

МІЖРЕГІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ  
УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ



ISSN 2523-4536

**НАУКОВІ ПРАЦІ  
МІЖРЕГІОНАЛЬНОЇ АКАДЕМІЇ  
УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ  
ЕКОНОМІЧНІ НАУКИ**

**SCIENTIFIC WORKS  
OF INTERREGIONAL ACADEMY  
OF PERSONNEL MANAGEMENT  
ECONOMIC SCIENCES**

**Випуск 3 (66), 2022**



Видавничий дім  
«Гельветика»  
2022

# Редакційна колегія

**Датій О. І.**, д-р екон. наук, проф., Міжрегіональна Академія управління персоналом – **Головний редактор**

**Бутенко Н. В.**, д-р екон. наук, проф., Київський національний університет імені Тараса Шевченка – **заступник Головного редактора**

**Андріюченко К. А.**, д-р екон. наук, проф., Державний університет інфраструктури та технологій

**Антоненко І. Я.**, д-р екон. наук, проф., Національний університет харчових технологій

**Бердар М. М.**, д-р екон. наук, проф., Київський національний університет імені Тараса Шевченка

**Бойченко Е. Б.**, д-р екон. наук, проф., Таврійський національний університет імені В. І. Вернадського

**Бондаренко В. М.**, д-р екон. наук, проф., Вінницький торговельно-економічний інститут Київського національного торговельно-економічного університету

**Борецька Н. П.**, д-р екон. наук, проф., Київський національний університет технологій та дизайну

**Вербівська Л. В.**, канд. екон. наук, доц., Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича

**Габчак Н. Ф.**, канд. геогр. наук, доц., Ужгородський національний університет

**Галаченко О. О.**, д-р екон. наук, проф., Вінницький інститут Міжрегіональної Академії управління персоналом

**Ганжуренко І. В.**, д-р екон. наук, проф., Міжрегіональна Академія управління персоналом

**Горбач Л. М.**, канд. екон. наук, доц., Волинський інститут імені В'ячеслава Липинського Міжрегіональної Академії управління персоналом

**Грановська В. Г.**, д-р екон. наук, доц., Херсонський державний аграрно-економічний університет

**Дугар Т. Є.**, канд. екон. наук, доц., Полтавський державний аграрний університет

**Дячков Д. В.**, д-р екон. наук, доц., Полтавський державний аграрний університет

**Жиленко К. М.**, д-р екон. наук, доц., Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара

**Заяць О. І.**, д-р екон. наук, доц., Ужгородський національний університет

**Зибарева О. В.**, д-р екон. наук, проф., Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича

**Карпенко А. В.**, д-р екон. наук, доц., Національний університет «Запорізька політехніка»

**Крутько М. А.**, канд. екон. наук, доц., Харківський національний технічний університет сільського господарства імені Петра Василенка

