаються оцінкою майна тощо. Фактично, саме на цьому етапі була створена глобальна лізингова інфраструктура, ключове призначення якої – організаційне та технічне забезпечення процесу укладання та реалізації лізингової угоди. Зокрема, на цьому етапі було сформоване сучасне розуміння

лізингового бізнесу, в якому задіяні багато економічних агентів з різноманітними функціями.

Надзвичайно важливим з позиції процесу розвитку міжнародного лізингу став наступний етап – прийняття у 1998 році Конвенції УНІДРУА про міжнародний фінансовий лізинг, до якої з часом приєдналася і Україна [4]. Загалом сучасні вчені зазначаються, що міжнародні лізингові операції часто дуже складні з юридичної точки зору і з точки зору оподаткування [32]. Прийняття зазначеного документу стало вагомим кроком до уніфікації правових норм щодо фінансового лізингу. Проте навіть зараз усі сторони угоди про міжнародний лізинг мають враховувати особливості законодавства країн, де вони знаходяться. Більше того, режими регулювання лізингових операцій можуть суттєво відрізнятися. Наприклад, в одних державах відсутні спеціалізовані закони про фінансовий лізинг, тоді як в інших – вони прийняті та функціонують. Також варто звернути увагу (більш детально це питання буде розглянуто у пп. 2.1) на той факт, що досить часто правові режими лізингу передбачають існування пільгового оподаткування. Його ключову спрямування – нівелювати деструктивний вплив такої негативної риси лізингу, як вища вартість у порівнянні з банківським кредитом.

Насамкінець, не можна оминути увагою і ті зміни, що відбулися у міжнародному лізингу на початку XXI ст. Варто зазначити, що у їх основі лежить універсалізація діяльності лізингових компаній, які надають своїм клієнтам широкий спектр послуг, окремі з яких стосуються лізингу тільки дотично. Фактично відбувся симбіоз лізингового бізнесу та банківського і страхового сегменту сучасного фінансового ринку.

Загалом, зазначимо, що міжнародний лізинг почав активно розвиватися саме в ті роки, коли значно посилюлися процеси інтернаціоналізації та глобалізації світової економіки. Така залежність є зовсім не випадковою. Саме у глобальній економіці міжнародний лізинг може повною мірою проявити властиві йому переваги.

У глобальній економіці зростає зацікавленість потенційних лізингоодержувачів у отриманні предмету лізингу для забезпечення власної

конкурентоспроможності. Разом з тим, акцентувати виключно на глобалізації, як процесові, що активізував розвиток міжнародного лізингу не варто. Тут є позитивний вплив цілого ряду факторів, які дали змогу міжнародному лізингу проявити наявні у нього переваги.

1.3. Переваги та недоліки міжнародного лізингу

Питання щодо переваг та недоліків міжнародного лізингу потребує дослідження в контексті кількох складових. Насамперед, тут потрібно виділити наступні сфери аналізу:

- по-перше, технологічний розвиток глобальної економіки, адже лізинг багато в чому сприяє обігові основних засобів в глобальних масштабах;
- по-друге, місце міжнародних лізингових операцій в системі світогосподарської діяльності;
- по-третє, конкретні переваги та недоліки кожного із загальновідомих видів міжнародного лізингу.

Очевидно, що першочергове завдання – визначити місце міжнародного лізингу в глобалізаційному технологічному розвитку. Зазначимо, що питання технологічного складника сучасної глобалізації досліджувалося в роботах багатьох фахівців, адже його вплив на економічний поступ людства не викликає сумнівів. Зокрема, тут варто відзначити наукові праці Т. Дейнеки [26], Д. Лук'яненка, А. Поручника [29], Л. Федулової [30], А. Чухна [35] та багатьох інших. Ключовий висновок, що міститься у зазначених роботах – сучасна парадигма економічної глобалізації базується серед іншого і на активному трансферті технологій. В свою чергу, глобальна конкурентоспроможність держави та корпорацій визначається і доступом до технологій, чому багато в чому сприяє міжнародний лізинг, який передбачає рух основних засобів.

Грунтуючись на надбаннях провідних науковців щодо ролі технологій у глобалізаційному розвитку, в цьому ж контексті варто аналізувати і вплив

міжнародного лізингу на технологічний складник сучасної глобалізації. На наш погляд, це формалізовано можна представити наступним чином (рис. 1.4).



Рисунок 1.4 – Вплив міжнародного лізингу на технологічні аспекти глобального розвитку

Джерело: складено автором на основі [13,18].

Оцінюючи переваги міжнародного лізингу з позиції глобального технологічного розвитку, насамперед, варто звернути увагу на таке:

1. Беззаперечною перевагою міжнародного лізингу є сприяння покращенню рівня матеріально-технічного забезпечення глобальної економіки. Варто зауважити, що в першу чергу цей вплив визначений складом та структурою активів, як є об'єктом лізингу у світовій економіці (більш детально це питання буде розглянуто у Розд. 2). Разом з тим, очевидно, що в першу чергу мова йде про високотехнологічне обладнання, яке дає можливість суттєво покращити технічний рівень виробничих процесів.

2. Функціонування міжнародного лізингу дає можливість суттєво знизити рівень технологічного ризику в економіці. Аналогічно до наведених у попередньому пункті аргументів – позитивний вплив на рівень технологічного

ризик у в глобальній економіці визначається структурою активів, що є об'єктом лізингу. Проте варто зазначити, що сама природа лізингу стимулює, щоб у якості об'єкту лізингу були складні та дороговартісні засоби виробництва, техногенний вплив яких та відповідні ризики значно менші від існуючих аналогів.

3. Завдяки покращенню рівня матеріально-технічного забезпечення та зниженню ризиків лізинг позитивно впливає на розвиток промисловості у багатьох країнах. Зауважимо, що багато економічно розвинених держав в останні десятиліття зіштовхнулися зі складними та неоднозначними процесами, які стосуються співвідношення між фінансовим та реальним сектором економіки. Джерело цих проблем – масштабне та слабко контрольоване зростання фінансового сектору, тоді як промисловість розвивається значно повільніше. Вказані процеси мають як свої переваги, так і недоліки, проте саме за рахунок розвитку міжнародного лізингу промисловість на глобальному рівні отримує додатковий імпульс для подальшого розвитку.

4. Міжнародний лізинг сприяє подоланню міжкраїнових розривів у технологічному розвитку. Треба зазначити, що сучасна «технологічна мапа» світу надзвичайно строката – є держави, де сучасні технології міцно увійшли у повсякденне життя пересічного громадянина (Півд. Корея, Ізраїль, Японія). В той же час, у багатьох країнах мова йде про використання у промисловості технологій, які були актуальними ще кілька десятиліть тому. Як наслідок, формується підґрунтя для економічних дисбалансів, які досить часто переростають у різноманітні конфлікти. В свою чергу, в таких умовах міжнародний лізинг перетворюється на досить потужний та ефективний інструмент вирівнювання технологічного рівня різних держав.

Внаслідок описаного позитивного впливу міжнародний лізинг формує надзвичайно важливу перевагу – відбувається насичення глобальної економіки високопродуктивними активами.

Не менше переваг можна виділити для міжнародного лізингу і з позиції впливу на економічний розвиток людства. При цьому, тут варто говорити і про суто економічні аспекти впливу, і про суто фінансові. Окрім того, досить часто вони

безпосередньо зв'язані з наведеними вище технологічними аспектами функціонування міжнародного лізингу. Найчастіше їх зображають наступним чином (рис. 1.5):

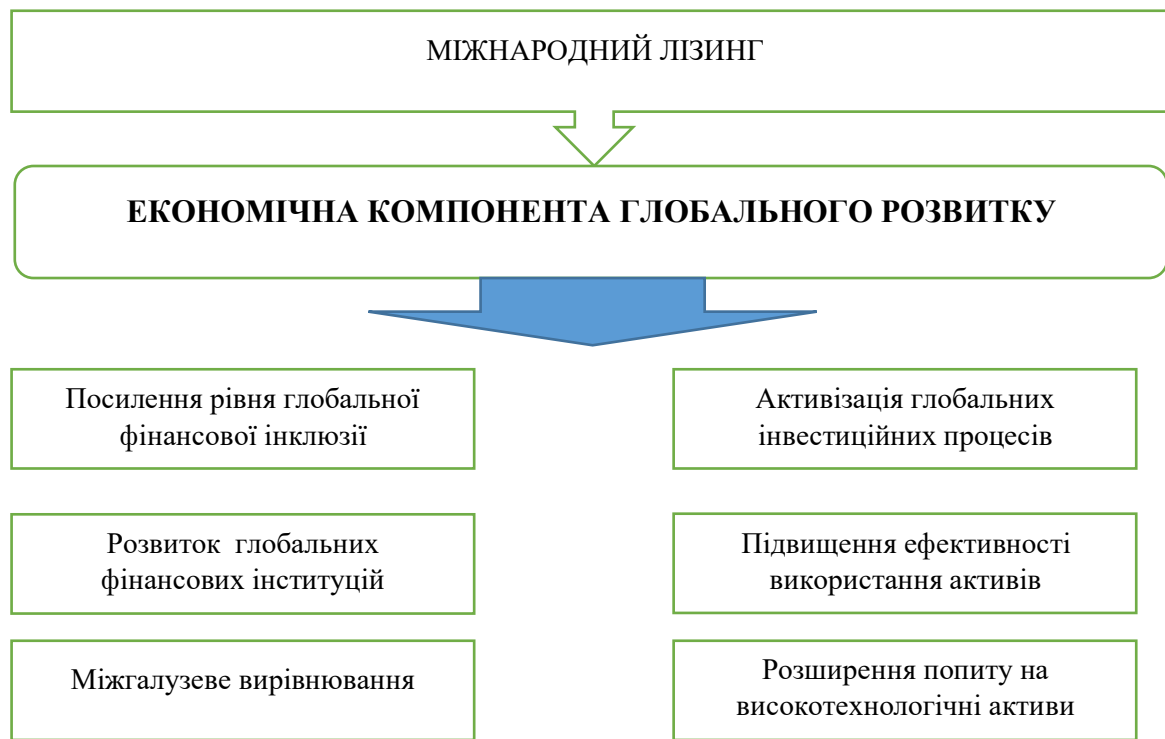


Рисунок 1.5 – Вплив міжнародного лізингу на економічні аспекти глобального розвитку

Джерело: складено автором на основі [13,18].

В першу чергу треба звернути увагу на той факт, що міжнародний лізинг стимулює розширення попиту на високотехнологічні активи. В цьому контексті варто говорити про кілька важливих каналів позитивного впливу на глобальні економічні тенденції. По-перше, таким чином міжнародний лізинг стимулює приплив ресурсів у сфери, де такі високотехнологічні активи випускаються (через опосередковане зростання зацікавленості інвесторів у вкладанні наявних у них ресурсів. По-друге, відбувається зростання попиту на потенційні об'єкти лізингу, що стимулює ефективне господарювання у зазначених секторах.

Окрім того, треба зважати на той факт, що лізингоодержувач і лізингодавець за договорами міжнародного лізингу зацікавлені у ефективному використанні об'єктів лізингу. Таким чином завдяки сформованій системі міжнародного лізингу

відбувається підвищення ефективності функціонування високотехнологічних активів у глобальній економіці. Вона забезпечується насамперед особливими умовами договору міжнародного лізингу, які накладають в першу чергу на лізингоутримувача певні обмеження, які «стимулюють» раціональне використання ним у процесі господарської діяльності активів, переданих у лізинг.

Міжнародний лізинг стимулює міжгалузеве вирівнювання, оскільки крупні глобальні гравці лізингового ринку аналізують як його поточний, так і перспективний стан. Відповідно, спрямовують наявний у них капітал у ті сфери, які здатні приносити прибуток на стратегічному горизонті планування.

Окремо варто відзначити роль міжнародного лізингу у функціонуванні глобальної фінансової системи. Насамперед, мова має йти про суттєве розширення за рахунок функціонування глобального лізингового ринку рівня фінансової інклюзії. Як зазначалося вище (див. п.п. 1.1) досить часто переваги і недоліки міжнародного лізингу аналізуються з точки зору аналогічних переваг і недоліків банківського кредитування. Фактично, за рахунок формування та активізації ринку міжнародного лізингу відбувається розширення можливостей насамперед промислових компаній щодо фінансування власної діяльності.

Напрямку зв'язана з попередньою ще одна позитивна роль міжнародного лізингу. Активізація таких операцій призвела до процесу інституціоналізації – виділення в ряду фінансових інституцій спеціалізованих установ, які займаються обслуговуванням лізингових операцій. На сучасному етапі розвитку лізингові інституції суттєво наростили власний потенціал, перетворилися на активних гравців не тільки лізингового сегменту, але й усього глобального фінансового середовища. В підсумку це формує одне із ключових завдань сучасного міжнародного лізингу – активізація та інтенсифікація інвестиційних процесів на глобальному рівні.

З точки зору достовірності аналізу варто зазначити, що міжнародний лізинг поряд зі значними перевагами має і цілий ряд недоліків. Інколи ці недоліки розглядають з точки зору ризиків міжнародного лізингу, проте такий підхід видається нам недостатньо обґрунтованим [12]. З нашого погляду, недоліки

міжнародного лізингу варто розглядати в двох ракурсах: по-перше, недоліки лізингу як такого; по-друге, недоліки саме міжнародного лізингу, в якому об'єкти лізингу і/або платежі здійснюють транскордонний рух. В якійсь частині зазначені недоліки корелюють між собою, в іншій – суттєво відрізняються.

Насамперед, якщо говорити про недоліки міжнародного лізингу варто відмітити складне організаційне забезпечення укладання та виконання угоди. Очевидно, що така організаційна складність багато в чому визначена транскордонним переміщенням об'єктів лізингу та платежів. Таким чином, навіть в найбільш спрощеному варіанті в схемі міжнародного лізингу приймає участь 4-5 суб'єктів, а часто їх кількість значно більша. Узгодження інтересів в рамках зазначеної групи економічних агентів – надзвичайно складна справа, яка потребує часу та додаткових витрат. Звідси пояснюється і ще один недолік міжнародного лізингу – досить часто його вартість вища у порівнянні з простим придбанням основних засобів, а в багатьох випадках – дорожча навіть у порівнянні з використанням банківського кредитування. З врахуванням того, що вказані недоліки міжнародно лізингу мають об'єктивний характер, досить часто їх деструктивний вплив нівелюється за рахунок застосування пільгового режиму оподаткування лізингових операцій.

Ще один важливий недолік операцій міжнародного лізингу – обмежений характер розпорядження об'єктом лізингу для лізингоутримувача. Зокрема, в цьому контексті можна навести такий приклад – лізингоутримувач не може використати об'єкт лізингу в якості застави для отримання додаткового позикового фінансування, оскільки фактично цей об'єкт йому не належить. Існує ще ряд інших обмежень, які стосуються використання в господарському обороті лізингового майна.

Аналіз фахової літератури засвідчує, що до недоліків лізингу фахівці відносять наступні ризики (рис. 1.6).

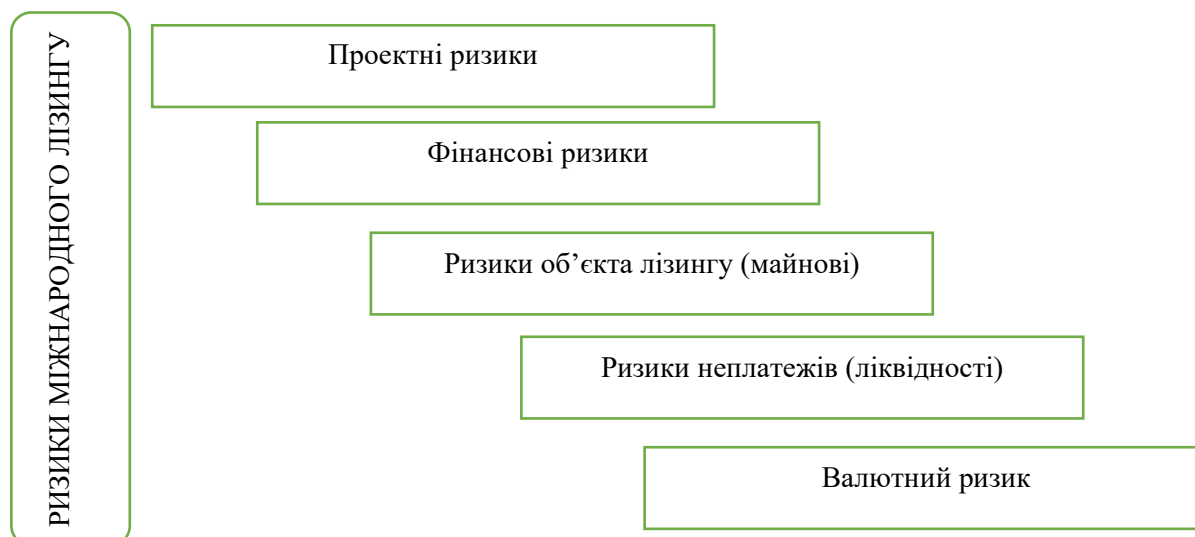


Рисунок 1.6 – Ризики, що притаманні міжнародному лізингу

Джерело: складено автором за [31].

В підсумку, можна зробити висновок, що міжнародному лізингу, як особливому виду операцій, притаманні як суттєві переваги, так і значні недоліки. Багато в чому успішний та ефективний розвиток в конкретній країні залежить від відповідного інвестиційного середовища. Разом з тим, треба визнати, що на глобальному рівні лізинг (в тому числі – міжнародний лізинг) розвинений нерівномірно. Це обумовлює завдання щодо аналізу здобутків саме тих регіонів, де міжнародний лізинг набув широкої популярності та розвитку – насамперед, тут мова йде про ринки США та Європейського Союзу.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ СВІТОВОГО РИНКУ ЛІЗИНГУ

2.1. Аналіз глобального лізингового ринку

Сучасний глобальний ринок лізингових послуг можна описати за допомогою двох різноспрямованих тенденцій. З одного боку, на ньому тією чи іншою мірою функціонують економічні агенти з більше ніж вісімдесяти країн світу. З іншого, лізингові операції сконцентровані переважно в економічно розвинених країнах та південних країнах Азії. Зокрема, треба зазначити, що питома вага США, Західної Європи та Азії в загальному обсязі лізингових операцій складає близько 90 %. Поряд з цим, частка країн-лідерів (США, Японія, Великобританія та Німеччина) становить понад 70%). Така структура зайвий раз доводить, що для розвитку лізингу необхідно створити відповідні інституційні умови для його подальшого поширення в усі регіони та країни світу.

В той же час, галузева структура лізингових операцій варіюється в залежності від конкретного регіону, оскільки у кожного з регіональних ринків лізингових послуг, що склалися на сьогодні у світі, є ряд специфічних особливостей. Насамперед, ці особливості визначені і правовим режимом лізингових операцій на кожному із ринків.