**Курмасв П. Ю.**, д-р екон. наук, проф., Уманський державний педагогічний університет імені Павла Тичини

**Машіка Г. В.**, д-р геогр. наук, доц., Ужгородський національний університет

**Могилевська О. Ю.**, д-р екон. наук, доц., Київський міжнародний університет

**Моторин Р. М.**, д-р екон. наук, проф., Київський національний торговельно-економічний університет

**Негода Ю. В.**, д-р екон. наук, доц., Національний університет біоресурсів і природокористування України

**Нестерчук І. К.**, канд. геогр. наук, доц., Поліський національний університет

**Підвальна О. Г.**, канд. екон. наук, доц., Вінницький національний аграрний університет

**Плаксієнко В. Я.**, д-р екон. наук, проф., Полтавський державний аграрний університет

**Пристемський О. С.**, д-р екон. наук, доц., Херсонський державний аграрно-економічний університет

**Самойлик Ю. В.**, д-р екон. наук, проф., Полтавський державний аграрний університет

**Сьомич М. І.**, д-р екон. наук, проф., Полтавський державний аграрний університет

**Удовенко І. О.**, канд. екон. наук, доц., Уманський національний університет садівництва

**Утенкова К. О.**, д-р екон. наук, доц., Харківський національний аграрний університет імені В. В. Докучаєва

**Фірсова С. Г.**, канд. екон. наук, доц., Київський національний університет імені Тараса Шевченка

**Цимбал Л. І.**, д-р екон. наук, проф., Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана

**Шоробура І. М.**, д-р пед. наук, проф., Хмельницька гуманітарно-педагогічна академія

**Ящишина І. В.**, д-р екон. наук, проф., Кам'янець-Подільський національний університет імені І. Огієнка

**Małgorzata Okręglicka**, dr. hab., prof. PCz, Czestochowa University of Technology (Poland)

**Wioletta Wereda**, PhD, Military University of Technology (Poland)

«Наукові праці Міжрегіональної Академії управління персоналом. Економічні науки» включено до переліку наукових фахових видань України в галузі економічних наук (категорія «Б») на підставі Наказу МОН України від 29 червня 2020 року № 735 (додаток 4)

Спеціальності: 051 – Економіка; 071 – Облік і оподаткування; 072 – Фінанси, банківська справа та страхування; 073 – Менеджмент; 075 – Маркетинг; 076 – Підприємництво, торгівля та біржова діяльність; 241 – Готельно-ресторанна справа; 242 – Туризм; 292 – Міжнародні економічні відносини.

Затверджено Вченою радою  
Міжрегіональної Академії управління персоналом 28.09.2022 (протокол № 7)

Свідectво про державну реєстрацію друкованого засобу масової інформації  
серія KB № 24776-14716P,  
видане Міністерством юстиції України 21.04.2021 р.

DOI: 10.32689/2523-4536

**Наукові праці МАУП. Економічні науки.** 2022. Вип. 3 (66). Київ : Міжрегіональна Академія управління персоналом, 2022. 136 с.

Публікуються статті науковців, які досліджують актуальні проблеми розвитку економіки. Для науковців, викладачів, аспірантів, студентів та всіх, кого цікавить розвиток економічної науки в Україні.

## ЗМІСТ

### ЕКОНОМІЧНА ТЕОРІЯ ТА ІСТОРІЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ДУМКИ

|                                                                      |   |
|----------------------------------------------------------------------|---|
| <b>Видобора В. В.</b><br>ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ПРОМИСЛОВОЇ ПОЛІТИКИ..... | 7 |
|----------------------------------------------------------------------|---|

### СВІТОВЕ ГОСПОДАРСТВО І МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ

|                                                                                                                                                                                     |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Македон В. В., Михайленко О. Г.</b><br>ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ<br>МІЖНАРОДНОГО СТРАХОВОГО РИНКУ<br>НА ЗАСАДАХ ПОРІВНЯЛЬНИХ ДЕТЕРМІНАНТ.....                          | 13 |
| <b>Самойлик Ю. В., Боровик Т. В., Вернигора М. В.</b><br>СТРАТЕГІЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ<br>АГРОПРОДОВОЛЬЧОГО СЕКТОРУ ЕКОНОМІКИ<br>В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЙНИХ ЗАГРОЗ І ВИКЛИКІВ..... | 21 |

### ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ

|                                                                                                                  |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Барингольц С. М.</b><br>РИНОК СИСТЕМОЇ ІНТЕГРАЦІЇ<br>В СТРУКТУРІ ГАЛУЗІ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ УКРАЇНИ..... | 29 |
| <b>Перегуда Ю. А.</b><br>КОН'ЮНКТУРА УКРАЇНСЬКОГО РИНКУ<br>ПРОДУКЦІЇ ТВАРИННИЦТВА.....                           | 39 |

### ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ

|                                                                                                                                                                   |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Горбачук О. І.</b><br>ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ<br>УКРАЇНСЬКОГО РИНКУ ЕЛЕКТРОЕНЕРГІЇ<br>В КОНТЕКСТІ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ТА ЄВРОАТЛАНТИЧНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ.....                 | 46 |
| <b>Дем'яненко Н. В., Самойлик Ю. В., Ковальчук А. О.</b><br>ОСОБЛИВОСТІ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ.....                                      | 52 |
| <b>Дрималовська Х. В.</b><br>СУТНІСТЬ ТА ЗНАЧЕННЯ HR-МЕНЕДЖМЕНТУ<br>В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ.....                                                                    | 58 |
| <b>Каліна І. І., Палій С. А., Шуляр Н. М.</b><br>ВИЗНАЧЕННЯ ОСНОВНИХ ПРІОРИТЕТІВ РЕАЛІЗАЦІЇ<br>СТРАТЕГІЇ ЦИФРОВІЗАЦІЇ ПІДПРИЄМСТВ<br>В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ..... | 63 |
| <b>Квасній Л. Г., Квасній З. В., Грицко О. М.</b><br>УПРАВЛІННЯ ЕФЕКТИВНІСТЮ СТРАТЕГІЇ ЦИФРОВОГО БІЗНЕСУ.....                                                     | 70 |
| <b>Квасній Л. Г., Квасній З. В., Паславська В. В.</b><br>ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТІ ЛІЗИНГУ<br>ДЛЯ РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ.....                      | 77 |

**Писаренко С. В., Опанасенко О. С., Божко К. В.**

ЗМІНА КОНЦЕПЦІЇ МОТИВАЦІЇ ПРАЦІ

ТА ЇЇ ВПЛИВ НА ЕФЕКТИВНІСТЬ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ.....83

**Сорокотяга М. С., Таран О. М.**

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДИВЕРСИФІКАЦІЇ

ЯК СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ГАЛУЗІ СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА.....90

**Чумаченко О. Г.**

ЕКОНОМІЧНІ ПЕРСПЕКТИВИ МАЛОЇ ГІДРОЕНЕРГЕТИКИ

ЯК СКЛАДОВОЇ ВДЕ УКРАЇНИ.....97

## **РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ І РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА**

**Поручинська І. В., Поручинський В. І., Слащук А. М.**

ОСОБЛИВОСТІ РОБОТИ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ

В МІСТАХ ЗАХІДНОГО РЕГІОНУ УКРАЇНИ.....102

**Хитра О. В.**

СИНЕРГЕТИЧНІ ЕФЕКТИ КЛАСТЕРИЗАЦІЇ

РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТИЧНОГО БІЗНЕСУ

ЯК ПЕРЕДУМОВА СТАЛОГО РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ.....109

## **БУХГАЛТЕРСЬКИЙ ОБЛІК, АНАЛІЗ ТА АУДИТ**

**Кашена Н. Б., Чміль Г. Л., Остапенко Р. М.**

ЕКОНОМІЧНА АКТИВНІСТЬ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ:

КОНЦЕПТ, СУТНІСТЬ ТА ВИДИ.....120

## **МАТЕМАТИЧНІ МЕТОДИ, МОДЕЛІ ТА ІНФОРМАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ В ЕКОНОМІЦІ**

**Шульжик Ю. О., Грицко Р. Ю., Пеканець С. Р.**

УПРАВЛІННЯ ЗМІНАМИ В УМОВАХ ЦИФРОВІЗАЦІЇ.....127

DOI: <https://doi.org/10.32689/2523-4536/66-11>  
УДК 005.521: 658.5

**Квасній Л. Г.**

кандидат економічних наук, доцент,  
професор кафедри менеджменту організацій, економіки та підприємництва,  
Прикарпатський інститут імені Михайла Грушевського  
Міжрегіональної академії управління персоналом, м. Трускавець  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5248-544X>