В загальному варто зазначити, що на сьогодні глобальний ринок лізингу повною мірою імплементований у світову фінансово-кредитну систему. Звідси формуються і його переваги, пов'язані насамперед з інтенсифікацією глобальних потоків капіталу, і його недоліки – визначені серед іншого значною волатильністю показників. В той же час, варто зазначити, що саме в умовах глобальної економіки операції міжнародного лізингу отримали потужний імпульс для розвитку, набули справді загальносвітових масштабів, а сам міжнародний лізинг трансформувався у потужну індустрію з власною інфраструктурою.

Динаміку глобального ринку лізингових послуг у 2014-2020 рр. подано на наступному рис. 2.1.

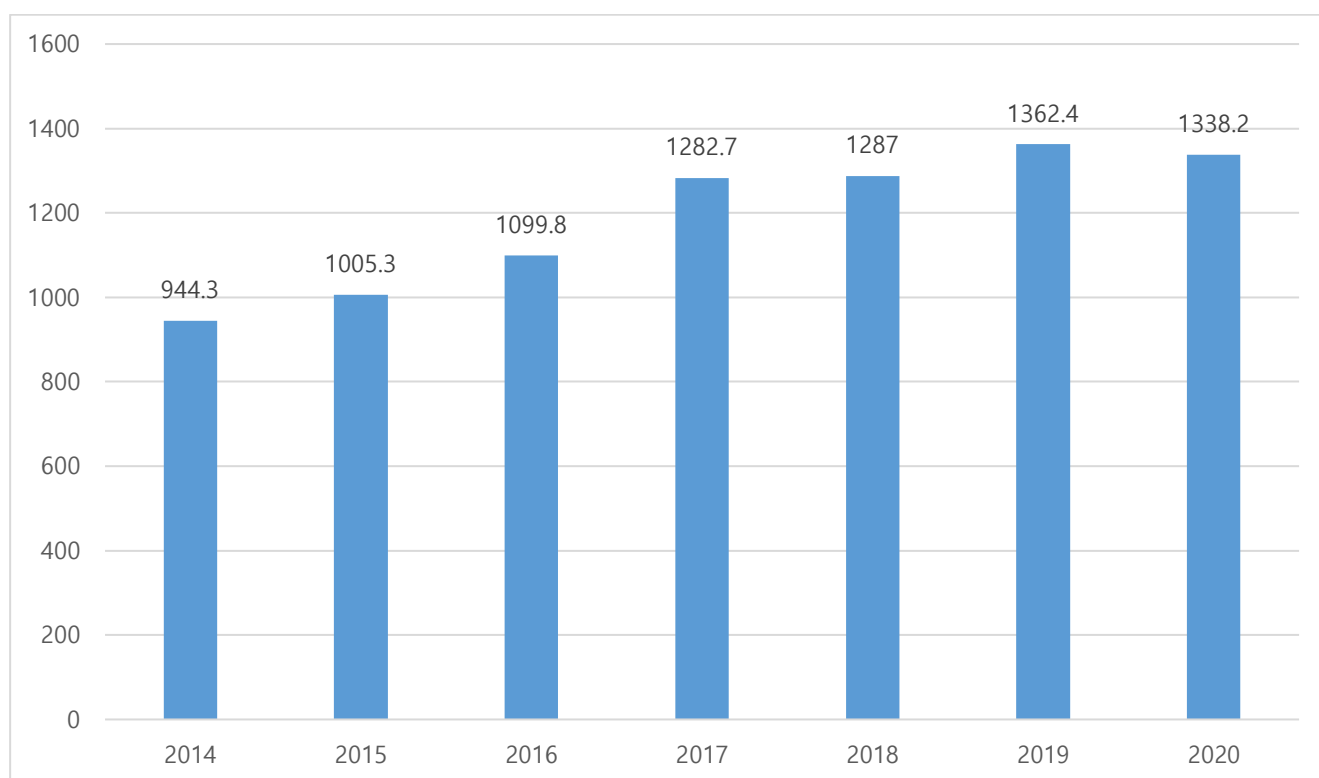


Рисунок 2.1 – Динаміка обсягу лізингових послуг у світі протягом періоду 2014-2020 років, млрд. дол. США

Джерело: складено автором на основі [39]

Як видно з рисунку 2.1, в 2020 році відбулося невелике зниження обсягів лізингового бізнесу році (на рівні 1,8 %). Проте, треба визнати, що таке зменшення було меншим ніж прогнозні дані. З початком пандемії COVID-19 були досить аргументовані побоювання, що інвестиції в обладнання (в тому числі – за рахунок лізингу) суттєво знизяться через погіршення ділових настроїв більшості підприємств.

Незважаючи на потужну глобальну турбулентність, лізинговий сегмент продемонстрував надзвичайну стійкість у світлі проблем, з якими він зіткнувся з початком пандемічних обмежень. Якщо ж говорити про динаміку глобального ринку лізингових послуг протягом періоду 2014-2020 років, то він збільшився на 393,9 або на 41,7%, що безумовно є позитивним фактором. Дані, зібрані за перші три квартали 2021 року, свідчать про те, що нова бізнес-активність відновилася, і що обсяги швидко відновляться до рівня до 2020 року.

Нині світовому ринку лізингу не можна виділити однозначних трендів – окремі показники демонструють досить активний приріст, в той час як інші – негативну динаміку. Як зазначається в окремих аналітичних звітах [38], значна частина лізингодавців все ще скептично ставиться до перспектив зростання ринку лізингу. Поряд з цим, помітно зростає частка компаній, які демонструють швидкий приріст нових угод. Відповідно, прогнози щодо подальшої динаміки глобального лізингового ринку варіюються від -10 % падіння до +5% приросту.

На користь негативної динаміки над ринком говорить відсутність великих сегментів обладнання, яке б стало драйвером активізації глобального ринку лізингу. У той же час, очікування зростання угод також обґрунтовані: по-перше, починає працювати «ефект бази» – ринок сильно просів за два роки, і подальше його падіння стає малоімовірним, певний мінімальний обсяг інвестицій в основний капітал все одно зберігатиметься; по-друге, обсяги угод підштовхують курс валют; по-третє, ринок лізингу дуже чутливий до інвестицій, і так само, як він швидко скорочується в кризу, так само швидко і відновлюється, як тільки суб'єкти економіки пристосуються до нових умов ведення бізнесу [38].

Загалом, зазначимо, що глобальний ринок лізингу хоча і зазнав певних трансформацій, пов'язаних з COVID-19, проте зберіг суттєві характеристики, якими виділявся до початку пандемії. Саме такий висновок можна зробити з врахуванням того факту, що жодні пандемії не похитнули лідерські позиції компаній, що представляють всього кілька регіонів, де розвинені лізингові відносини. І тому слід відзначити, що подальше зростання глобального лізингового ринку відбудеться уже в наступні найближчі роки.

Так, на три регіони – Північну Америку, Європу та Азію – припадає понад 96,5% світового обсягу лізингових послуг. Північна Америка зазнала певного скорочення нового бізнесу на 6,7%, Європа – на 7,5%. Однак бізнес в Азії зріс на вражаючі 13,0%, в основному за рахунок зростання на ринках Китаю, Тайваню та Кореї (табл. 2.1).

Таблиця 2.1 – Структура глобального ринку лізингових послуг у 2020 році, у розрізі регіонів

Ранк	Регіон	Щорічний обсяг	Ріст 2019/2020, у %	Частка в світі в 2019 р.	Частка в світі в 2020 р.	Зміна у світовій частці
1	Північна Америка	475,4	-6,7	37,4	35,5	-1,9
2	Європа	414,4	-7,5	32,9	31,0	-1,9
3	Азія	402,1	13,0	26,1	30,0	3,9
4	Австралія/Нова Зеландія	26,4	-3,4	2,0	2,0	0
5	Південна Америка	15,3	10,5	1,0	1,1	0,1
6	Африка	4,5	-39,9	0,6	0,3	-0,2

Джерело: [39]

Щодо інших країн, то обсяги лізингових послуг в Південній Америці зросли на 10,5%, в Австралії/Новій Зеландії знизилися на 3,4%, і в Африці знизилася на 39,9%. Тобто не можна виділити синхронного руху показників для різних національних сегментів глобального лізингового ринку. Фактично, можна зробити висновок, що ринки лізингу різних країн виявили різну стійкість до пандемійних катаклізмів.

Для країн, де були доступні достовірні дані, таблиця 2.2 містить показник проникнення лізингу за 2020 рік. В даному аспекті можна розглядати два варіанта проникнення лізингу. Перший показує відсоток інвестицій у конкретній країні, які фінансуються за рахунок лізингу та купівлі за лізинг. Він розраховується як загальний обсяг нового бізнесу, поділений на загальні інвестиції, без урахування нерухомості.

Розглянемо коефіцієнт проникнення за першим варіантом, дані за 2020 рік подано в табл. 2.2.

Таблиця 2.2 – Коефіцієнт проникнення лізингу в країнах світу 2020 році за індикатором інвестицій, що фінансуються за рахунок лізингу

Ранк	Країна	Щорічний обсяг	Ріст 2019/2020, у %	Проникнення, у %
1	США	440,28	-7,0	22,0
2	Китай	300,21	11,94	9,4
3	Великобританія	83,42	-19,65	28,4
4	Німеччина	79,78	-	16,2
5	Японія	66,49	-14,2	5,1
6	Франція	56,97	-9,72	17,5
7	Італія	29,46	-18,04	13,4
8	Канада	28,45	-6,8	42
9	Австралія	26,42	-11,76	-
10	Швеція	20,38	-5,55	22,3

Джерело: [39]

Даний метод обчислення проникнення є кращим показником того, як лізинг порівнюється в конкурентній боротьбі з альтернативними формами фінансування оновлення основних фондів. Однак розрахунок коефіцієнта проникнення інвестицій залежить від визначення правильної статистики інвестицій. У випадку, якщо така статистика не зовсім достовірна, можна отримати недостатньо релевантні результати. З даних в табл.2.2 видно, що з поданих країн найбільший рівень проникнення лізингових послуг спостерігається в Великобританії, Швеції та США та Канаді. В цілому, це типова ситуація, яка описує роль кількох національних ринків у функціонуванні міжнародного лізингу на глобальному рівні в актуальний період часу.

Другий метод вираження проникнення лізингових послуг, який запроваджений у Global Leasing Report у 1999 році, стосується валового внутрішнього продукту (ВВП), тобто національного виробництва в цілому. Даний

вид розрахунку є більш надійним показником, оскільки він базується на більш широкому знаменнику. Крім того, інформація для всіх країн стала більш доступною, тому можна проводити міжкраїнові порівняння.

На рис. 2.2 наведено цифри та рейтинги для кожної країни за 2020 рік (на основі коефіцієнта проникнення лізингу).

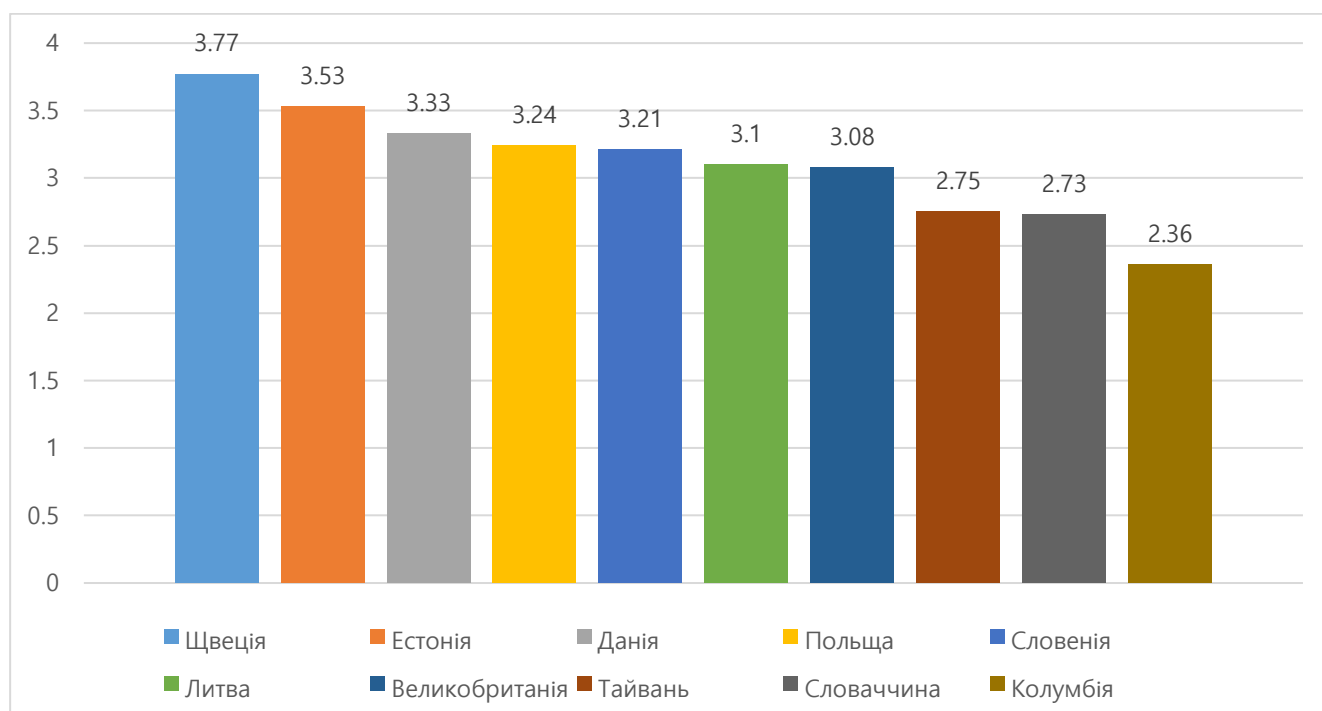


Рисунок 2.2 – Коефіцієнт проникнення лізингу в країнах світу 2020 році за індикатором відношення ВВП, у %

Джерело: [39]

При оцінці лізингу на основі економічної діяльності в цілому цей коефіцієнт підкреслює, які країни мають відносно зрілі лізингові галузі, або, в деяких випадках, як лізинг стратегічно просувається як джерело інвестиційного фінансування. З даного індикатора видно, що провідними країнами по рівню проникнення лізингових послуг є Швеція, Естонія та Данія.

У структурі світових лізингових угод продовжуються системні зміни. Особливо яскраво це виявляється у випадку, коли лізингові угоди стосуються транспортної галузі. Так, упродовж 2018-2029 років зазначений сегмент істотно трансформувався під впливом корекції ставок оренди вагонів і цін на новий рухомий склад, а також у зв'язку з банкрутством окремих авіаперевізників.

Останнє – яскравий приклад наслідків закриття окремих популярних туристичних маршрутів. Відповідно, відбувається певне скорочення лізингових обсягів операцій щодо авіа та залізничної техніки, проте на цьому тлі фіксується збільшення угод автомобільним транспортом. Цілком очевидно, що зазначені тенденції збережуться щонайменше у середньостроковій перспективі.

Як зазначається в окремих наукових працях, питома вага крупного бізнесу в лізингових угодах знизилася нижче 50%, а в 2022 році прогнозується подальше збереження цієї тенденції [42]. Про причини такого явища частково говорилося вище, і навіть скорочення різноманітних обмежень, пов'язаних з COVID-19, навряд чи зможе швидко змінити вказані тенденції.

Поряд із позитивними очікуваннями зростання ринку з боку лізингодавців, спостерігається також підвищення обсягів банківського кредитування. Керівники великих лізингових компаній зараз відзначають поступове зростання конкуренції та готовності банків кредитувати бізнес. Зростання кредитної активності банків впливає і розширення фінансування лізингового ринку.

У цілому в лізинговій галузі можна виділити два крупних сектори: великий інфраструктурний лізинг (наприклад, вагони, літаки, обладнання для видобутку корисних копалин), де великі суми угод та довгі терміни, та лізинг автотранспорту, спрямований в основному на підприємства малого та середнього бізнесу. Перший, за оцінками Fitch Ratings, займає понад половину ринку, другий – близько 25% [37]. Інші сегменти не відіграють значної ролі, у порівнянні з наведеними.

Також, варто звернути увагу на роль державного регулювання у розвитку міжнародного лізингового ринку. У грудні 2003 р. IASB (Рада з Міжнародних стандартів фінансової звітності) випустив переглянуту IAS-17 [40]. Мета цього стандарту полягала у встановленні для лізингодавця та лізингоодержувача відповідних облікових політик та питань, які слід виділити щодо фінансів та операційного лізингу.

Зауважимо, що протягом деякого часу бухгалтерський облік з лізингу знаходиться у центрі дискусій у міжнародному бухгалтерському середовищі. У липні 2006 р. IASB та FASB (Рада за стандартами фінансового обліку США)

ініціювали спільний проект з лізингу, щоб сприяти міжнародному зближенню цього стандарту бухгалтерського обліку. Це питання має надзвичайне значення для розвитку операцій саме для міжнародного лізингу, адже багато країн використовують національні програми підтримки інвестицій, тому необхідно забезпечити високий рівень синхронізації державної політики.

Важливим кроком стало прийняття Конвенції УНІДРУА про міжнародний фінансовий лізинг. Сфера застосування Конвенції УНІДРУА визначається статтями 1–6, відповідно до яких Конвенція регулює договір міжнародного фінансового лізингу між сторонами – орендарем та орендодавцем, чиї комерційні підприємства перебувають у різних державах. Разом з тим, навіть прийняття та практична реалізація положень зазначеного документу не дозволила повною мірою подолати існуючі розбіжності в моделях державного регулювання лізингових операцій.

Чому до цього часу збереглися зазначені розбіжності? На наш погляд, можна виділити кілька причин. По-перше, для кожної із країн лізинг відіграє свою особливу роль в з позиції фінансових відносин та загалом економіки. Більше того, кожна країна має можливість запропонувати власну модель розвитку лізингового ринку, яка іманентна до моделі відносин власності, що склалася у конкретній національній економіці. Окрім того, треба зважати на суттєві міжкраїнові розбіжності в розвитку лізингу.

В табл. 2.3 відображено відмінності у підходах до регулювання в окремих країнах світу.

Таблиця 2.3 – Правове забезпечення лізингових відносин у різних країнах світу

Правове забезпечення лізингових відносин	Країна	Особливості правового забезпечення
Регулювання відбувається спеціальними підзаконними актами	Країни «загального права»: Англія, Австралія	Правове регулювання лізингу здійснюється залежно від вартості майна, переданого в тимчасове користування, і від суб'єктів лізингової угоди

Продовження таблиці 2.3.