**Квасній З. В.**

кандидат економічних наук,  
доцент кафедри менеджменту організацій, економіки та підприємництва,  
Прикарпатський інститут імені Михайла Грушевського  
Міжрегіональної академії управління персоналом, м. Трускавець  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9124-1579>

**Паславська В. В.**

кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри менеджменту організацій, економіки та підприємництва,  
Прикарпатський інститут імені Михайла Грушевського  
Міжрегіональної академії управління персоналом, м. Трускавець  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1083-1006>

**Kvasnii Lyubov**

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,  
Professor of the Department of Management of Organizations,  
Economics and Entrepreneurship  
of the Mykhailo Hrushevsky Precarpathian Institute  
of the Interregional Academy of Personnel Management, Truskavets

**Kvasniy Zenoviy**

Candidate of Economic Sciences,  
Associate Professor of the Department of Management of Organizations,  
Economics and Entrepreneurship  
of the Mykhailo Hrushevsky Precarpathian Institute  
of the Interregional Academy of Personnel Management, Truskavets

**Paslavska Victoria**

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,  
Associate Professor of the Department of Organizational Management,  
Economics and Entrepreneurship  
of the Mykhailo Hrushevskyi Prykarpattian Institute  
of the Interregional Academy of Personnel Management, Truskavets

## **ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТІ ЛІЗИНГУ ДЛЯ РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ**

## **WAYS OF INCREASING THE PERFORMANCE OF LEASING FOR THE DEVELOPMENT OF SEA TRANSPORT**

*Мета дослідження полягає у визначенні особливостей лізингу в морському транспорті та розробці пропозицій щодо шляхів підвищення його ефективності. Обґрунтовано, що в Україні лізинг застосовується ще в незначних масштабах, а лізингові операції знаходяться на стадії становлення і мають складний, а інколи і суперечливий характер. Акцентовано увагу на тому, що фінансовий лізинг обладнання, предметом якого є судна – це вид фінансової послуги судноплавства з великим міжнародним впливом, а лізинг суден – важлива частина фінансового лізингу. Враховуючи специфіку фінансового лізингу в судноплавстві, зазначено, що розвиток індустрії фінансового лізингу може не тільки сприяти припливу коштів в морський економічний розвиток, але й ефективно збільшити місцеві бюджетні надходження та сприяти економічному розвитку окремого морського регіону. Обґрунтовано необхідність покращити та посилити політичну підтримку галузі фінансового лізингу, оскільки розвиток індустрії фінансового лізингу може не тільки сприяти припливу*

коштів в морський економічний розвиток, але й ефективно збільшити місцеві бюджетні надходження та сприяти економічному розвитку окремого морського регіону. Доведено, що важливою проблемою у розвитку фінансового лізингу у морській галузі є відсутність професіоналів, які б одночасно володіли лізинговим бізнесом і сучасними методами управління. Сформульовані основні критерії для орендодавців суден, які мають право на новий режим оподаткування. З метою успішної реалізації стратегії розвитку морської галузі в статті зроблено конкретні пропозиції щодо розвитку фінансового лізингу в морській галузі. Доведено, що невизначені перспективи зростання торгівлі, викликані відновленням світової економіки в середньостроковій і довгостроковій перспективі, а також невизначеність політики, спричинена новими правилами енергозбереження та захисту навколишнього середовища, висувають підвищені вимоги до практиків морського лізингу. На думку авторів, використовуючи переваги фінансового лізингу, можна й надалі сприяти структурній перебудові, трансформації та модернізації судноплавної та суднобудівної промисловості країни.