Прийнято спеціальні закони, що регулюють лізингові угоди	Континентальні країни Західної Європи: Франція, Бельгія, Італія	Характерною є регламентація взаємовідносин не лише між основними партнерами (лізингодавцем і лізингоотримувачем), а й між лізинговою компанією і постачальником, тобто увесь комплекс тристоронніх майнових відносин, що виникають при лізингу
Відсутність спеціального законодавства з регулювання лізингових відносин	США, Німеччина	Широкого використання набувають загальні положення цивільного і торгового права

Джерело: [33]

Як видно з цієї таблиці, нормативно-правове регулювання лізингових відносин у світі поділяється на три види: керування спеціальними підзаконними актами, керування спеціальними законами та відсутністю законодавства взагалі. Відзначимо, що в країні-лідері за рівнем використання лізингових послуг – США, взагалі відсутнє законодавство з регулювання лізингових відносин, і це свідчить про те, що не завжди рівень використання лізингових послуг визначається умовами законодавства, а швидше залежить від умов розвитку економіки.

Як висновок, необхідно відзначити, що в останні роки розвиток глобального ринку лізингових послуг також зазнав певних змін. Дані цього року показують, що протягом першого року пандемії ринки лізингу значно скоротилися. Регіон Північної Америки зберіг найбільший відсоток світового ринку в 2020 році за даними 2019 року – але лише зі втратою частки ринку на 1,9%. Азія була єдиним регіоном, де спостерігалось значне зростання лізингу в річному обчисленні з 2019 по 2020 рік зі скромним зростанням на 3,9%. Саме тому, уже в найближчій перспективі планується поступове відновлення ринку до рівня попередніх років.

2.2. Аналіз ринку лізингових послуг у Європейських країнах

Європейському ринку лізингу властиві свої специфічні умови функціонування. Як показав аналіз в попередньому п.п. 2.1, основні лідери в лізинговому сегменті – це високорозвинені країни Західної Європи, для яких лізинг став одним із поширених та ефективних інструментів розвитку фінансового ринку загалом.

У Європі різкий стрибок в розвитку ринку лізингових послуг відбувся у другій половині 1980-х років. Так, тільки за шість років (1985–1990 рр.) обсяги лізингових операцій збільшились у 4,8 рази. У середині 1990-х стався серйозний спад на лізинговому ринку Європи, однак з кінця 1990-х років ситуація покращилася, і в останні десятиліття в Європі спостерігалось значне зростання лізингових операцій. Незважаючи на зниження окремих кількісних показників у 2020 році, Європа впевнено посідає друге місце у світі за рівнем розвитку лізингових відносин, поступаючись лише відповідному ринку США. В даний час на європейський регіон припадає 1/3 світової лізингової індустрії.

Основною інституцією, що займається дослідженням європейського лізингового ринку та відповідними регульовальними аспектами є Leaseurope. Вона об'єднує 46 асоціацій-членів у 32 європейських країнах, які представляють галузі лізингу, а також довгострокової та/або короткострокової оренди автомобілів. Зауважимо, що у 2020 році ці асоціації представляли близько 1500 спеціалізованих лізингових фірм та понад 520 компаній короткострокової оренди. Спектр продуктів, які охоплюються компаніями-членами Leaseurope, є досить варіативним – від фінансового та оперативного лізингу, спрямованого на чи не усі можливі активи (автомобілі, обладнання та нерухомість) до короткострокової оренди.

У 2020 році компаніями, які представлені у Leaseurope, було надано нових лізингових послуг загальним обсягом 351,9 млрд євро. Це, відповідно, на 14,2% менше у порівнянні з 2019 роком. Портфель орендованих активів на кінець 2020 року склав 715,3 млрд євро, що на 0,4% менше, ніж в 2019 році. В умовах глобальної пандемії COVID-19 більшість європейських національних ринків

лізингу продемонстрували погіршення результатів. Приблизно 75 % держав зафіксували двозначне зниження лізингових операцій у 2020 році у порівнянні із 2019 роком. Найбільших втрат зазнали країни Балтійського регіону, Хорватія, Португалія, Іспанія, в яких загальні обсяги операцій нового лізингу впали більш ніж на 20%. Натомість Туреччина та Греція були єдиними країнами, які продемонстрували лізингу у 2020 році, покращивши свої позиції на європейському ринку. Таким чином, можна зробити аргументований висновок, що національні ринки лізингу у Європі в цілому негативно відреагували на погіршення економічної кон'юнктури через обмеження, пов'язані з COVID-19. Лише деяким вдалося незначною мірою наростити показники, що свідчить про високий рівень зв'язку між макроекономічною динамікою та тенденціями ринку лізингу, а також про роль лізингового сегменту у сучасному фінансовому секторі.

Для подальшого дослідження європейського ринку лізингових послуг, слід проаналізувати динаміку лізингових послуг в даному регіоні за період 2014-2020 років. Кількісні показники обсягу лізингових послуг у Європі зображено графічно на рис. 2.3.

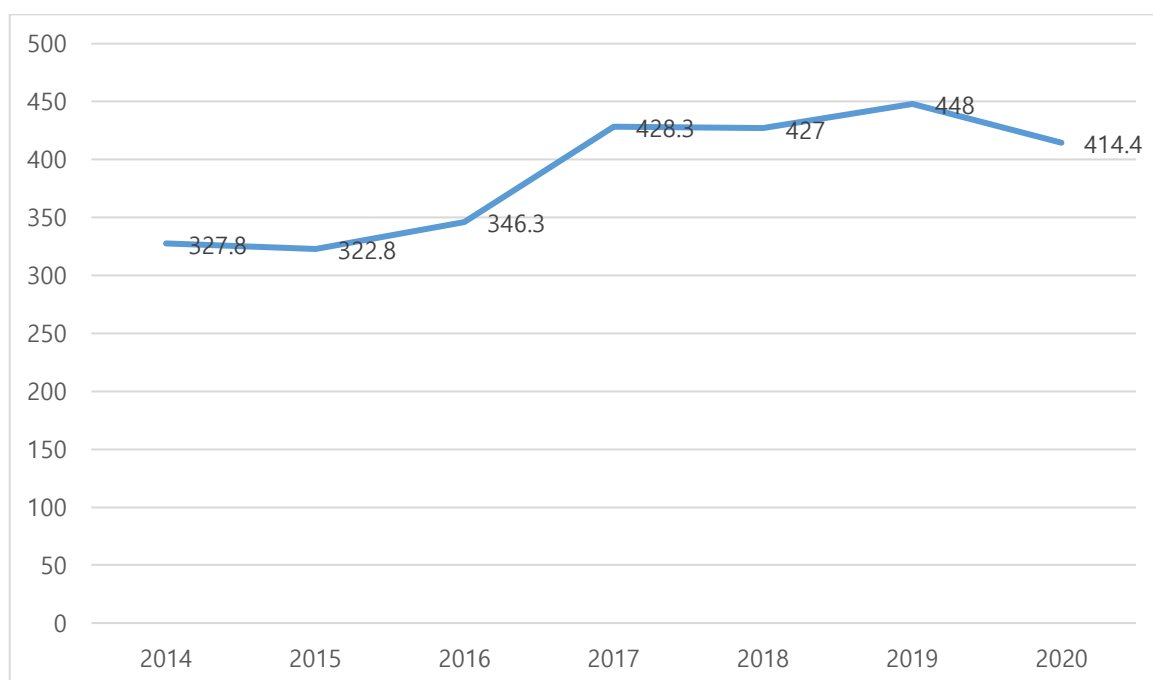


Рисунок 2.3 – Динаміка обсягу лізингових послуг в Європі протягом періоду 2014-2020 років, млрд. євро.

Джерело: [41]

Як видно з рис. 2.3, протягом досліджуваного періоду відбувалося поступове нарощування обсягів лізингових послуг. Так тільки в межах 2014-2019 рр. показник абсолютного приросту становить 120,2 млрд. євро. Далі – у 2020 році – відбулося досить значне скорочення обсягів лізингових послуг (-7,5%), в результаті чого загальний лізинговий портфель склав 414,4 мільярдів євро. З такими значеннями Європа зберігає позиції другого за величиною регіону світу, а питома вага регіону у загальносвітових показниках коливається у діапазоні 30 %.

Також, слід проаналізувати динаміку рівня проникнення лізингу обладнання по головним гравцям європейського ринку лізингу за досліджуваний період 2014-2020 років. Такий аналіз дасть змогу визначити рівень проникнення лізингових послуг в динаміці (таблиця 2.4).

Таблиця 2.4 – Коефіцієнт проникнення лізингу обладнання в європейських країнах світу в період 2014-2020 років, у %

Країна	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Відхилення
Німеччина	16,4	16,7	17	17,2	15,9	18,1	16,2	-0,2
Великобританія	28,6	31,1	33,7	32,4	32,9	34,3	28,4	-0,2
Франція	13,1	14,2	15,3	16,1	16,9	17,4	17,5	4,4
Італія	11,7	13	14,1	15,2	16,1	14,6	13,4	1,7
Швеція	22,7	22,9	26	27,1	22,4	22,8	22,3	-0,4

Джерело: [41]

Як видно з даних таблиці 2.4, протягом досліджуваного періоду в даних європейських країнах спостерігалася варіативна динаміка: так в Німеччині та Великобританії, та Швеції мало місце незначне зменшення рівня проникнення лізингу обладнання (на 0,2 в.п; 0,2 в.п та 0,4 в.п. відповідно). Щодо країн, які показали збільшення протягом досліджуваного досвіду, то це Італія та Франція (1,7 в.п. та 4,4 в.п. відповідно). Щодо країн з найбільшим рівнем проникнення лізингу обладнання, то це Великобританія та Швеція (28,4 % та 22,3% відповідно станом на кінець 2020 року).

Якщо більш детально говорити про країни-лідери на європейському ринку лізингу, то це безумовно Великобританія, Німеччина, Франція та Італія, яка також входять до ТОП-10 країн світу за обсягами лізингових послуг, і відповідно на них припадає 65% загального європейського обсягу. Велика Британія та Німеччина також є провідними гравцями і на глобальному ринку лізингових послуг (3-тє та 4-тє місце відповідно) і залишаються домінуючими гравцями в Європі. На них припадає 39% європейського ринку та 12,2% світового ринку у 2020 році.

Тепер, більш детально проаналізуємо динаміку по окремим європейським країнам. У 2020 році обсяг лізингових послуг в Великобританії склав 83,4 млрд доларів США, продемонструвавши значне скорочення обсягів цього бізнесу (на 19,6% порівняно з попереднім роком). Зазначимо, що в цілому ринок лізингових послуг Великобританії посідає третє місце у світовому рейтингу після США та Китаю.

Другим за величиною європейським ринком лізингу є Німеччина. Німецький лізинговий ринок в більшій мірі представлений Федеральною асоціацією німецьких лізингових компаній BDL (Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen), яка, відповідно, включає біля 180 компаній, що акумулюють більше ніж 90% ринку. На глобальному ринку німецькі компанії в першу чергу співпрацюють із країнами Європейського Союзу та багатьма арабськими державами. Ключовою конкурентною перевагою німецьких лізингових компаній є доволі широкий спектр послуг, що надаються в сфері лізингу.

Як зазначають фахівців, за якістю послуг, німецький лізинг все ще поступається американському, проте темпи зростання обсягів лізингових операцій в певних сегментах навіть випереджають ринок США [33]. Ринок лізингу в Німеччині є доволі зрілим, і тому він має великий рівень проникнення: в останні роки частка лізингу в загальному обсязі інвестицій склала 15,4%, при цьому лізинг обладнання складає 23% від загального обсягу лізингових договорів. Можна стверджувати, що ключове спрямування лізингових операцій в Німеччині – оновлення основних засобів в промисловості та на транспорті.

В свою чергу, Франція залишається на шостому місці в рейтингу країн світу з обсягом лізингового бізнесу в 56,9 мільярдів доларів США. Лізинговий ринок Франції також продемонстрував зниження у 9,7% у 2020 році у порівнянні із 2019 роком. Італія займає четверте місце на європейському ринку лізингу, з обсягом у 29,5 млрд доларів США, який, аналогічно до ринків інших держав, скоротився на 18,0% у порівнянні із 2019 роком.

Також, слід проаналізувати структуру лізингового ринку Європи станом на кінець 2020 року за спрямуванням послуг (табл. 2.5).

Таблиця 2.5 – Структура та динаміка лізингового ринку європейського регіону за видами активів у 2020 р.

Вид активу	Обсяг нового бізнесу, млрд. євро	Частка, у %	Зміна у %
Комерційний автотранспорт	64,6	19	-16,2
Пасажирський автотранспорт	180,2	53	-14,0
Промислове обладнання	54,4	16	-7,9
Комп'ютери та телекомунікаційне обладнання	17,04	5	-9,7
Інше	23,8	7	-17,1

Джерело: [41]

Як видно з табл. 2.5, в 2020 році в європейському регіоні значна частка лізингових послуг були надані в сфері транспорту. Сюди включено пасажирський та комерційний транспорт, на який припадає більш ніж 70% від загального обсягу лізингових операцій. Також важливе місце посідає сегмент промислового обладнання, питома вага якого складає 16%. Треба зазначити, що в цілому, зменшення по кожному із секторів співпадає із загальним зменшенням європейського ринку та глобальними трендами. Найбільше за підсумками 2020

року зменшився сектор комерційного автотранспорту з падінням на рівні -16,2% у порівнянні з попереднім роком.

Протягом року європейські орендодавці надали нове обладнання (включаючи транспортні засоби) на суму 340,0 мільярдів євро. Сегмент обладнання скоротився на 13,8% у порівнянні з попереднім роком, в той час як лізинг нерухомості зменшився відповідно на 23,2%. Загальний рівень проникнення, за статистичними підрахунками Leaseurope (він вимірюється як кількість загальних обсягів нового лізингу, що наданих підприємствам у співвідношенні до обсягу інвестицій в країні) зменшився з 15,3% у 2020 році до 14,2% у 2019 році. Якщо брати до уваги тільки обладнання та транспортні засоби (без урахування нерухомості), рівень проникнення у 2020 році склав 27,3% порівняно з 28,5% у 2019 році.

Легкові автомобілі та комерційні транспортні засоби, склали 69% (243,9 млрд євро) від загального обсягу нових угод, здійснених протягом 2020 року. Протягом тривалого часу цей сегмент є найбільшим у сфері індивідуальних договорів лізингу. Сектор легкових автомобілів скоротився на 14,1%, і, за оцінками Leaseurope, європейські лізингові та орендні компанії придбали понад 8,3 мільйона легкових автомобілів у 2020 році. Нові обсяги лізингу комерційних транспортних засобів також скоротилися на 16,2% у 2020 році, і їх обсяг відповідно склав 63,6 млрд євро [41].

У 2020 році спостерігалось і погіршення показників в інших сегментах ринку. Сегмент авто- і промислового обладнання скоротився на 7,9%, склавши 55,8 млрд євро (або 16% від загального обсягу ринку), в той час як лізинг комп'ютерів і бізнес-машин скоротився на 9,7%. Сегменти кораблів, літаків, залізничного транспорту, т. з. «інші види обладнання», що включає обладнання для виробництва енергії, також значно зменшилися (діапазоні 15-28 %).

Щодо структури суб'єктів, яким надавалися лізингові послуги, то близько двох третин нових обсягів лізингу обладнання (включаючи транспортні засоби) було надано приватному сектору. При цьому менше 30% надано споживачам і 3% державним органам. Як і в попередні роки, переважна більшість контрактів на нове

обладнання та транспортні засоби (74,7%) були укладені на термін контракту від 2 до 5 років, при цьому середній розмір контракту становив близько 33 100 євро, що майже на 4,0% більше в порівнянні з 2019 роком.

Обсяги лізингу нерухомості в 2020 році скоротилися на 23,2% і досягли 11,9 млрд євро, тоді як кількість нових контрактів зросла на 6,2%. Найбільшим сегментом усієї оренди нерухомості були промислові будівлі, які становили 34% від загального обсягу оренди нової нерухомості. Інші сегменти оренди майна, а саме офісні будівлі, торгові точки та інші види будівель, також зазнали двозначних збитків – 22,2%, 30,5% та 29,0% відповідно.

Учасники короткострокової оренди автомобілів, які звітують у щорічному запиті Leaseurope 2020, придбали близько 425 000 автомобілів протягом року і на кінець року їх автопарк складав більш ніж 900 тисяч автомобілів. Загалом протягом року фірми, представлені членами Leaseurope, уклали майже 24,0 мільйона індивідуальних договорів оренди автомобілів, що свідчить про подальше зростання даного сегменту лізингового ринку. Також, слід проаналізувати ринок короткострокової оренди автомобілів в європейському регіоні (табл. 2.6).

Таблиця 2.6 – Структура та динаміка лізингового ринку європейського регіону за видами активів у 2020 р.

Країна	Член Leaseurope	Придбано авто	Загальна кількість авто
Бельгія	RENTA	5000	14 500
Іспанія	FENEVAL	96127	561686
Франція	FNLV	87422	-
Італія	ANIASA	31889	75324
Португалія	ARAC	19692	63800
Туреччина	Tokkder	15522	28700
Великобританія	BVRLA	169187	169187
Всього		424 839	913197

Джерело: [41]

Як видно з даних в таблиці 2.6, в 2020 році було придбано за схемою лізингу більш ніж 420 тисяч автомобілів. Найбільшими компанія в даному сегментів ринку є такі компанії як BVRLA, FENEVAL та FNL.V В цілому, така практика свідчить про популярність покупки автомобілів за схемою лізингу та доступністю такої послуги в Європі. Як завжди, лідерами в даній сфері є компанії з Іспанії, Франції, Великобританії та Італії.

Також, слід проаналізувати найбільші компанії, які працювали на європейському ринку лізингу на початок 2020 року та відповідно визначимо їх рейтинг (табл. 2.7).

Таблиця 2.7 – Топ-10 найбільших європейських лізингових компаній, станом на початок 2020 року

№ п/п	Компанія	Країна	Обсяг укладених договорів	Кількість укладених договорів
1	Société Générale Equipment Finance (incl. ALD Automotive)	Франція	15933,068	433405
2	BNP Paribas Leasing Solutions (incl. Arval)	Франція	15110,634	522409
3	Volkswagen Leasing GmbH	Німеччина	13937,752	554677
4	De Lage Landen International B.V.	Нідерланди	10922,637	337491
5	Deutsche Leasing	Німеччина	7717,5	72913
6	Uni Credit Leasing S.p.A.	Італія	6905,568	104633
7	Lease Plan Corporation N.V	Нідерланди	6254,306	298553
8	Alphabet International	Німеччина	5883,3	221600
9	Nordea Finance	Швеція	5126,875	293478
10	Crédit Agricole Leasing&Factoring	Франція	4716,843	97347

Джерело: [41]

Як видно з даних в табл. 2.7, європейські компанії-лідери функціонують у найбільш економічно розвинених країнах, серед яких варто виділити Німеччину, Францію, Нідерланди та Італію. Спостерігається практично однакова тенденція: як за обсягом лізингового договору, так і за кількістю укладених контрактів серед найбільших компаній.