**Ключові слова:** лізинг, фінансовий лізинг суден, результативність лізингу, морський транспорт, розвиток.

*The purpose of the study is to determine the peculiarities of leasing in maritime transport and to develop proposals for ways to improve its efficiency. It is substantiated that in Ukraine leasing is still used on a small scale, and leasing operations are at the stage of formation and have a complex and sometimes contradictory nature. Attention is drawn to the fact that the financial leasing of equipment, the subject of which is a ship, is a type of shipping financial service with a large international influence, and the leasing of ships is an important part of financial leasing. Taking into account the specifics of financial leasing in shipping, it is noted that the development of the financial leasing industry can not only contribute to the inflow of funds into maritime economic development, but also effectively increase local budget revenues and contribute to the economic development of a separate maritime region. The need to improve and strengthen the political support of the financial leasing industry is substantiated, since the development of the financial leasing industry can not only contribute to the inflow of funds into maritime economic development, but also effectively increase local budget revenues and contribute to the economic development of a separate maritime region. It has been proven that an important problem in the development of financial leasing in the maritime industry is the lack of professionals who simultaneously own the leasing business and modern management methods. The main criteria for ship lessors who are entitled to the new taxation regime have been formulated. In order to successfully implement the strategy for the development of the maritime industry, the article makes specific proposals for the development of financial leasing in the maritime industry. Uncertain prospects for trade growth caused by the recovery of the global economy in the medium and long term, as well as policy uncertainty caused by new regulations on energy conservation and environmental protection, have been proven to place increased demands on marine leasing practitioners. According to the authors, using the advantages of financial leasing, it is possible to further contribute to the structural restructuring, transformation and modernization of the country's shipping and shipbuilding industry.*

**Keywords:** leasing, financial leasing of ships, efficiency of leasing, maritime transport, development.

**Постановка проблеми.** Транспорт є основою, провідною та стратегічною галуззю національної економіки, важливою галуззю послуг та важливою частиною сучасної економічної системи, важливою опорою для побудови нової моделі розвитку, спрямованої для покращення життя людей. Тому питання розвитку транспортної галузі, особливо, морського транспорту, перебуває в центрі уваги багатьох науковців. Вагомий вплив на такий розвиток може спричинити розвиток фінансового лізингу. Галузь фінансового лізингу виникла в Сполучених Штатах після Другої світової війни, а потім швидко розвинулась у всьому світі. В останні роки надзвичайною популярністю користується фінансовий лізинг суден як різновид фінансового лізингу.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Із зростанням ролі світового ринку морських перевезень питання ефективності використання фінансового лізингу викликають все більший інтерес. Сутність лізингу як економічної категорії та об'єкта бухгалтерського обліку, особливості правового забезпечення операцій з лізингу розглянуто в наукових працях Т. А. Бондар [3], І. В. Клименка, К. В. Кабаніхіна [7], Н. О. Рязанова

[8], Р. П. Саблук [9], Л. О. Ющишина [14], Розробці теоретичного підходу щодо лізингу як виду господарської діяльності приділяють увагу О. І. Баєва [2], І. Вишнякова [4]. Т. І. Топішко [11] та Н. І. Семен [10] які досліджували основні функції лізингу транспортних засобів. Г. О. Холодний [13] досліджував лізинг в інвестиційному механізмі інноваційного розвитку підприємств. Н. А. Антонюк [1] значну увагу приділяє ефективності лізингу як джерела фінансування інвестицій. Оскільки в останні роки спостерігається зростання ролі лізингу в морському транспорті, то потребує подальшого дослідження питання шляхів підвищення результативності лізингу в такому виді транспорту.

**Мета дослідження** полягає у визначенні особливостей лізингу в морському транспорті та розробці пропозицій щодо шляхів підвищення його результативності.