Підводячи підсумки за 2020 рік можна відзначити, що європейський ринок загалом слідував загальносвітовим трендам. Ключовими гравцями на європейському ринку залишаються такі країни як Великобританія, Німеччина, Італія, Швеція та Франція. Щодо структури європейського ринку лізингу, то основна його частка – це комерційний та пасажирський транспорт, питома вага якого складає більш ніж 70%. Проте вже в найближчому майбутньому прогнозується поступове відновлення ринку та досягнення високих показників. Так, наприклад в Великобританії, Асоціація фінансів та лізингу (FLA) повідомила, що за вісім місяців 2021 року кількість нових бізнесів в сфері лізингу була на 22% вище, ніж за аналогічний період 2020 року.

2.3. Ринок лізингових послуг у США

Виникнення лізингу в США має доволі давню історію. Фінансування операцій, які пов'язані із довгостроковою орендою різноманітних видів техніки для особистого використання, відбувалося в США ще на початку XVIII століття. Але справжній бум в лізингових відносинах виник у США на початку 1950-х років. В оренду здаватися транспортні засоби, обладнання промислового призначення, техніка для будівництва доріг тощо. На сучасному етапі розвитку США є найбільшим учасником глобального лізингового ринку. Протягом більш ніж 60 років США лідирують у проведенні лізингових операцій – питома вага лізингових операцій складає близько 1/3 загальносвітового обсягу.

Слід відзначити, що в США лізинг має свої певні специфічні особливості, які підтверджуються багатьма дослідженнями та доводять фактор панування США на глобальному ринку лізингу в цілому. На рис. 2.4 подано інформацію стосовно особливостей лізингових послуг в США:

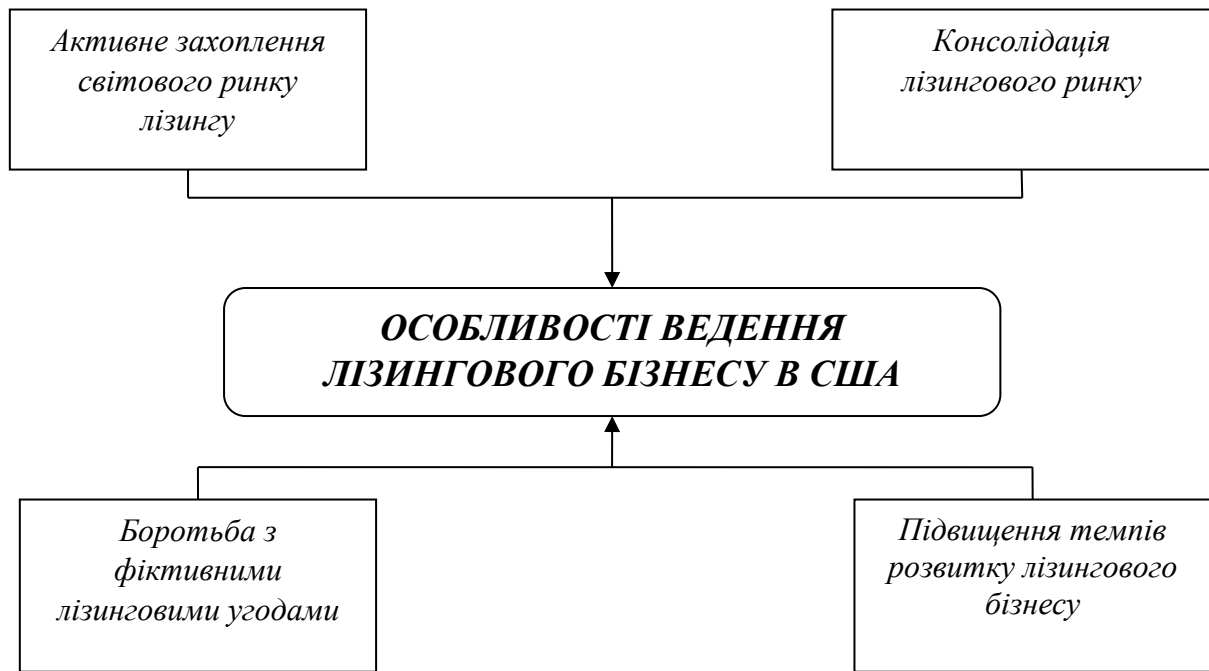


Рисунок 2.4 – Особливості ведення лізингового бізнесу в США

Джерело: складено автором самостійно.

Доволі швидкі та високі темпи розвитку лізингових відносин у США були викликані введенням податкових пільг, що на той час розглядалися як дієвий інструмент стимулювання капіталовкладень [24]. Згодом у період стабілізації економіки уряд США обмежив використання податкових пільг.

Релевантним фактором, який сприяв розвитку лізингових послуг в США є лізингові організації, що в США бувають наступних видів:

- афілійовані з американськими банками;
- афілійовані з виробниками обладнання;
- афілійовані з іноземними виробниками;
- дочірні;
- незалежні.

У Сполучених Штатах Америки відбувається безперервне збільшення обсягу лізингових операцій як рахунок появи нових ринків і операцій, так і рахунок появи нових лізингових компаній. Спільним всім типів цих підприємств і те, що й функції значно розширилися, і від простого фінансування угоди вони переходять до

комплексного обслуговування своїх клієнтів, пропонуючи їм широкий спектр нових та інноваційних методів придбання устаткування лізинг.

За підтримки держави обсяг лізингових операцій у США виріс за два десятиліття (1967–1987 рр.) більш ніж у 10 разів і надалі даний ринок тільки продовжував зростати. Його динаміку за період 1965-2020 рр. подано на рис. 2.5.

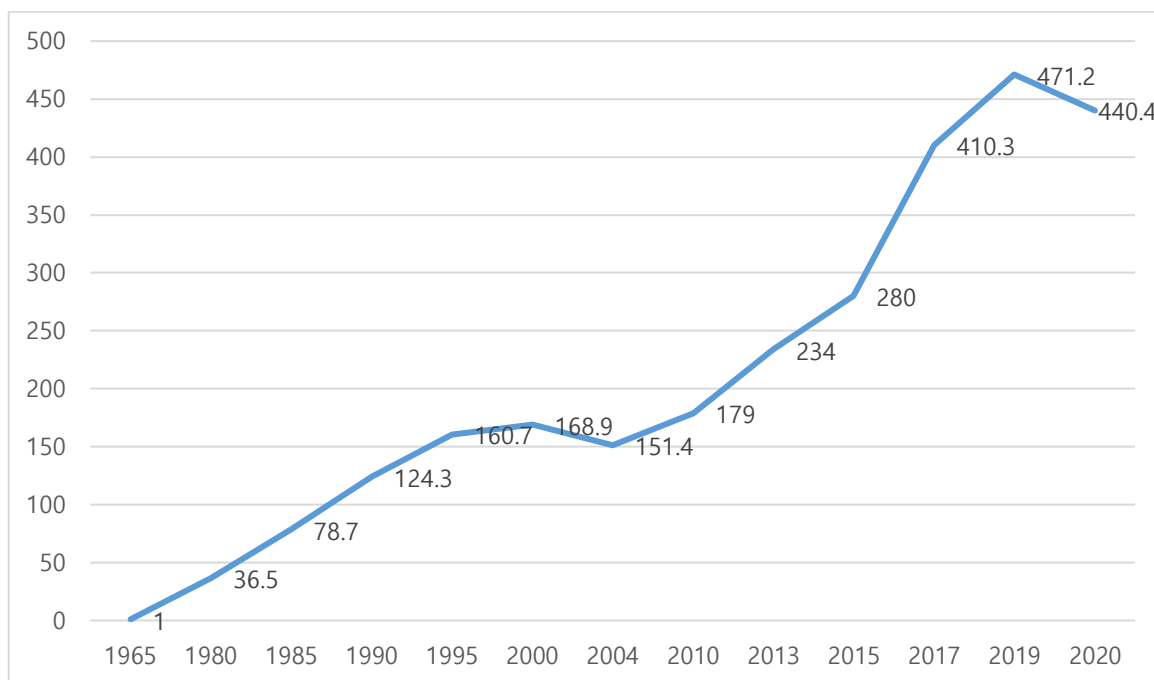


Рисунок 2.5 – Обсяг лізингових операцій у США в 1965–2020 рр., млрд дол.
США

Джерело: [39]

Як видно з даних на рис. 2.5, протягом досліджуваного періоду обсяг надання лізингових послуг в США постійно зростав, і в останні роки темпи цього зростання лише збільшувалися. Лише в 2020 році відбулося незначне зменшення обсягів на 30,3 млрд. дол. США бо на 7%, що знову ж таки викликане наслідками пандемії коронавірусу та зменшенням рівня ділової активності. Якщо ж, наприклад, порівнювати дані 2013 та 2020 року, то обсяг лізингових послуг в США збільшився відповідно на 206,4 млрд. дол. або на 88,2%, що безумовно є позитивним фактором та свідчить про відновлення лізингового ринку.

Лізинг США глибоко проник у економіку країни, як важливий інвестиційний інструмент, питома вага якого – близько 30% інвестицій у обладнання. Існують

інші показники, що визначають глибину входження лізингу в національну економіку. Так, лізингова компанія «Уайт Кларк груп», у складі якої зайнято понад 600 чоловік, виявляє значний інтерес до підготовки аналітичних матеріалів та консультативних послуг у сфері лізингу, розробила новий, точніший, на думку компанії, показник, що показує глибину охоплення лізингом національної економіки. Цей показник підраховується як ставлення обсягу лізингу до її ВВП – у відсотках. Так, у 2020 р. цей показник для США становив 2,11%.

Також, слід проаналізувати в динаміці рівень проникнення лізингових послуг в США за період 2014-2020 років (рис. 2.6).

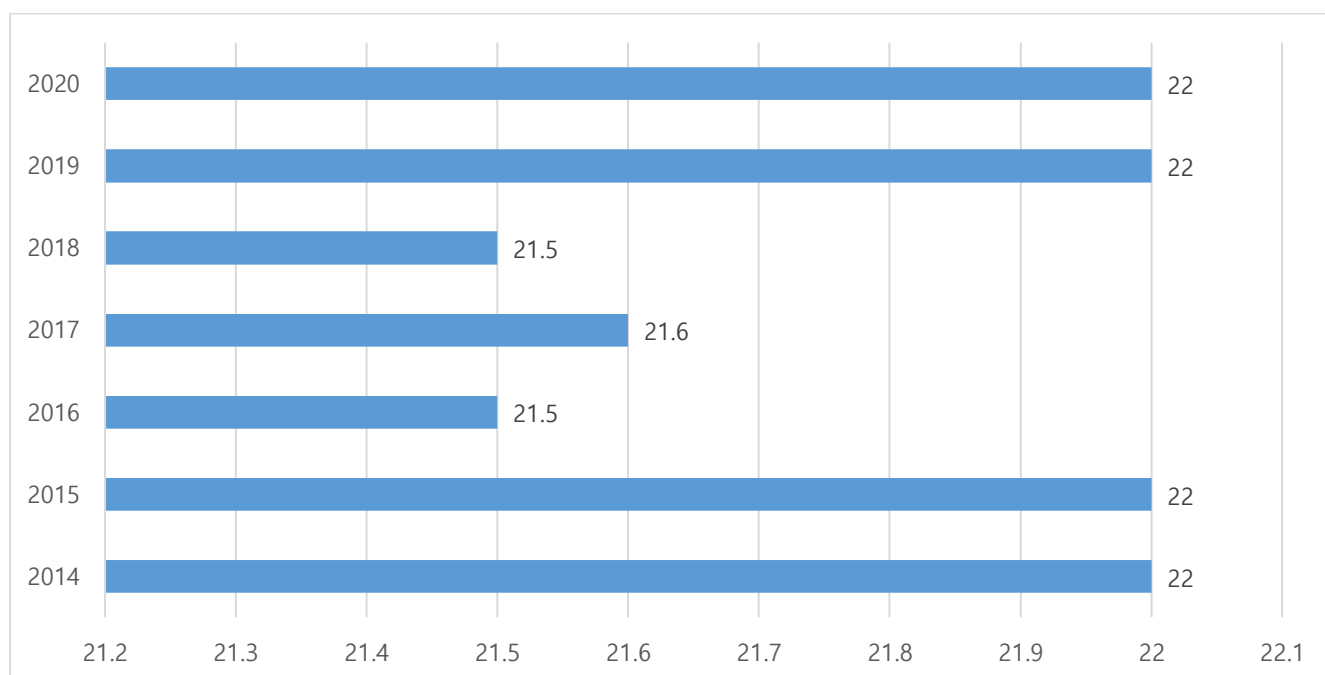


Рисунок 2.6 – Динаміка проникнення лізингових послуг в США протягом 2014-2020 років, у %

Джерело: [39].

Як видно з рис. 2.6, протягом досліджуваного періоду, динаміка проникнення лізингових послуг на території США мала стабільний характер, і коливалася в межах 21,5-22%. Якщо ж говорити про рівень відношення лізингових послуг до валового внутрішнього продукту, то тут ситуація наступна: в останні 3 роки він відповідно складає 2,08; 2,21 та 2,11 % відповідно. За даним показником США входить до ТОП-15 країн у світі.

Можливість застосування в США ефективного лізингового інструментарію сприяла утворенню великої кількості різноманітних лізингових компаній, що призвело до посилення конкуренції на цьому сегменті, диференціації лізингового майна, консолідації компанії з метою досягнення синергетичного ефекту, пошуку нових ринкових ніш і створення нових продуктів лізингових послуг. На сучасному етапі на американському ринку діє понад півтори сотні лізингових компаній різного типу.

Також, проаналізуємо питому вагу автомобілів, які були придбані в США за рахунок використання лізингових інструментів протягом періоду 2017-2021 рр. (рис. 2.7.).

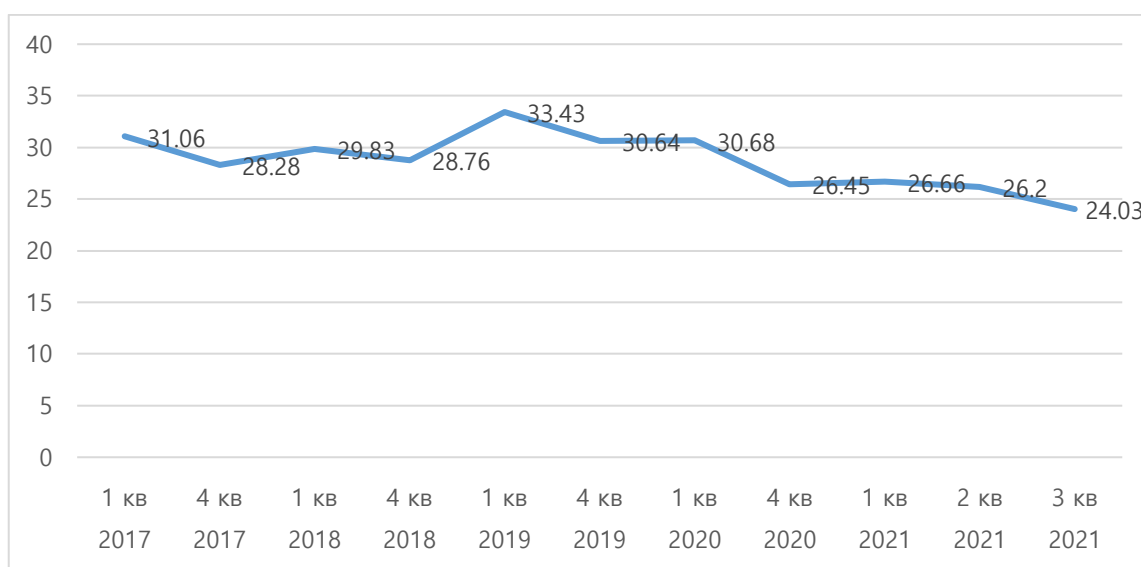


Рисунок 2.7 – Питома вага автомобілів у США, які придбані за допомогою лізингу в період 2017-2021 рр., у %

Джерело: [43]

Як видно з рисунку 2.7, протягом досліджуваного періоду відбулося загальне зменшення питомої ваги автомобілів, які були придбані через інструмент лізингу. Так, за період з 1-го кварталу 2017 по 3-й квартал 2021, дана питома вага зменшилася на 7,03%, що свідчить про зменшення популярності використання такого фінансового інструменту як лізинг для придбання нових авто. Проте якщо говорити про кількісний обсяг даних автомобілів, які придбані через лізинг, то вона

залишалася відносно стабільною, і це свідчить про загальне збільшення придбаних нових автомобілів в США протягом період 2017-2021 року.

До найбільших лізингодавців США з обсягами нового бізнесу понад 5 млрд дол. поточного десятиліття входили такі компанії: «Дженерал електрик кепітал» (General Electric Capital) - 4,7 млрд дол., «Сіті кепітал» (Citi Capital) - 20,6 млрд дол., «Ай-бі-ем» (IBM), «Глобал фінансінг» (Global Financing) - 18,6 млрд дол., «Джон Дір кредит» (John Deere Credit) - 9,0 млрд дол., «Невістар фінаншл» (Navistar Financial) 5,9 млрд дол., «Катерпіллер фінаншл сервісіз» (Caterpillar Financial Services) – 5,9 млрд дол., «Бенк оф Америка лізинг енд кепітал» (Bank of America Leasing and Capital) – 5,0 млрд дол. та інші.

На світовому ринку лізингових послуг компанії США є дуже помітними. Найбільш активно на зарубіжних ринках діє компанія «Джи-І-кепітал» (GECapital), яка надає комерційне кредитування та лізинг, а також фінансові засоби для комерційної авіації, енергетики та інших промислових бізнес-підрозділів самої корпорації. Основні напрямки її діяльності – авіаційне та енергетичне фінансування. Вона стала першою інвестиційною компанією, яка проникла в різні сфери фінансового бізнесу Японії, придбала повний контроль над крупною фінансовою компанією Гонконга «Юнайтед мерджед фінанс» (United Merged Finance), активно освоювала фінансові ринки Центральної та Східної Європи, контрольні пакети акцій банків і фінансових компаній цього регіону. В даний час корпорація вважається світовим лідером за наданням фінансових послуг у сфері цивільної авіації, що надається в лізинг більше 2 тис. літаків. При цьому масштаби лізингових операцій продовжують збільшуватися.

Іншим яскравим прикладом є американська компанія «Ейркасл», яка надає лізингові послуги, здійснює покупки та орендує літаки для клієнтів по всьому світу. Її штаб-квартира знаходиться в Стенфорді (штат Коннектикут) з філіалами в Ірландії та Сінгапурі. Як показує практика американських компаній, ринок лізингових послуг у США розвивається дуже швидкими темпами (в 2018 році темпи його зростання склали 7,9%).

Також, слід проаналізувати динаміку земельного лізингового ринку протягом періоду 2014-2021 року.