**Методи, об'єкт та предмет дослідження.** Як загальнонаукові методи дослідження використані аналіз, синтез, узагальнення. Як емпіричні методи дослідження використані методи спостереження. Об'єктом дослідження є лізинг у морському транспорті. Предметом дослідження роботи є шляхи

підвищення результативності лізингу в морському транспорті.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** В Законі України «Про фінансовий лізинг» зазначено, що «фінансовий лізинг – вид правових відносин, за якими лізингодавець зобов’язується відповідно до договору фінансового лізингу на строк та за плату, визначені таким договором, передати лізингоодержувачу у володіння та користування як об’єкт фінансового лізингу майно, що належить лізингодавцю на праві власності та набуто ним без попередньої домовленості із лізингоодержувачем, або майно, спеціально придбане лізингодавцем у продавця (постачальника) відповідно до встановлених лізингоодержувачем специфікацій та умов, а також які передбачають при цьому додержання принаймні однієї з ознак (умов) фінансового лізингу» [5]. В Україні лізинг застосовується ще в незначних масштабах [6]. В основному, лізингові операції знаходяться на стадії становлення і мають складний, а інколи і суперечливий характер. У загальному обсязі інвестицій в національній економіці частка лізингу становить 3–5%. Для порівняння: у США – 50%, в Європі – 40%, в Азії – 80% [1; 10; 14]. Тому в Україні необхідно підняти рівень цифрових навичок на вищий і серйозніший рівень і змінити наше власне усвідомлення необхідності цифрової трансформації суспільства в цілому. Цифрова трансформація – це не лише привілей великих і багатих, але й чудова можливість для мало розвинутих країн. Вона не може допомогти нам подолати економічний і соціальний розрив, але її застосування може прискорити його скорочення. Цифрова економіка як один із шляхів до цифрової трансформації є водночас її результатом. Тому актуальними, на нашу думку, мають бути два сценарії: базовий і альтернативний на випадок подальшого погіршення глобальної ситуації.

Фінансовий лізинг суден як різновид фінансового лізингу – це фінансовий лізинг обладнання, предметом якого є судна. Виокремлюючи специфіку фінансового лізингу в судноплавстві, доцільно зазначити, що фінансовий лізинг – це вид фінансової послуги судноплавства з великим міжнародним впливом, а лізинг суден – важлива частина фінансового лізингу. Отже, фінансовий лізинг – це сучасна бізнес-модель, яка об’єднує фінансування та фінансування, торгівлю та технічні послуги. Оператор може безпосередньо придбати сучасне обладнання та здати його в оренду орендареві для покращення технічного рівня обладнання орендаря; він може

забезпечити орендаря капітальними потребами для усунення застарілого обладнання та створення нового передового обладнання, а також слугувати трансформації та модернізації підприємства; його можна придбати безпосередньо у підприємств, які мають труднощі з операційною діяльністю. Відносно сучасне обладнання здається в оренду підприємствам із ринковими та діловими операціями для досягнення високоякісної реорганізації активів і підтримки регіональних промислових переваг, що може сприяти експорту та продажу продукції галузі морського обладнання.

В статті 3 Закону України «Про фінансовий лізинг» [5] зазначено, що «відносини між лізингодавцем та лізингоодержувачем, що виникають на підставі договору фінансового лізингу, регулюються положеннями Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України з урахуванням особливостей, встановлених законами України з питань регулювання діяльності з надання фінансових послуг, цим Законом та іншими законами України, а також прийнятими на їх виконання нормативно-правовими актами» [5].

В Законі також зазначено, що «відносини, що виникають між лізингодавцем та продавцем (постачальником) у зв’язку з набуттям лізингодавцем у власність об’єкта фінансового лізингу для подальшої передачі цього об’єкта лізингоодержувачу на підставі договору фінансового лізингу, регулюються положеннями Цивільного кодексу України про купівлю-продаж, поставку з урахуванням особливостей, встановлених цим Законом» [5].

Перевагами фінансового лізингу є гнучкість обслуговування, хороша контролюваність ризиків, широкий спектр пільгових умов, він став важливим інструментом упорядкування корпоративного капіталу, трансформації та модернізації, управління активами, управління витратами та стимулювання збуту. Як найбільш тісно пов’язаний метод фінансування з реальною економікою, фінансовий лізинг відомий як «промоутер нової економіки» в розвинутих країнах Європи та Сполучених Штатів.

Фінансовий лізинг має великий ринковий попит. Сучасне морське рибальство, портова та судноплавна логістика, морська біомедицина, морський туризм, морське машинобудування та суднобудування, будівництво інфраструктури та інші галузі є важливою частиною морської економіки в кожній країні, і більшість із цих галузей є капіталомісткими галузями з великими інвестиціями. Термін окупності ще відносно тривалий, а потреба

в інвестиційних коштах далеко недостатня для накопичення галуззю та підприємствами, і повинна вирішуватися за рахунок зовнішнього фінансування. Як новий метод фінансування, фінансовий лізинг має суттєвий зв'язок із морською економікою. Продукція або обладнання вищезазначених провідних галузей дуже підходять для фінансового лізингу, наприклад, океанські рибальські судна, рефрижераторні транспортні судна, холодильні камери, обладнання для глибокої обробки водних продуктів, атракціони, круїзи, гідролітаки тощо. Розвиток індустрії фінансового лізингу може не тільки сприяти припливу коштів в морський економічний розвиток, але й ефективно збільшити місцеві бюджетні надходження та сприяти економічному розвитку окремого морського регіону.

На нашу думку, необхідно покращити та посилити політичну підтримку галузі фінансового лізингу. Як нова сфера сучасної індустрії послуг, підприємства фінансового лізингу також зіткнулися з певними труднощами в процесі розвитку. Наприклад, з точки зору показників зовнішнього боргу, оскільки спільні лізингові компанії не мають інвестиційного розриву, підприємства не можуть здійснювати фінансування зовнішнього боргу та не можуть запроваджувати недорогі фонди, тоді як компанії фінансового лізингу в достатньо розвинутих морських регіонах чи територіях можуть позичати зовнішнє боргове фінансування.

Важливою проблемою у розвитку фінансового лізингу у морській галузі є відсутність професіоналів, які б одночасно володіли лізинговим бізнесом і сучасними методами управління. Фінансовий лізинговий бізнес є надзвичайно комплексним і вимагає високих професійних знань, включаючи професійні знання в багатьох сферах, таких як фінанси, інвестиції, торгівля, технології, менеджмент, фінансове право.

Повністю підтримуємо наукову позицію Н. Антонюк, що «створення умов для широкого використання лізингових послуг сприятиме фінансуванню для оновлення основних фондів вітчизняних підприємств та зростанню обсягів виробництва у різних галузях економіки, а це забезпечить збільшення робочих місць та покращення рівня життя населення» [1].

На нашу думку, можна констатувати, що усі лізингові установи можна класифікувати на основі різних класифікаційних ознак, а саме: об'єкт лізингу, джерело фінансування та характер установи. Проте через різні інвестиційні мотиви інвесторів та переваги самих

інвесторів, лізингові компанії можуть бути фінансовими установами чи комерційними та брокерськими установами нефінансових установ, вони можуть бути комплексними чи професійними самостійними установами або дочірньою установою, яка може бути спеціалізованою на фінансовому лізингу. Тобто це може бути як фінансовий лізинг, так і операційний лізинг.

Вважаємо, що перспективними можуть бути такі пропозиції щодо підвищення результативності фінансового лізингу в морській галузі:

1) Посилення лідерства, підтримки політики та сприяння промисловому розвитку. Індустрія фінансового лізингу є багатогалуззю, багатогалузевою та міжрегіональною галуззю. Необхідно зміцнити організаційне керівництво та встановити надійний механізм координації та управління. Необхідно повністю розуміти важливість індустрії фінансового лізингу для сприяння економічному та соціальному розвитку регіону чи країни в цілому, сприймати розвиток індустрії фінансового лізингу як важливий засіб підтримки реальної економіки, сприяти підприємницьким інноваціям та економічним перетворенням та модернізації, а також підвищити суспільну обізнаність про галузь фінансового лізингу різними способами.