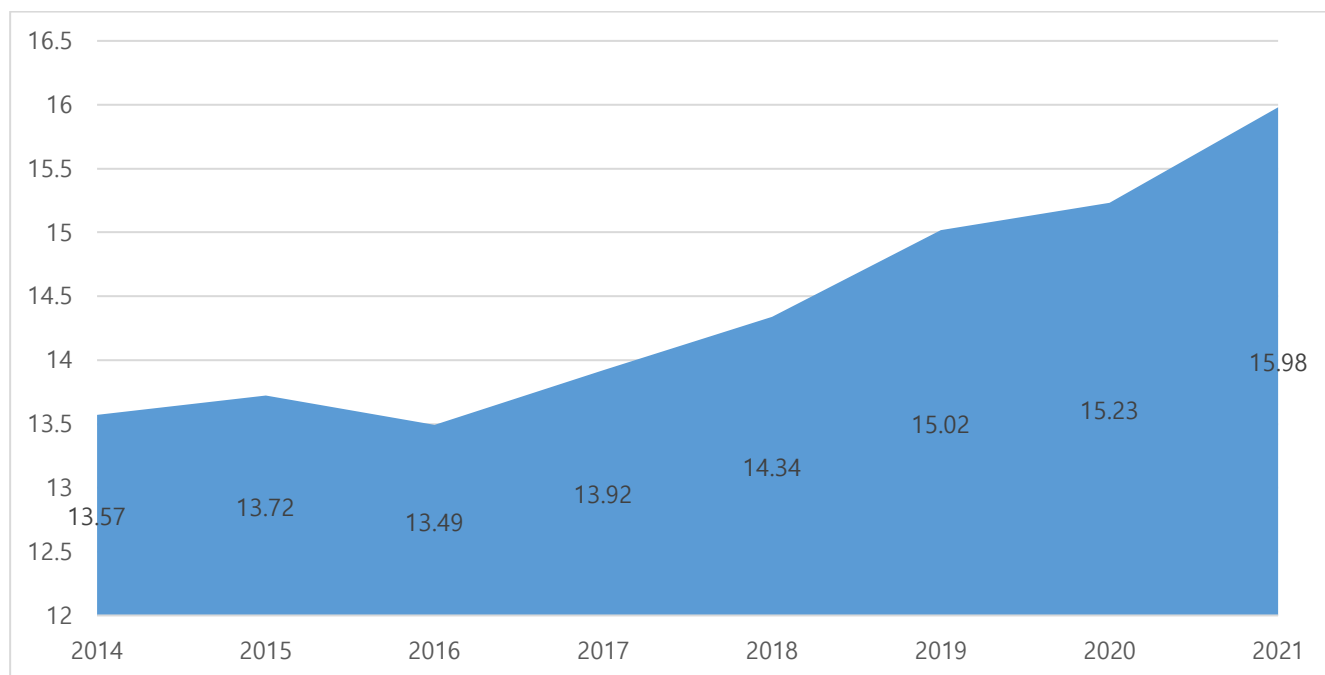


Рисунок 2.8 – Динаміка земельного лізингового ринку в США протягом періоду 2014-2021 року, у млрд. дол.

Джерело: [44].

Як видно з даного рисунку 2.8, протягом досліджуваного періоду обсяг земельного лізингового ринку в США поступово збільшувався, і за ці 8 років показники приросту склали 2,41 млрд. дол. або 17,75%, що свідчить про зростання популярності даного фінансового інструменту на ринку землі. Використання лізингу в земельній сфері дозволяє аграріям більш ефективно розпоряджатися власними фінансовими ресурсами.

Щодо подальших перспектив розвитку, то наприклад у 2020 році річний ВВП США знизився на 3,4%, і відповідно в 2021 році відбулося зростання ВВП США на 6% у 2021 році та прогнозується зростання в 5,2% у 2022 році. Даний прогноз перевищує середньострокові прогнози до пандемії, що значною мірою відображає значну очікувану подальшу підтримку фіскальних стимулів у США.

Багато експертів вважають, що США зберігають високі темпи зростання лізингу та на найближчу перспективу. Так, Фонд лізингу та фінансування

обладнання вважається, що США зберігають високі темпи зростання лізингових операцій, оскільки в країні діють високі банківські ставки, залишається низький рівень інфляції. Прогнози щодо ринку лізингу обладнання в США на 2021 рік позитивні. За даними Equipment Leasing & Finance Foundation, інвестиції в обладнання та програмне забезпечення зросли на 12,7% (у річному обчисленні) у другому кварталі та значно перевищили рівень до пандемії в США [36]. Згідно з місячним індексом лізингу та фінансів (MLFI-25) Асоціації лізингу обладнання та фінансів (ELFA) звіти про економічну діяльність 25 компаній, що представляють сектор фінансування обладнання США, обсяг загального нового бізнесу у вересні 2021 року становив 9,2 млрд доларів США, що на 6% більше, ніж у вересні 2020 року. З початку року загальний обсяг нового бізнесу зріс на 10% у порівнянні з 2020 роком. ELFA очікує стабільного росту в четвертому кварталі 2021 року та загального відновлення ринку лізингових послуг.

В цілому здійснений аналіз показав, що США на сучасному етапі розвитку є країною номер один, як за обсягами розвитку лізингового ринку, так і за поширенням лізингових послуг. Ринок США не став виключенням, і показав незначні темпи (-7%) зменшення обсягу нових лізингових послуг у 2020 році у порівнянні із 2019 роком. Проте якщо брати більш широкий часовий діапазон, він демонструє стабільне зростання, яке підтверджує домінування США на глобальному ринку в даному сегменті фінансового ринку. Також, здійснені прогнози показують доволі швидке відновлення американського лізингового ринку уже в 2021 та 2022 роках, що безумовно є позитивним фактором.

РОЗДІЛ 3

СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЛІЗИНГОВОЇ ГАЛУЗІ В УКРАЇНІ

3.1. Ринок послуг міжнародного фінансового лізингу

Розвиток вітчизняного ринку лізингу, а з ним – і міжнародного лізингу багато в чому відображає численні проблеми в діяльності небанківських фінансових інституцій в Україні. До 2013 року державна політика щодо фінансового сектору багато в чому була орієнтована на беззастережне лідерство банків, тоді як небанківські фінансові інститути відігравали скоріше підлеглу роль. Проте фінансово-економічна криза, що розпочалася у 2014 році, засвідчила хибність такої державної політики, а різке скорочення кількості банків стало одним із каталізаторів змін у вітчизняному фінансовому секторі. В тому числі – змін його регуляторної моделі.

Оцінюючи розвиток лізингової справи в Україні в цілому та міжнародного лізингу – зокрема, варто звернути увагу на два основоположних моменти, які за останні три роки призвели до суттєвих трансформацій на зазначеному сегменті. По-перше, у другій половині 2020 року було припинено діяльність Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансовий послуг. Її повноваження щодо лізингового ринку було передано Національному банкові України. По-друге, у лютому 2021 року було у новій редакції прийнято Закон України «Про фінансовий лізинг», який докорінним чином змінив правила гри на лізинговому ринку України. Саме зазначені події багато в чому стали підґрунтям для певної корекції ключових кількісних показників розвитку лізингового ринку нашої держави. В першу чергу ці зміни стосуються ключових учасників вітчизняного лізингового ринку – лізингодавців.

Насамперед, розглянемо обсяги ринку лізингових послуг в Україні у 2015-2021 рр. (рис. 3.1).

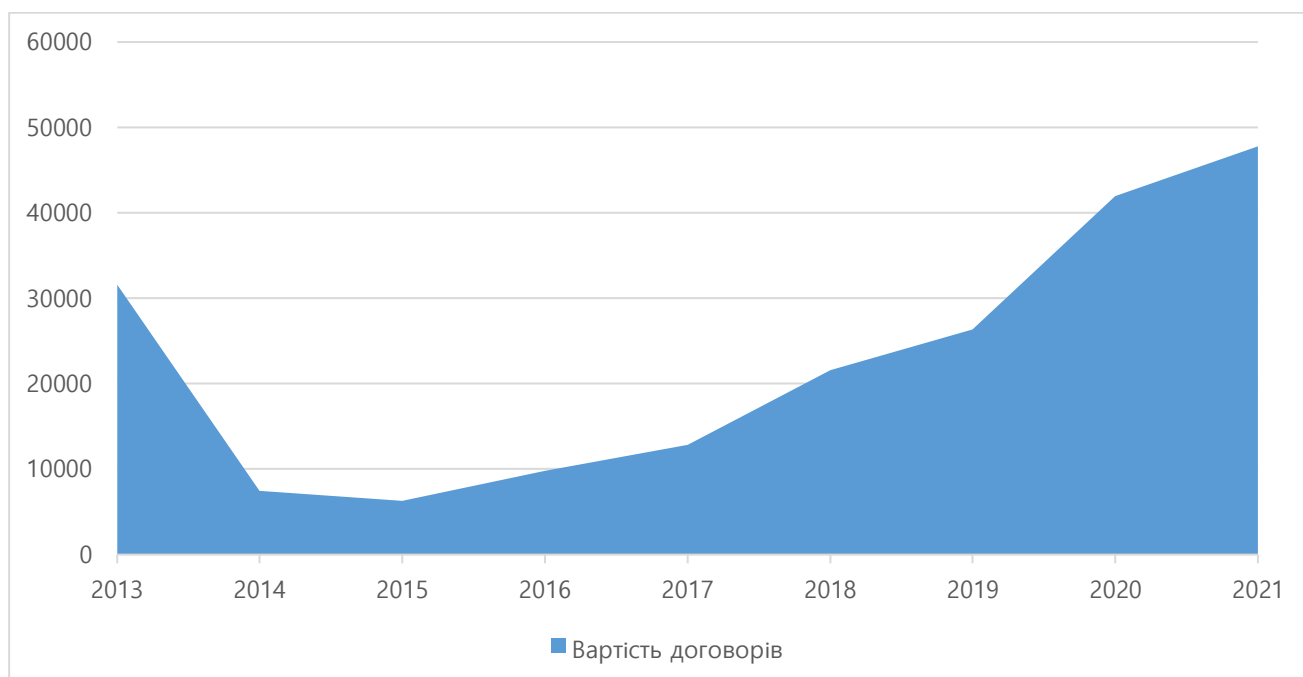


Рисунок 3.1 – Вартість договорів фінансового лізингу в Україні у 2013-2021
рр., млн грн

Джерело: складено автором за даними Нацкомфінпослуг та Національного банку України [22].

З даних рис. 3.1 можна зробити кілька важливих висновків щодо тенденцій вітчизняного лізингового ринку. По-перше, видно, що починаючи з 2018 року почалося різке зростання вартості договорів фінансового лізингу. Так, якщо на початок 2018 року цей показник складав 12,8 млрд. грн., то станом на початок 2021 року – 41,95 млрд. грн. По-друге, також варто звернути увагу на той факт, що український ринок лізингу вкрай гостро реагує на макрофінансові чинники. Саме цими причинами можна пояснити різке зниження показників у 2014-2015 рр., коли вітчизняна економіка переживала гостру кризу. Разом з тим, не треба виключати того факту, що покращення динаміки у 2020-2021 рр. відбулося за рахунок змін у регуляторній моделі лізингових відносин в Україні.

Наступний важливий показник, що характеризує розвиток вітчизняного ринку лізингу – кількість юридичних осіб, що мають право здійснювати такий вид діяльності (фактично, кількість лізингодавців). Динаміка цього показника зображена на рис. 3.2.

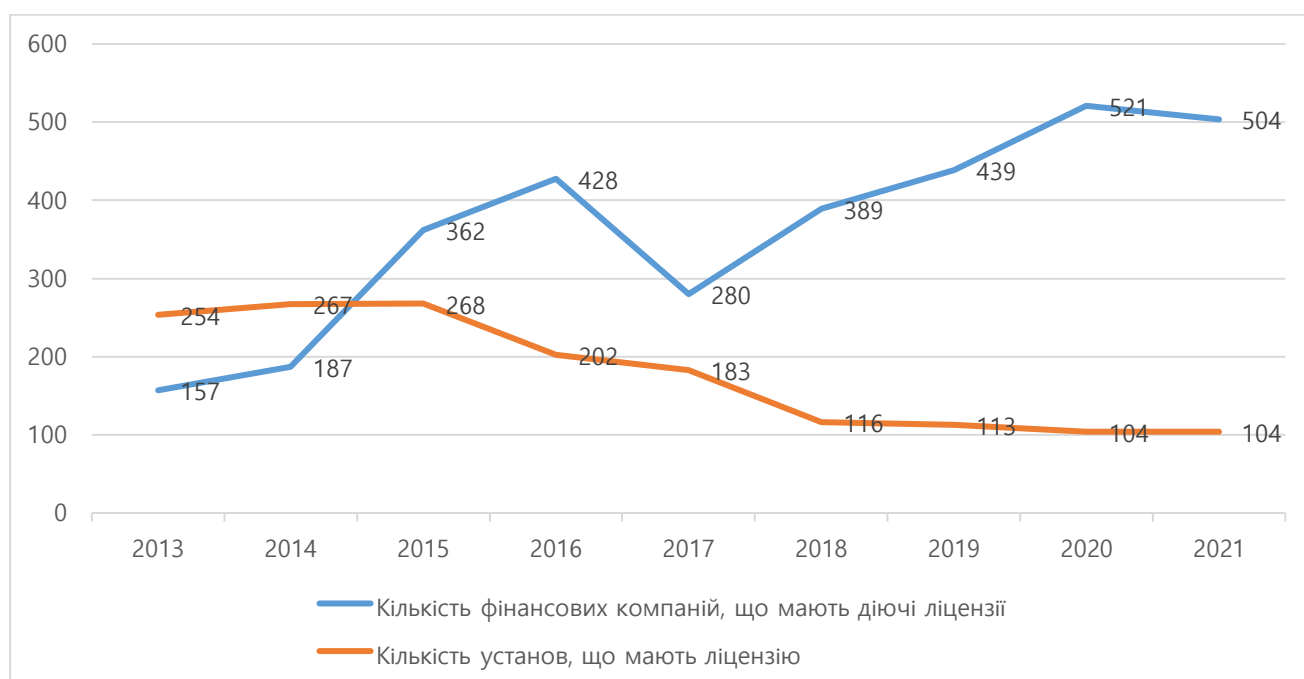


Рисунок 3.2 – Кількість фінансових компаній та інших установ, що мають ліцензію на право здійснення фінансового лізингу в Україні у 2013-2021 рр., од.

Джерело: складено автором за даними Національного банку України [22].

Як свідчать дані рис. 3.1, суб'єктна структура надавачів лізингових послуг представлена двома групами: по-перше, юридичні особи, що мають статус фінансових компаній та володіють ліцензією на надання послуг фінансового лізингу; по-друге, юридичні особи, що не мають статусу фінансової компанії, але також володіють ліцензією на надання послуг з фінансового лізингу. Зауважимо, що послуги з фінансового лізингу відносяться до того незначного переліку фінансових послуг, які можуть надаватися юридичними особами, які не мають статусу фінансової компанії. Загалом можна зробити висновок, що за кількістю переважають саме фінансові компанії, які мають діючу ліцензію на надання послуг фінансового лізингу. Станом на кінець III кв. 2021 року фінансових компаній було 504 од., тоді як лізингодавців, що не мають статусу фінансових компаній – лише 104 од. Варто також звернути увагу на той факт, кількість лізингодавців, що не мають статусу фінансових компаній, починаючи з 2015 року постійно знижується. В той же час, кількість фінансових компаній, з діючими ліценціями на протязі 2018-2021 року почала різко зростати. На наш погляд, зазначені тенденції свідчать, що

статус фінансової компанії для лізингодавця є більш привабливим, оскільки: по-перше, він передбачає можливість надання і інших фінансових послуг; по-друге, диверсифікація бізнесу робить фінансові компанії-лізингодавців більш стійкими до різноманітних «зовнішніх шоків». Проте, як буде показано нижче, для фінансових компаній-лізингодавців притаманні і певні недоліки, які стримують надання ними лізингових послуг.

Тому, як свідчать кількісні дані, саме юридичні особи-лізингодавці відіграють ключові роль на вітчизняному ринку лізингових послуг за більшістю кількісних показників (рис. 3.3).

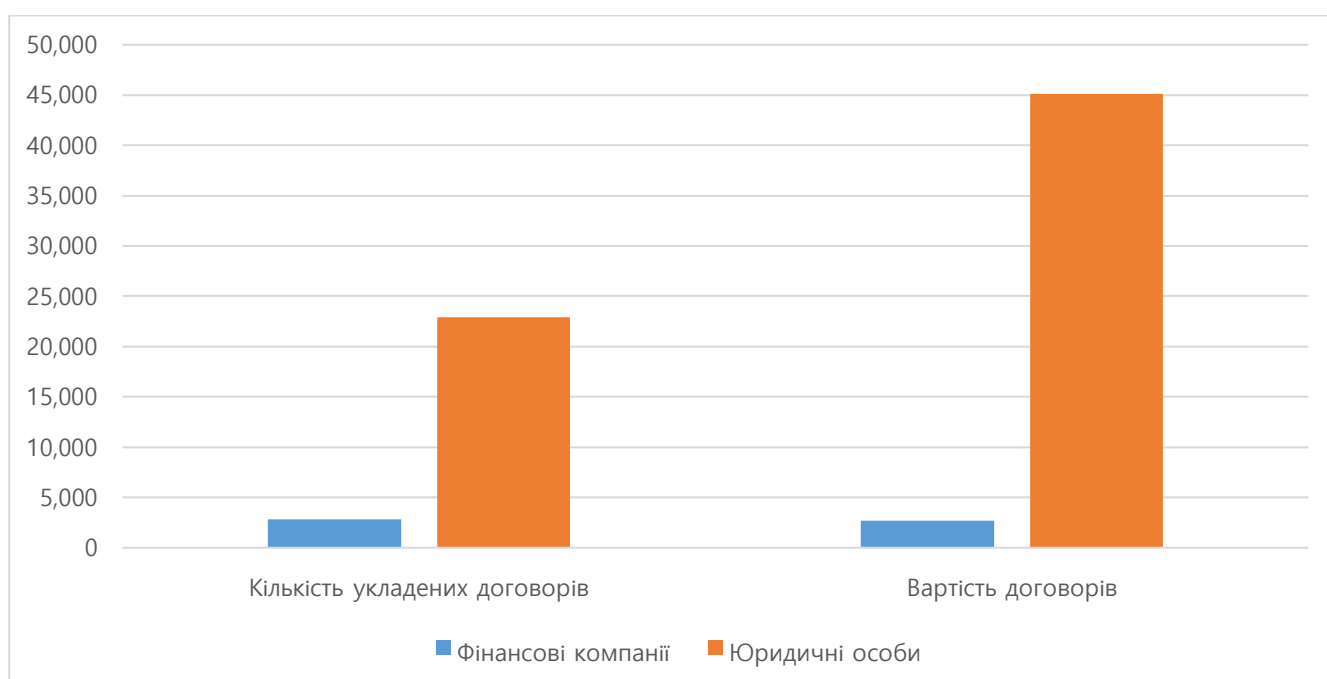


Рисунок 3.3 – Окремі показники діяльності фінансових компаній та інших юридичних осіб-лізингодавців в Україні, станом на 30.09.2021 р.

Джерело: складено автором за даними НБУ [22]

З даних рис. 3.3 видно, що на вітчизняному ринку лізингових послуг ключові роль відіграють саме установи, які не мають статусу фінансової компанії. Так, за кількістю укладених договорів вони переважають фінансові компанії у 8,15 раза, за вартістю договорів фінансового лізингу – у 16,7 раза. Таким чином, можна стверджувати, що на вітчизняному ринку лізингу перевагу мають саме спеціалізовані лізингові компанії, діяльність яких сконцентована якраз на

лізингових послугах, а не на їх широкому спектрі (як у випадку фінансових компаній-лізингодавців).

Варто зазначити, що основними споживачами лізингових послуг в Україні є все ж юридичні особи. Так, станом на кінець 3 кв. 2021 року з фізичними особами укладено 6,9 тис. договорів фінансового лізингу. Аналогічний показник для юридичних осіб – 18,8 тис. договорів. Отже, лізинг в Україні підтверджує свій статус як важливий інструмент оновлення технологічної інфраструктури економіки. Для підтвердження цієї тези розглянемо і галузеву структуру договорів фінансового лізингу (рис. 3.4).

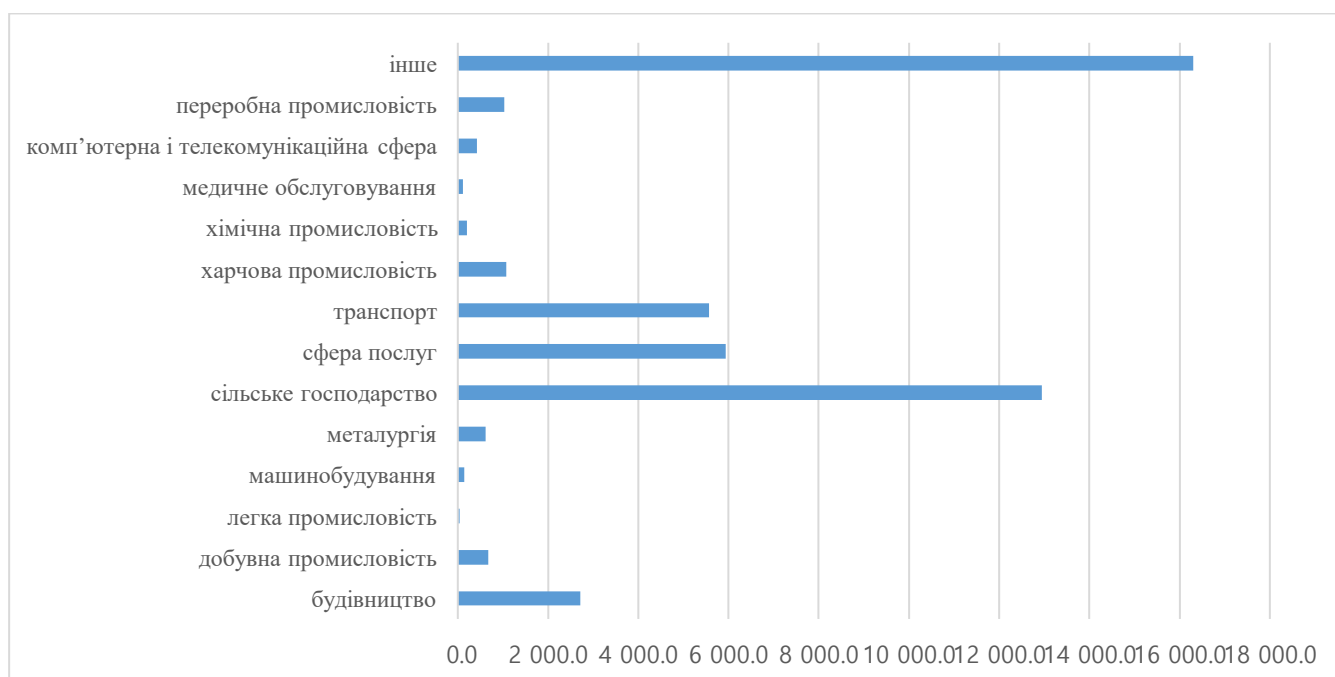


Рисунок 3.4 – Розподіл вартості договорів фінансового лізингу в Україні за галузями, станом на 30.09.2021 р., млн. грн.

Джерело: складено автором за даними НБУ [22].

З рис. 3.4 видно, що безумовним лідером в галузевому розрізі є сільське господарство. В цілому, це відображає вагому роль аграрного сектору у вітчизняній економіці. Зважаючи на місце нашої держави, як одного із лідерів світового продовольчого ринку, як крупні аграрні холдинги, так і середні підприємства, або фермери використовують лізинг як одну із форм придбання техніки. При цьому, саме у цій царині виникають можливості для міжнародного лізингу, адже як

правило, це техніка, що вироблена на іноземних підприємствах. Найчастіше тут мова йде про велику сільськогосподарську техніку (комбайни, трактори тощо) наступних виробників – John Deere, Case, New Holland, Massey Ferguson, Challenger, Versatile, Claas, Deutz-Fahr. Саме такий підхід до оновлення власного парку техніки з боку сільгоспвиробників і визначає роль сільського господарства як сектору, що найбільше споживає лізингові послуги в Україні. Проте не можна оминути уваги низький рівень зацікавленості у споживанні лізингових послуг в таких галузях як переробна, харчова, хімічна та машинобудуванні.

Варто звернути увагу і на TOP-5 видів обладнання, яке є найчастіше об'єктом лізингу в Україні (рис. 3.5).

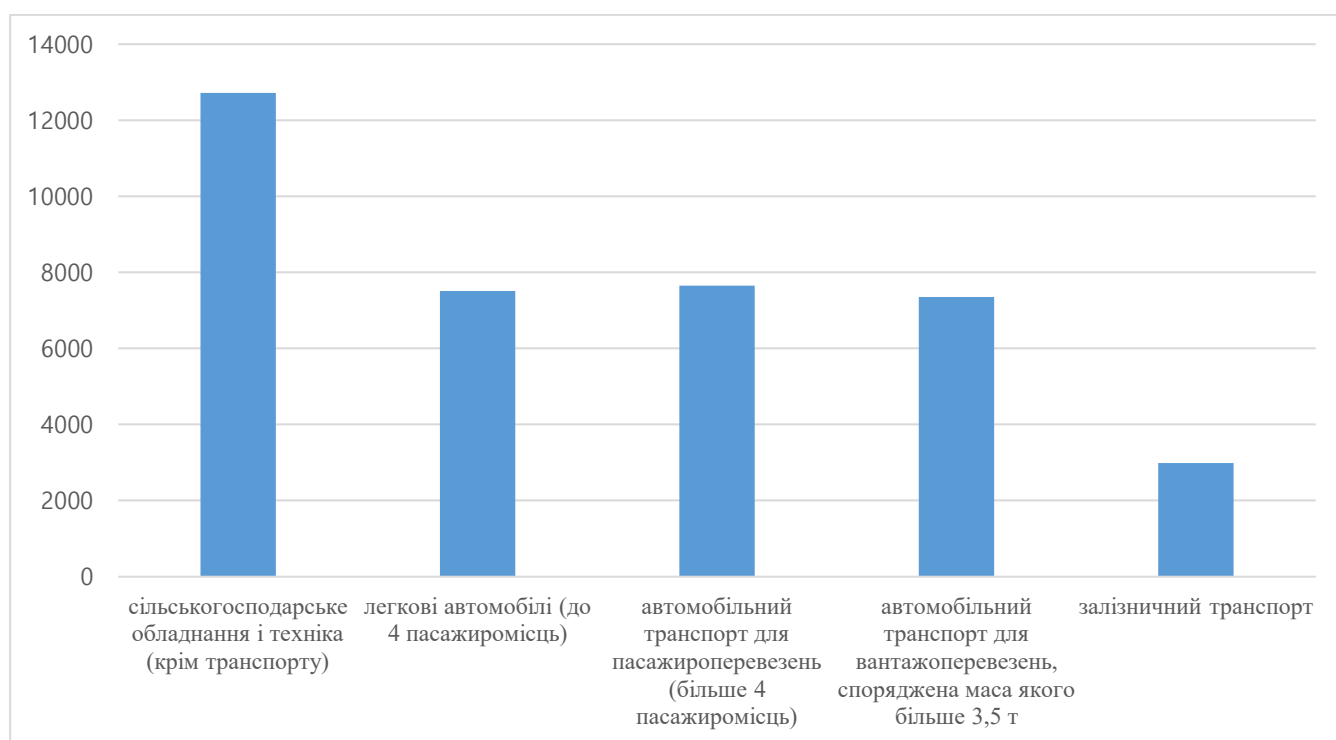


Рисунок 3.5 – TOP-5 обладнання за вартістю договорів фінансового лізингу в Україні, станом на 30.09.2021 р., млн. грн.

Джерело: складено автором за даними НБУ [22].

Зважаючи на галузеву структуру лізингових операцій в Україні, цілком зрозуміло, що найбільшу питому вагу серед обладнання займає сільськогосподарська техніка, вартість якої перевищила 12 млрд. грн. Привертає увагу той факт, що наступні чотири позиції за рангом займає транспорт – в першу

черг автомобільний, а також залізничний. В цілому, аналізуючи структуру обладнання, що є об'єктом лізингових операцій в Україні, варто відзначити її «вузьку» спрямованість, адже практично відсутні лізингові операції щодо авіаційної техніки, на мінімальному рівні – у машинобудуванні, легкій та добувній промисловості.

На рис. 3.6 представлено розподіл договорів фінансового лізингу за термінами:

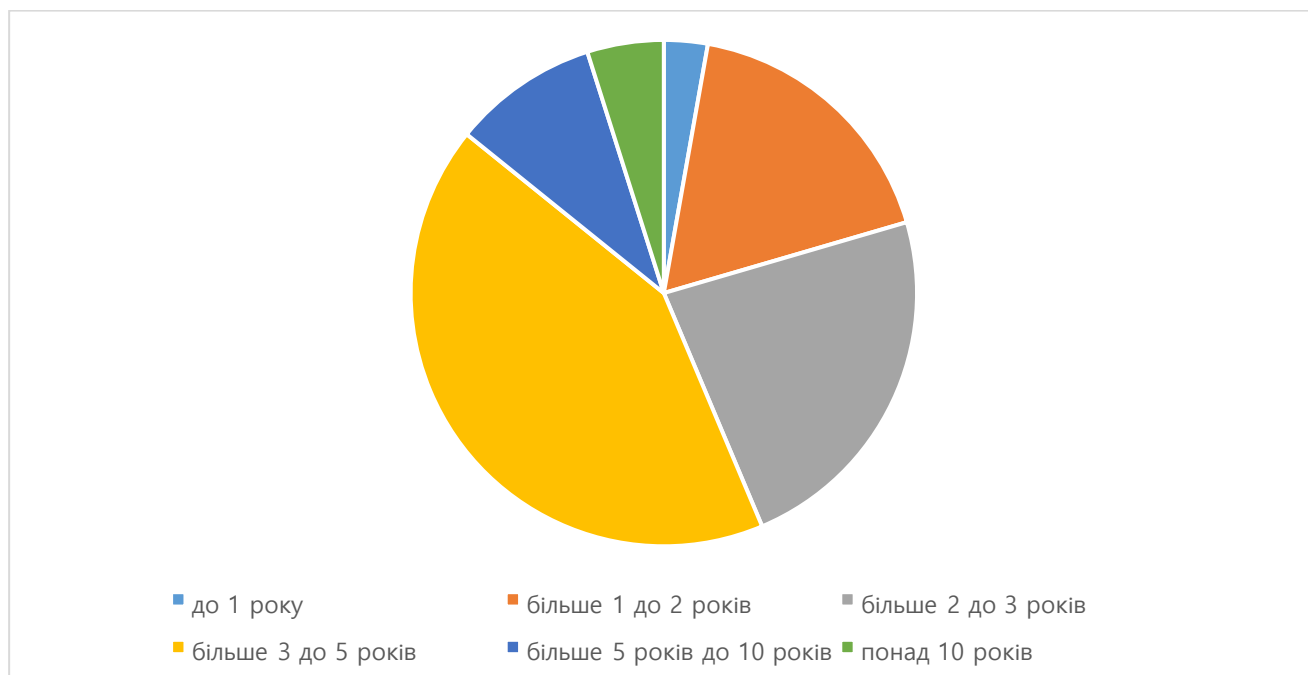


Рисунок 3.6 – Розподіл договорів фінансового лізингу в Україні за термінами, станом на 30.09.2021 р., млн. грн.

Джерело: складено автором за даними НБУ [22].

В цілому можна зробити висновок, що в Україні лізинг загалом та міжнародний лізинг – зокрема, перетворилися на потужний інструмент довгострокового фінансування промислового сектору. З рис. 3.6 видно, що абсолютну більшість договорів фінансового лізингу складають угоди, що укладені на термін 3-5 років. Поряд з цим, варто зазначити, що така структура лізингових угод вигідно їх відрізняє від структури банківського кредитування за термінами, де частка довгострокових кредитів нефінансовим корпораціям значно нижча.

Загалом зазначимо, що в Україні у 2019-2021 рр. сформовано міцне підґрунтя для розвитку лізингової справи. Відповідно, можна стверджувати, що у порівнянні з іншими періодами відбулася значна активізація лізингового ринку. Проте багато в чому його перспективи будуть залежати від ефективності моделі регулювання лізингової діяльності в Україні.

3.2. Правові аспекти регулювання лізингової діяльності в Україні

Нормативно-правова база з питань лізингу та міжнародного фінансового лізингу в Україні пройшла складний шлях розвитку та удосконалення. Разом з тим, стверджувати, що процес її формування закінчився – ще занадто рано, адже як зазначається у роботах багатьох науковців, саме недосконалість правової бази в дуже багатьох випадках стримувала розвиток лізингу в Україні [19,27].

Зазначимо, що норми, які стосуються лізингової діяльності на сьогодні містяться у Цивільному кодексі України, Господарському кодексі України, Законі України «Про фінансовий лізинг», а також у багатьох підзаконних актах, що свого часу біли видані Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг, а після її припинення – Національним банком України. Зважаючи на існування кількох нормативно-правових актів, що регулюють лізингову діяльність, підкреслимо, що сьогодні навіть єдиного підходу до визначення поняття лізинг у національному законодавстві України не існує. Більше того, існують і певні правові колізії на рівні різних нормативно-правових актів щодо регулювання лізингових відносин.

Зокрема, у п.п. 1.1 наводилося визначення поняття «лізинг» яке міститься у Господарському кодексі України. В свою чергу, в Цивільному кодексі України унормовано наступний підхід: «За договором лізингу одна сторона (лізингодавець) передає або зобов'язується передати другій стороні (лізингоодержувачеві) у володіння та користування майно, що належить лізингодавцю на праві власності і було набуто ним без попередньої домовленості із лізингоодержувачем (прямий лізинг), або майно, спеціально придбане лізингодавцем у продавця (постачальника)

відповідно до встановлених лізингоодержувачем специфікацій та умов (непрямий лізинг), на певний строк і за встановлену плату (лізингові платежі)» [5]. Ми не будемо тут акцентувати переваги чи недоліки зазначеного визначення лізингу, адже це було зроблено вище. Разом з тим, зауважимо, що розбіжності між різними нормативно-правовим актами навряд чи сприяють розвиткові лізингових відносин в Україні.

Звернемо увагу і на існування обмежень щодо предмету договору лізингу, встановлених Цивільним кодексом України. По-перше, зазначається, що предметом такого договору може бути майно, визначене за індивідуальними ознаками (має відповідати критеріям основних засобів). По-друге, зафіксовано, що не може бути предметом договору лізингу земельна ділянка або інші природні об'єкти [5].

Окрім того, в Цивільному кодексі України містяться норми якими урегульована відповідальність продавця (постачальника) предмета договору лізингу; норми, які стосуються ризиків випадкового знищення і/або пошкодження предмета договору лізингу. Додатково врегульовано випадки, коли договір лізингу визнається недійсним і/або його положення – нікчемними. Загалом, звернемо увагу що положення Цивільного кодексу України є доволі лаконічними стосовно відносин лізингу. Окрім того, звернемо увагу, що в Цивільному кодексі України відсутня згадка про міжнародний лізинг взагалі.

Не менш лаконічним щодо лізингу є і Господарський кодекс України. Проте, як вже зазначалося у Розд. 1, саме в цьому нормативно-правовому документі є згадка про можливість міжнародного лізингу. Окрім того, серед норм Господарського кодексу України, якими регулюються лізингові відносини в нашій державі, варто звернути увагу на наступне [7]:

- визначено сутність об'єкту лізингу, яким вважається рухоме і нерухоме майно, яке призначене для використання як основні засоби. Окрім того, щодо цього майна застосовується ще два критерії: по-перше, вільний обіг не заборонений на території України; по-друге, немає обмежень щодо його використання в якості об'єкта лізингу;

- доповнено перелік об'єктів, що не можуть бути передані в лізинг наступним «єдині майнові комплекси державних (комунальних) підприємств та їх структурних підрозділів» [7]. Тобто, тут мова йде про суб'єкти господарювання державного сектору економіки. Але тут потрібно звернути увагу на такий момент – мова йде про «єдині майнові комплекси», що не виключає передачі в лізинг окремого майна таких господарюючих суб'єктів. При цьому, передача такого майна в лізинг можлива за погодження відповідного суб'єкта, що здійснює управління ним.

Очевидно, що справжнім правовим базисом для реалізації лізингових відносин в Україні є Закон України «Про фінансовий лізинг» [2]. Зважаючи на той факт, що зазначений нормативно-правовий акт було докорінно змінено лише у грудні 2021 року, в першу чергу варто звернути увагу на його новації. Саме ці новації значною мірою спрямовані на подолання штучних адміністративних перешкод, які заважали розвитку лізингу загалом та міжнародного лізингу – зокрема, в Україні. Звернемо увагу на той факт, що в першу чергу нова редакція цього законодавчого акту була спрямована на подолання численних прогалин, які стосувалися захисту прав учасників лізингових відносин. Саме численні порушення прав споживачів лізингових послуг були ключовим фактором стримування розвитку цього сегменту в Україні.

Серед них насамперед варто виділити наступні.

1. Варто звернути увагу на ті обмеження, які стосуються операцій з майном, переданим в лізинг. Така увага до цієї проблематики пояснюється тим, що до прийняття відповідних змін досить часто в Україні використовувалися різноманітні «сірі» та «тіньові» схеми, які давали можливість фактично змінити власника об'єкта лізингу без згоди та навіть повідомлення лізингодавця. Зараз законодавством накладено певні обмеження на операції з майном, що надане у лізинг (рис. 3.7).

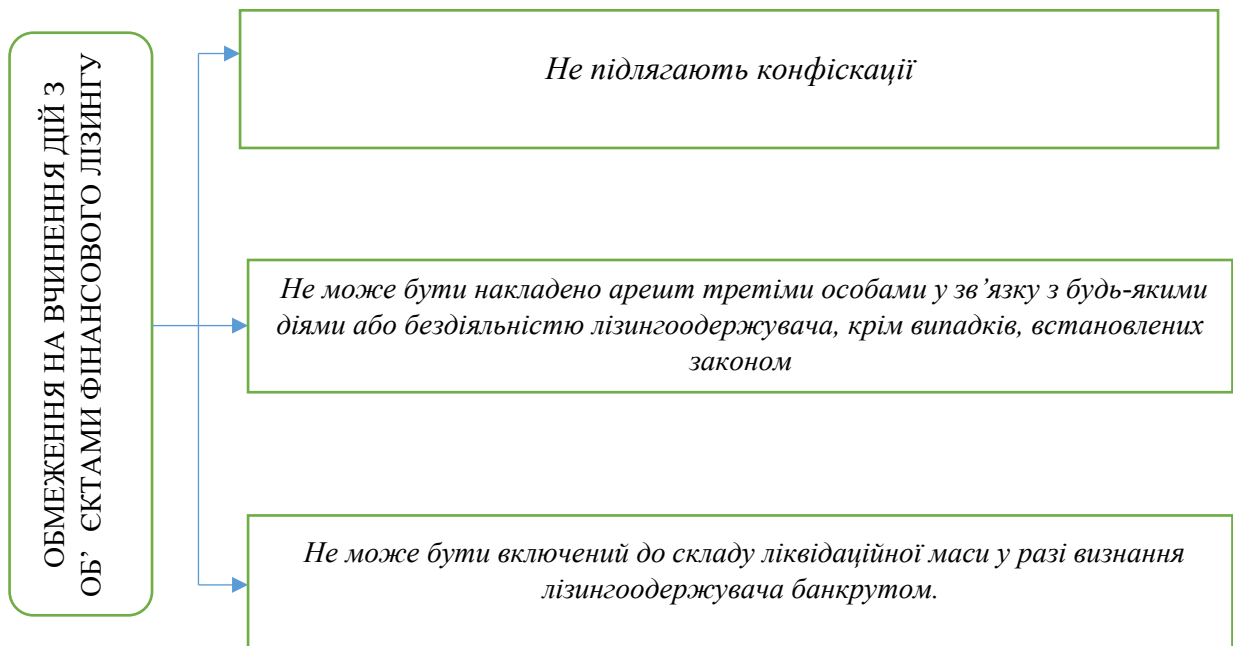


Рисунок 3.7 – Обмеження на проведення операцій з об'єктами фінансового лізингу в Україні

Джерело: складено автором за [2].

2. Важливим кроком до унормування лізингових відносин стало встановлення чітких критеріїв до договору фінансового лізингу. Варто зазначити, що в старій редакції Закону України «Про фінансовий лізинг» такі вимоги були недостатньо деталізовані. Відповідно, для учасників лізингових відносин виникали численні юридичні ризики. Зауважимо, що саме існування таких ризиків стало однією із головних перешкод для розвитку якраз міжнародного лізингу в Україні, адже нерезиденти надзвичайно чутливі до недоліків, які існують у законодавстві. Зокрема, з точки зору дотримання прав учасників лізингових відносин варто звернути увагу на фіксацію в законодавстві наступних норм:

- так, встановлено, що договір лізингу окрім відповідності положенням профільного закону має відповідати і вимогам Закону України «Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг» [3], Закону України «Про захист прав споживачів» [1];
- визначено та деталізовано перелік обов'язкових компонентів лізингового договору;

- заборонено використання різноманітних прийомів, які можуть ускладнити прочитання договору лізингу;

- встановлено, що договір лізингу укладається у письмовій формі і не потребує нотаріального засвідчення (крім окремих випадків – на вимогу однієї із сторін договору).

3. З точки зору захисту прав добросовісних учасників лізингових відносин важливим механізмом стала можливість дострокового припинення дії договору лізингу. Зокрема, передбачено: «У разі прострочення передачі лізингоодержувачу об'єкта фінансового лізингу більш як на 30 календарних днів та за умови, що договором фінансового лізингу не передбачено інший строк, лізингоодержувач до моменту передачі йому об'єкта фінансового лізингу має право відмовитися від договору фінансового лізингу в односторонньому порядку, письмово повідомивши про це лізингодавця» [2]. Існують можливості для односторонньої відмови від договору лізингу і для лізингодавця (рис. 3.8).

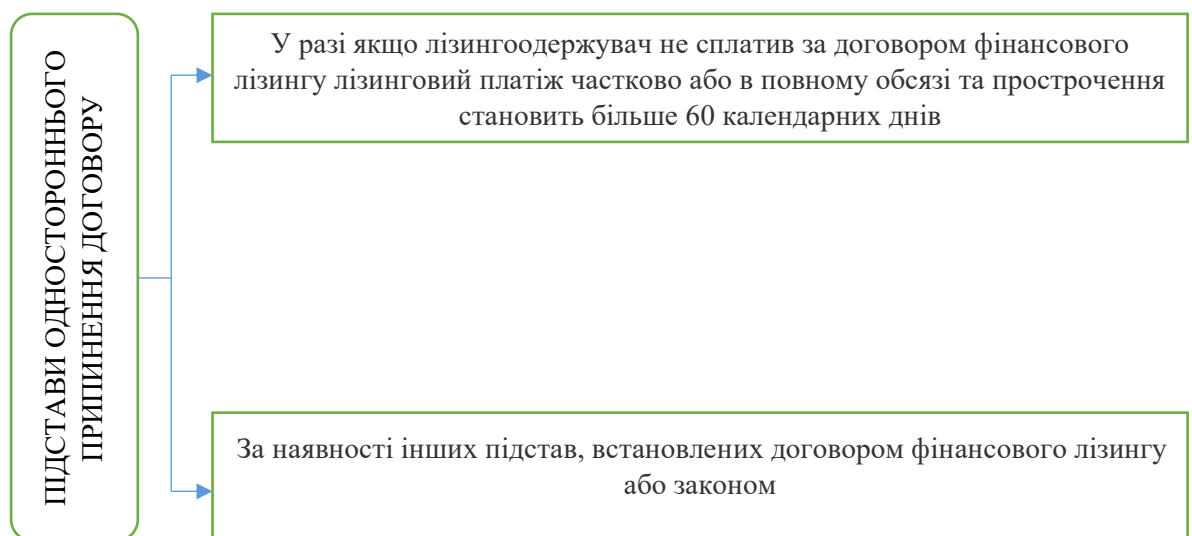


Рисунок 3.8 – Підстави для одностороннього розірвання договору лізингу лізингодавцем

Джерело: складено автором за [2]

Також варто зупинитися і на державному регулюванні діяльності надавачів лізингових послуг, адже завдяки таким правовим механізмам забезпечується

діяльність фінансових інституцій на досліджуваному сегменті вітчизняного ринку фінансових послуг.

Зокрема, законодавством передбачено, що лізингодавець (або особа, що має намір отримати такий статус), має відповідати наступним вимогам [6]:

1. Умови та порядок надання послуг фінансового лізингу мають відповідати законодавству України.

2. Ділова репутація лізингодавця, його керівників, головного бухгалтера, власників істотної участі має відповідати вимогам, встановленим законодавством України, як і професійна придатність керівників та головного бухгалтера.

3. Структура власності відповідає вимогам, що висуваються до структури власності фінансових установ.

4. Найменування, порядок використання торговельних марок, вебсайтів відповідають законодавству України.

5. Лізингодавець виконує укладені ним договори, а під час укладання, виконання та припинення їх дії дотримується вимог законодавства.

6. Приміщення, облікова і реєструюча системи лізингодавця відповідають встановленим вимогам.

7. Внутрішні документи, політика запобігання, виявлення та управління конфліктами інтересів відповідають встановленим законодавством вимогам.

Аналіз більшості підзаконних актів доводить, що до лізингодавців в Україні застосовується особливий режим регулювання, який суттєво за багатьма параметрами відрізняється від режиму, який використовується для регулювання діяльності інших фінансових установ. Такий підхід багато в чому виглядає виправданим, оскільки діяльність у сфері лізингу має свої особливості у порівнянні з діяльністю щодо надання інших фінансових послуг.

3.3. Перспективи розвитку міжнародного лізингу в Україні

Оцінюючи перспективи розвитку міжнародного лізингу в Україні варто зрозуміти, що його подальший розвиток багато в чому буде визначатися місцем

України у системі глобальних фінансових координат. Очевидно, що надзвичайно складно розраховувати на активізацію лізингових відносин в умовах, коли інвестиційна привабливість нашої держави бажає бути кращою. Тільки за рахунок суттєвого покращення міжнародної конкурентоспроможності України у середньостроковій перспективі можна зацікавити ключових гравців глобального лізингового ринку. На сьогодні варто констатувати, що така зацікавленість практично відсутня, а інвестиційні рейтинги України скоріше перешкоджають швидкому розвитку лізингових відносин в нашій державі.

Про це зокрема свідчать дані, які характеризують обсяги прямих іноземних інвестицій, що надходять в Україну та з України. Їх динаміка в цілому відображає ставлення іноземних інвесторів до вкладання капіталу в нашу державу (рис. 3.9).

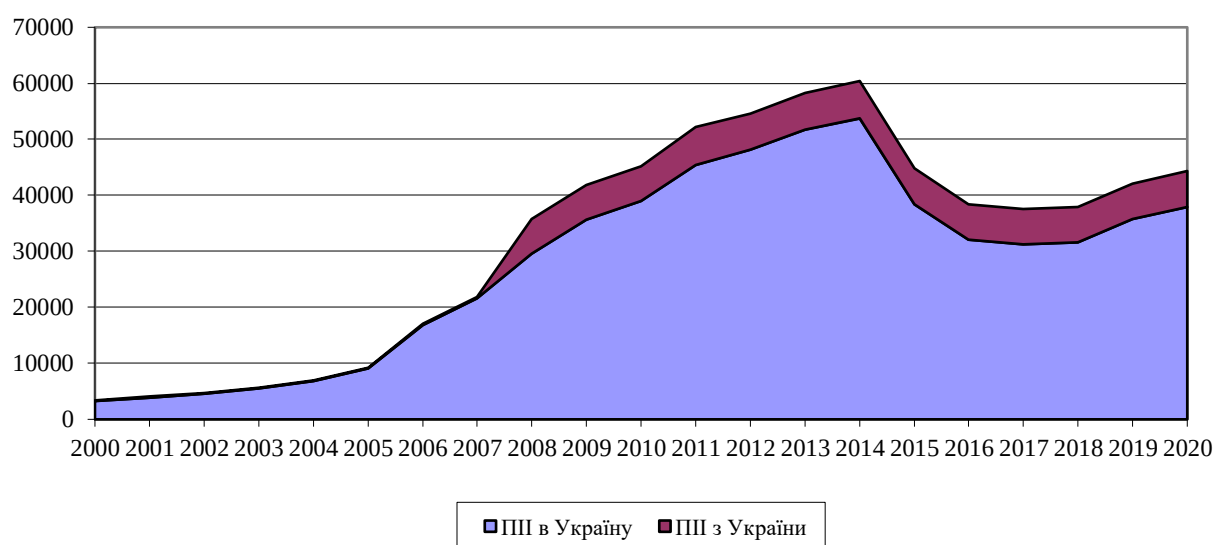


Рисунок 3.9 – Прямі іноземні інвестиції (акціонерний капітал) з України та в Україні у 2000-2020 рр., млн. дол. США

Джерело: складено за даними [22]

Зрозуміло, що скепсис іноземних інвесторів щодо перспектив розвитку вітчизняної економіки накладається і на їх рішення щодо укладання договорів лізингу з вітчизняними споживачами цього виду послуг. Серед усіх проблем, що визначають низький рівень притоку міжнародних капіталів в нашу державу також варто виділити і значну «офшоризацію» вітчизняної економіки. Надзвичайно

висока питома вага прямих іноземних інвестицій в Україну – це фактично реінвестиції вітчизняних крупних фінансово-промислових груп, які попередньо вивели цей капітал з України. Тому реальні потоки капіталу від іноземних інвесторів в нашу державу значно нижчі у порівнянні з тими, які представлені офіційно.

Серед пропозицій щодо розвитку міжнародного лізингу в Україні, що заслуговують на увагу, можна виділити наступні [17]:

1. Пошук нових джерел фінансування лізингових компаній. На сьогодні можна констатувати, що в Україні національний ринок капіталу практично не виконує своїх функцій. Фактично, лізингові компанії можуть розраховувати переважно на банківське кредитування. Проте умови такого кредитування не завжди є прийнятними для лізингових компаній – і з точки зору вартості, і з позиції термінів запозичення.

2. Як показав аналіз, в Україні лізинговий бізнес зараз сконцентрований у транспортній галузі та в аграрному секторі. Проте очевидно, що велика потреба в лізингових послугах існує в будівництві, сфері ІТ, медицині, дорожньому господарстві, міському транспорті тощо. Проте, на сьогодні очевидність галузевої диверсифікації не завжди поєднується з практичними рішеннями у сфері державного регулювання лізингового ринку. За останній час держава зробила ряд надзвичайно важливий кроків на шляху до активізації лізингових відносин в Україні. Проте кількість заходів, які необхідні для розвитку ринку ще залишається надзвичайно великою.

3. На наш погляд, Україні доцільно перейняти досвід багатьох розвинених європейських країн та активно впроваджувати на лізинговому ринку вендорне фінансування.

Щодо останнього зазначимо, що вендорне фінансування – це партнерська програма між лізинговою компанією та постачальником (вендором), мета якої запропонувати фінансування клієнтам, не зацікавленим у придбанні продукції з повною негайною оплатою грошовими коштами.

Використання вендорного фінансування в Україні з точки зору споживача фінансової послуги дає наступні важливі переваги:

- збереження капіталу – договір лізингу зберігає власні кошти лізингоотримувачеві, тобто можна отримати обладнання, не заморожуючи відразу потрібну для оновлення суму власних коштів;
- економія фінансових ресурсів – завдяки лізинговим платежам можна витратити меншу суму коштів. Це означає, що клієнти зможуть придбати якраз таке обладнання, яке їм потрібне для ведення операційного бізнесу. Фактично діє правило: «Ті, хто обирає лізинг, купують те обладнання, яке їм потрібно, а не те, що вони можуть собі дозволити, виходячи з фінансового стану»;
- покращення руху грошових коштів – регулярні лізингові платежі дають можливість лізиноотримувачу більш точно та ефективно прогнозувати рух грошових коштів;
- впровадження сучасних технологій – лізинг дозволяє позбутися застарілого обладнання і покращити техніко-технологічну базу, на якій функціонує підприємство.

Це збільшить обсяги реалізації продукції та полегшить підприємствам отримання необхідного обладнання. Вендорне фінансування має суттєвий потенціал як одна із можливих стратегій для розвитку лізингової галузі в Україні в середньостроковій перспективі.

В перспективі це збільшить обсяги лізингового ринку та полегшить підприємствам отримання необхідного обладнання. Вендорне фінансування має суттєвий потенціал як стратегія для розвитку лізингової галузі в Україні на сучасному етапі.

ВИСНОВКИ

Аналіз теоретичних та практичних засад розвитку міжнародного лізингу дав можливість зробити наступні висновки та обґрунтувати такі рекомендації:

1. Міжнародний лізинг — це договір лізингу, що укладається суб'єктами лізингу, які перебувають під юрисдикцією різних держав, або якщо майно чи платежі перетинають державні кордони. Експортна лізингова операція представляє собою міжнародну операцію, в якій лізингодавець купує предмет оренди в національної фірми і надає в іноземному лізингоодержувачу. Імпортна лізингова операція — лізингова операція, в якій лізингодавець купує предмет оренди в іноземної фірми і надає його вітчизняному лізингоодержувачу. Транзитний (непрямий) міжнародний лізинг — лізингова операція, в якій лізингодавець однієї країни бере кредит чи купує необхідне устаткування в іншій країні і постачає його орендатору, котрий перебуває в третій країні.

2. Міжнародний лізинг виник та набув популярності в процесі своєї інституалізації, яка розпочалася в середині XX ст. На другому етапі інституціоналізації відбулося поширення лізингових операцій на країни, які не відзначалися високим рівнем розвитку економіки. Варто зазначити, що саме на цьому етапі відбулася інтернаціоналізація діяльності лізингових операцій і фактично відбулося окреслення міжнародного лізингу як окремого виду лізингу. Досить часто поширення лізингу в країнах, що розвивалися, відбулося через експансію крупних лізингових компаній з економічно розвинених країн.

3. Беззаперечною перевагою міжнародного лізингу є сприяння покращенню рівня матеріально-технічного забезпечення глобальної економіки. Варто зауважити, що в першу чергу цей вплив визначений складом та структурою активів, як є об'єктом лізингу у світовій економіці. Функціонування міжнародного лізингу дає можливість суттєво знизити рівень технологічного ризику в економіці. Завдяки покращенню рівня матеріально-технічного забезпечення та зниженню ризиків лізинг позитивно впливає на розвиток промисловості у багатьох країнах.

Міжнародний лізинг сприяє подоланню міжкраїнових розривів у технологічному розвитку.

4. Сучасний глобальний ринок лізингових послуг можна описати за допомогою двох різноспрямованих тенденцій. З одного боку, на ньому тією чи іншою мірою функціонують економічні агенти з більше ніж вісімдесяти країн світу. З іншого, лізингові операції сконцентровані переважно в економічно розвинених країнах та певних країнах Азії. Зокрема, треба зазначити, що питома вага США, Західної Європи та Азії в загальному обсязі лізингових операцій складає близько 90 %. Поряд з цим, частка країн-лідерів (США, Японія, Великобританія та Німеччина) становить понад 70%).

5. У Європі різкий стрибок в розвитку ринку лізингових послуг відбувся у другій половині 1980-х років. Так, тільки за шість років (1985–1990 рр.) обсяги лізингових операцій збільшились у 4,8 рази. У середині 1990-х стався серйозний спад на лізинговому ринку Європи, однак з кінця 1990-х років ситуація покращилася, і в останні десятиліття в Європі спостерігалось значне зростання лізингових операцій. Незважаючи на зниження окремих кількісних показників у 2020 році, Європа впевнено посідає друге місце у світі за рівнем розвитку лізингових відносин, поступаючись лише відповідному ринку США. В даний час на європейський регіон припадає 1/3 світової лізингової індустрії.

6. США на сучасному етапі розвитку є країною номер один, як за обсягами розвитку лізингового ринку, так і за поширенням лізингових послуг. Ринок США не став виключенням, і показав незначні темпи (-7%) зменшення обсягу нових лізингових послуг у 2020 році у порівнянні із 2019 роком. Проте якщо брати більш широкий часовий діапазон, він демонструє стабільне зростання, яке підтверджує домінування США на глобальному ринку в даному сегменті фінансового ринку. Також, здійснені прогнози показують доволі швидке відновлення американського лізингового ринку уже в 2021 та 2022 роках, що безумовно є позитивним фактором.

7. Оцінюючи розвиток лізингової справи в Україні в цілому та міжнародного лізингу – зокрема, варто звернути увагу на два основоположних моменти, які за останні три роки призвели до суттєвих трансформацій на зазначеному сегменті. По-

перше, у другій половині 2020 року було припинено діяльність Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг. Її повноваження щодо лізингового ринку було передано Національному банкові України. По-друге, у лютому 2021 року було у новій редакції прийнято Закон України «Про фінансовий лізинг», який докорінним чином змінив правила гри на лізинговому ринку України. Саме зазначені події багато в чому стали підґрунтям для певної корекції ключових кількісних показників розвитку лізингового ринку нашої держави.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

1. Закон України «Про захист прав споживачів». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1023-12> (дата звернення 02.05.2022)
2. Закон України «Про фінансовий лізинг» URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1201-20> (дата звернення 30.03.2022)
3. Закон України «Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2664-14> (дата звернення 20.04.2022)
4. Конвенція УНІДРУА про міжнародний фінансовий лізинг. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_263#Text (дата звернення 10.05.2022)
5. Цивільний кодекс України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15>
6. Про затвердження Положення про ліцензування та реєстрацію надавачів фінансових послуг та умови провадження ними діяльності з надання фінансових послуг. Постанова НБУ №153 від 21.12.2021 р.
7. Господарський Кодекс України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15> (дата звернення 15.04.2022)
8. Банківська енциклопедія / Під ред. А.М. Мороза. К.: Ельтон, 1993. 328 с.
9. Васильчишин О.В., Гетьман О.М. Лізинг як пріоритетний напрямок економічного зростання України Економічний аналіз. 2011. № 8. Ч. 1. 34 с.
10. Горіславська І.В. Правова природа лізингу та його використання у АПК України. Вісник Хмельницького інституту регіонального управління та права. 2002. № 1. С. 261–262.
11. Гринчук Ю.С. Економічна природа та сутність лізингу в аграрному секторі економіки України / Ю.С. Гринчук //Агроінком. 2005. №7. С. 35—40.
12. Грідіна Г. Фінансовий лізинг: проблеми та перспективи розвитку в Україні. Сектор «Економіки». Вісник Траєкторія науки. 2017. № 9. 3019- 3025с.

13. Гудзь О.Є. Сучасний вимір становлення та перспектив розвитку лізингових послуг в аграрній сфері. URL: http://agrofin.com.ua/files/gudz_17.pdf (дата звернення 19.04.2022)
14. Даньків Й., Остап'юк М. З історії розвитку та обліку лізингових операцій. Науковий вісник Ужгородського університету : Серія: Економіка. 2011. Вип. 2 (34). С. 276–279.
15. Дахно І.І., Бабіч Г. В., Барановська В. М., та ін. Зовнішньоекономічний менеджмент. Навчальний посібник. ЦУЛ 2012 р. 568 ст.
16. Дейнека Т. Соціально-економічні суперечності процесу глобалізації суспільства (політико-економічний аналіз). Київ : КНЕУ, 2018. 510 с.
17. Дученко М. М., Павленко Т. В. Стан та перспективи розвитку лізингової галузі в Україні. Ефективна економіка. 2019. № 1. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6849> (дата звернення: 03.05.2022).
18. Іванишин В.В., Волощук Ю.О. Лізинг як механізм оновлення матеріально-технічної бази агропромислового комплексу. Інноваційна економіка. 2018. № 9—10. С. 157—164.
19. Краковська А. Лізингова галузь в Україні: тенденції та рекомендації для зростання. Аналітичний звіт. К., 2018. 36 с.
20. Левченко О.А. Удосконалення інструментарію фінансово-кредитного механізму забезпечення лізингових операцій в Україні. Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія Економічні науки. 2018. Випуск 31. С. 88–92.
21. Міжнародні фінанси. О. М. Мозговий, Т. Є. Оболенська, Т. В. Мусієць: Навч. посіб. К.: КНЕУ, 2005. 557 с.
22. НБУ. Наглядова статистика. URL: <https://bank.gov.ua/ua/statistic/supervision-statist> (дата звернення 12.03.2022)
23. Недеря Л.В., Павличук С.В. Багатоаспектний підхід до визначення сутності поняття «лізинг». Молодий вчений. 2014. № 6 (09). С. 185–186.
24. Никитченко Ю. В. Лізинг в Україні і США: спільне та відмінне . Інвестиції: практика та досвід. 2015. № 7. С. 100–104.

25. Паєнтко Т. Інституціоналізація фінансової системи і трансакційні затрати у фінансових відносинах. Економіка та держава. 2011. № 11. С. 44-47.
26. Подік А. Історія виникнення та аналіз розвитку лізингу. Агросвіт. 2007. №14. С. 18-22.
27. Рудакова К.В. Проблеми нормативно-правового регулювання лізингових операцій в Україні та шляхи їх вирішення. Управління розвитком. 2014. № 6. С. 45–47.
28. Січко Д.С. Правова природа лізингу в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Львівський національний ун-т ім. Івана Франка. Львів, 2006. 19 с.
29. Управління міжнародною конкурентоспроможністю в умовах глобалізації економічного розвитку. У 2 т. За заг. ред. Д. Г. Лук'яненка, А. М. Поручника. К.: КНЕУ, 2006. 816 с.
30. Федулова Л. І. Технологічний розвиток економіки України: моногр. К.: Ін-т економіки та прогнозування, 2006. 627 с.
31. Франчук Н.М., Копняк Н.І. Переваги та недоліки лізингу. URL: http://www.rusnauka.com/21_NIEK_2007/Economics/24656.doc.htm. (дата звернення 15.04.2022)
32. Хомутенко Л.І. Напрями покращення механізмів міжнародного лізингу в Україні / Л.І. Хомутенко, К.А. Мохаммад // Бізнес Інформ. 2014. №5. С. 337–341.
33. Чеберяко О., Гнатюк О. Лізингові послуги у зарубіжних країнах: досвід для України. Світ фінансів, 2020. №1. С. 118-127/
34. Черевко Г.В. Лізинг: реалії, проблеми, перспективи / Г.В. Черевко, Г.Б. Калитка // Фінанси України. 1999. №2. С. 40—46.
35. Чухно А. А. Постіндустріальна економіка: теорія, практика та їх значення для України / А. А.Чухно. К. : Логос, 2003. 631 с.
36. Equipment Leasing & Finance Foundation. URL: <https://www.leasefoundation.org/> (дата звернення 11.04.2022)

37. Fitch Assigns Carlyle Global Market Strategies Euro CLO 2015-2 DAC Reset Final Ratings. URL: <https://www.fitchratings.com/research/structured-finance/fitch-assigns-carlyle-global-market-strategies-euro-clo-2015-2-dac-reset-final-ratings-22-02-2022> (дата звернення 20.04.2022)
38. Global Leasing Markets Report 2022-2030. URL: <https://finance.yahoo.com/news/global-leasing-markets-report-2022-131500841.html> (дата звернення 05.05.2022)
39. Global Leasing Report 2022. URL: <https://www.solifi.com/ebooks/global-leasing-report-2022/> (дата звернення 10.03.2022)
40. IAS 17 — Leases. URL: <https://www.iasplus.com/en/standards/ias/ias17> (дата звернення 01.05.2022)
41. Leasing Europe Organization. URL <https://www.leaseurope.org/> (дата звернення 25.03.2022)
42. Leasing Global Market Report 2021: COVID-19 Impact <https://www.researchandmarkets.com/reports/5238000/leasing-global-market-report-2021-covid-19> (дата звернення 20.04.2022)
43. Percentage of new cars leased in the U.S. 2021 | Statista. URL: <https://www.statista.com/statistics/453122/share-of-new-vehicles-on-lease-usa/> (дата звернення 22.04.2022)
44. Size of land leasing market in the United States from 2009 to 2021. URL: <https://www.statista.com/statistics/1040260/land-leasing-market-size-usa/> (дата звернення 11.04.2022)

**1. Forecasting the development of leasing market (on the example of Ukraine).
December 2016. Problems and Perspectives in Management 14(4-1):264-272**

The purpose of the study consists in the investigation of the leasing market and determining the prospects of its development in Ukraine, which will make possible for lessors to justify the choice of their strategies. There were forecasted values of the analyzed indicators of leasing market for the following three periods: the third quarter of 2016, fourth quarter of 2016, first quarter of 2017. It was proposed to calculate the integral development index of leasing services in Ukraine based on the amount of leasing companies in Ukraine, the amount of financial leasing contracts, the share of long-term lease agreements, the value of financial leasing contracts, the proportion of borrowed funds in the structure of leasing transactions financing, the share reward the lessor for the leased property in the structure of the lease payments, in the amount of leasing companies in Ukraine, the amount of financial leasing contracts, the share of long-term lease agreements, the value of financial leasing contracts, the proportion of borrowed funds in the structure of leasing transactions financing, the share reward the lessor for the leased property in the structure of the lease payments. The authors defined the growth of Ukrainian leasing market in the first quarter of 2017.

2. Gunel Safarova. (2021). MAIN FEATURES OF FINANCIAL LEASING USING INTERNATIONAL EXPERIENCE. International Journal of Innovative Technologies in Economy, (1(33)).

The article discusses the features of the development of leasing, taking into account international experience. Based on the experience of the American and Western European leasing market, analysis of the operating activities of foreign leasing companies, the theoretical foundations of investment financing from external financial sources using the international leasing mechanism are presented. The article reveals the features of the investment financing mechanism based on the international leasing scheme, taking into account the acceptability of financing conditions, both for the enterprise-lessee and for the company-lessor. Attention is drawn to the possibility of external financing of such a leasing transaction with the involvement of investors and the issue of bonds on the open

securities market. Leasing will allow not only to update the fixed assets of a number of leading industries, but also to solve the problem of financing this process at the same time. International experience of leasing application plays an important role in this. Without requiring large one-time expenses of their own funds from enterprises, leasing at the same time guarantees the purposeful development of financial resources, which ultimately will allow attracting into the industry the opportunities of the Russian capital market that have not been fully utilized so far, as well as funds from foreign investors.

3. Khoreva Inna Vyacheslavovna Trends of international lease market developing // Economics. 2017. №5 (26). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/trends-of-international-lease-market-developing> (дата звернення: 14.05.2022).

In today's market place in conditions of globalization the contribution of leasing to the development of the world economy remains strong. Currently, leasing transactions concluded in more than 100 countries, half of which are developing, where the volumes of new leasing business are quite significant. The growth and expansion of the global leasing market is a result of internationalization of both production and financial sphere. In this article international market development is analyzed, and its most important trends are highlighted. As a result of the analysis, the author notes that among the most striking features of the development of the global leasing industry in the period of the global crisis: a decrease in the solvency of lessees; growth of operational risks of many lessors in the context of a general decrease in the liquidity of assets leased; stricter requirements for the evaluation of leasing projects and lessees; weaken the financial base of many leasing companies (with the exception of international companies that are affiliated with large production holdings, transnational corporations and banks).

4. The Leasing – Evolutions and Trends Cristian Dragoş Teodorescu. ECONOMIC INSIGHTS – TRENDS AND CHALLENGES VOL.III (LXVI) NO. 2/2014. P. 85-92.

Due to the rapid technical progress, the product renewal and obsolescence of equipment and working facilities are particularly accelerated, and the leasing proves to be a cost-effective and easy way to extend and upgrade tools, machines and production. Throughout the history, the lease became more important due to the rapid development

of technology in agriculture, industry and transport. In Romania, after 1989, the lease has a rapid growth between 1996-2008, the rise amid to the development of companies based on government's regulations, in 2008 the leasing financing 4% of Romanian gdp. The Romanian leasing market is analyzed in this paper, starting from the official statistics for 2007-2012, processed and interpreted by the author. The analysis revealed the fact that on the background of the economic crisis, the leasing market decreased dramatically, a major consequence being the decrease of the lease's share in gdp, at 1 % of GDP in June 2012, in the same time with the economic activity's decrease and decrease in purchasing power. The leasing market registered a 75 % decrease in the analyzed period, from 4948 mil. euro in 2007 to 1243 mil. Euro in December 2013. Contrary to the market trend, we can say that the lease remains the main way of acquisition, especially for equipment and new vehicles, whose share market was 84-85% of the lease market year in the last 3 years. The paper presents also the legal basis of the lease, the main types of leases used in the Romanian market, especially for SMEs, and the advantages and disadvantages of this type of financing.

5. THE NATURE AND SIGNIFICANCE OF FINANCIAL LEASING IN UKRAINE, PROBLEMS OF DEVELOPMENT Chushak A.M., Mykulyak J.R., 2014.

The article determines the purpose of financial leasing in Ukraine, includes the analysis of the leasing market and braking factors of the lease. The analysis of recent research, publications and legislative and regulatory framework has also been included in the article. According to local experts, more than 50 % of fixed assets need to be updated. International experience shows that the lease is one of the productive ways to raise capital for fixed assets of enterprises. However, development of leasing in Ukraine lags international practice. The article focuses on the importance of leasing for priority segments of Ukraine's economy, namely agriculture, engineering industry, small and medium enterprises. From the analysis ranking of leasing companies we can conclude about the importance of organization leasing companies by banks. We presented the advantages of leasing in comparison with other methods of investment, found problems of leasing development and suggested possible solutions to these problems.

6. Forming methodologies to improving the efficiency of innovative companies based on leasing tools Andrey S. Nechaeva, Sergey V. Zakharova, Yuliya N. Barykinaa, Marina V. Vel'mb and Olga N. Kuznetsovab. JOURNAL OF SUSTAINABLE FINANCE & INVESTMENT 2022, VOL. 12, NO. 2, 536–553

This study is relevant since the formation of methodologies to improve the efficiency of innovative leasing-based companies is vital since the leasing form of financing are significant in updating the fixed assets of small and medium enterprises. The aim is to create an original leasing tool to improve the efficiency of innovative companies. The study uses comparative analysis, economic and mathematical modeling of synthesis, and graphical methods of data processing. Methodology to use leasing tools to improve the efficiency of innovative enterprises are presented. The result is the method of calculating lease payments for operating leasing regarding both the method of calculating depreciation based on the sum of years and the amounts of insurance payments for financial and property insurance. This method allows those who uses operational leasing to vary the indicators that form the lease payment through a variable coefficient of the depreciable part of the leasing property.

7. Al-Qaisi, K.M. (2018). Financial Leasing in the Mena Region. Analysis of the Institutional and Legal Aspects, International Journal of Academic Research in Accounting, Finance and Management Sciences, 8 (1): 119-130,

The aim of the research paper is to make an assessment of the industry of financial leasing and ascertain the role that it plays in the enhancement of financial intermediation in different MENA nations. The approach was known to have followed involvement of both comparative and critical analysis of the financial indicators and the review of institutional, regulatory, and legal frameworks in the chosen countries. This paper also identifies the various impediments and sets forth numerous policy recommendations on promotion of the role playing by the financial leasing sector in the enhancement of financial systems and the strengthening of enterprise access in order to finance firms and more so those on the small scale. It is quite apparent that numerous nations in MENA have indeed made significant strides in the most recent times towards the development of financial leasing. However, it is important to note that there are indeed numerous challenges ahead that need to be addressed.

**8. Agricultural Leasing Market Scoping Study for Sub-Saharan Africa
REDUCING POVERTY THROUGH FINANCIAL SECTOR DEVELOPMENT.
March 2017.**

This scoping study applies a market systems approach to agricultural equipment leasing in sub-Saharan Africa in order to capture a holistic view of how the leasing market currently works. The study has analysed core market functions (supply and demand), as well as supporting market functions and the policy environment. The analysis has included both primary and secondary research, notably literature reviews and targeted interviews with key informants. A country selection framework has examined the breadth of the financial sector, relative importance of agriculture in the overall economy, total employment provided by the agriculture sector, presence of major agricultural equipment suppliers and the presence of leasing companies. It has led to a closer analysis of the following countries: Ethiopia, Ghana, Kenya, Mozambique, Nigeria, Tanzania, Uganda and Zambia. Additional references have been made to South Sudan and Liberia, offering general insights on agricultural leasing in a selection of fragile and conflict-affected states (FCAS), as well as to Rwanda.

9. Lin, W.; Lu, J.; Zhu, J.; Xu, L. Research on the Sustainable Development and Dynamic Capabilities of China's Aircraft Leasing Industry Based on System Dynamics Theory. Sustainability 2022, 14, 1806.

The Boeing 737 MAX crisis and COVID-19 pandemic have seriously influenced the development of China's aircraft leasing industry in the past two years. This paper applies system dynamics theory to explore the sustainable development of China's aircraft leasing industry. It analyses the dynamic mechanism and constructs a system dynamics model. Based on China's macroeconomic data and historical data from the financial, aviation, and leasing industries, it aims to stimulate the development of China's aircraft leasing industry in the next five years. Through sensitivity analysis, this research finds that changes in GDP growth have the most obvious impact on the sustainable development of China's aircraft leasing industry. Reducing the average financing cost and the income tax rate of aircraft leasing companies, increasing their investment in talent, and controlling risk will increase the market share of China's aircraft leasing companies and promote the development of the industry. However, increasing the number of aircraft leasing companies has little effect on market share. On this basis, this paper proposes policy recommendations to promote the sustainable development of China's aircraft leasing industry.

10. Pashchenko, Y. (2020). State and prospects of functioning of the market of leasing services in agriculture. Agricultural and Resource Economics: International Scientific E-Journal, 6(2), 91-107.

The article thoroughly investigates the development of the leasing services market in Ukraine, analyzes the trends of its development. The peculiarities of leasing as a type of economic activity that affect its development and spread are generalized. It is determined that the most active use of leasing operations is in agriculture and transport. It is established that the main players in the market of financial leasing services are legal entities lessors, the ten largest of them form up to 80 % of the portfolio of existing contracts. If the trend to increase the value of the leasing portfolio is maintained, in 2020 the value of financial leasing agreements in Ukrainian agriculture may increase to 8192.6 mln UAH. It is determined that leasing is a common way to form the material-and-technical base of agricultural production, it increases the productivity, helps to modernize of agribusiness and increase the competitiveness of products, enterprises and the industry as a whole.

“INTERNATIONAL LEASING IN UKRAINE: STATE AND PROSPECTS”

The work analyses the theoretical basis and principles of leasing activity. The author analyses the essence and definition of international leasing. The author made an attempt to identify pros and cons of international leasing.

The separate part of the paper deals with the specific features of current state of global leasing market. The author tries to identify the features of European leasing market and leasing market in US.

After conducting this research, the author came to the conclusion that the current state global leasing market was highly influenced by COVID-19 and its volumes were decreased much.

On the basis of the work, the author formulated some prospective for the development of leasing market in Ukraine.