2) Рекомендується створити керівну групу з головними керівниками територіальної громади як лідера групи, а також муніципального бюро торгівлі, фінансової служби, економіки та фінансів, державного та місцевого оподаткування, банківського нагляду, митниці, зони каско та інших відповідних відділів для участі, як сервісної платформи, координації та вирішення проблем, що виникають у розвитку індустрії фінансового лізингу, а також надання політичної підтримки для зручності обслуговування.

3) На основі зарубіжного досвіду необхідно застосовувати пільгові стимули для заохочення більшої кількості фінансових лізингових компаній.

Пільгова політика у 2020/2021 податковому році включає надання нульової ставки податку (0%) для прибутку від лізингу суден та пільгову ставку 8,25% для прибутку від лізингу суден. Щодо конкретного змісту нової системи оподаткування та її впливу на галузь, можна констатувати наступне:

– вплив нової системи оподаткування на традиційних судовласників та операторів суден такий: традиційні власники суден можуть продовжувати дотримуватися податкового законодавства, користуватися

податковими пільгами на оренду чартеру, отриману від управління судновим бізнесом;

з іншого боку, новий режим оподаткування для лізингодавців, які не є операторами суден, поширюється лише на операційну оренду (окрім суборенди, де термін оренди не визначено) або фінансову оренду на термін понад один рік.

Критерії для орендодавців суден, які мають право на новий режим оподаткування наступні: право на застосування нового режиму оподаткування залежить від того, чи є сторона оператором судна, який займається лізинговою діяльністю, пов'язаною з веденням суднового бізнесу; чи лізингодавцем, який займається лише лізингом суден діяльності. Усі відповідні елементи для кожної ситуації враховують конкретні практичні питання, включаючи виконувані функції та ризики. Однак новий режим оподаткування поширюється лише на договори оренди на строк більше одного року (крім суборенди, яка є операційною орендою). Щоб отримати право на новий режим оподаткування, власники суден або оператори суден, які займаються іншою діяльністю, можуть створити незалежну компанію спеціально для участі в бізнесі лізингу суден.

Пропонована схема пільги від бази оподаткування в розмірі 20% для орендодавців суден посиляється не лише на режим лізингу повітряних суден, але й на надбавки до амортизації судна (як початкові, так і щорічні надбавки), викладені в IRO. Вирахування 20% податкової бази є розумним за новою системою оподаткування та адекватно компенсує втрати судновласника від амортизації.

**Висновки.** Невизначені перспективи зростання торгівлі, викликані відновленням світової економіки в середньостроковій і довгостроковій перспективі, а також невизначеність політики, спричинена новими правилами енергозбереження та захисту навколишнього середовища, висувають підвищені вимоги до практиків морського лізингу.

Використовуючи переваги фінансового лізингу, можна й надалі сприяти структурній перебудові, трансформації та модернізації судноплавної та суднобудівної промисловості країни.

У книзі IFC 1998 року «Уроки фінансових установ» [12, с. 50] чітко пояснюється, що «на відміну від тих країн, де банки або універсальні фінансові установи надають послуги лізингу, рівень проникнення лізингу (лізинг як частка фінансування інвестицій) є вищим у країнах, які здійснюють більшу частину бізнесу. Це пов'язано з тим, що останні ширше використовують відповідні навички та мають більшу концентрацію на ринку. Однак на деяких ринках лізингові компанії можуть бути у невідповідному становищі порівняно з банками, які мають доступ до недорогих депозитних коштів, особливо якщо банки починають конкурувати до того, як спеціалізовані лізингові компанії досягнуть рівня проникнення на ринок в межах від 5% до 10%.

Таким чином, новий режим лізингу суден надає звільнення від податку на прибуток для правомочних орендодавців суден або операторів суден.

На нашу думку, необхідно підтримувати підприємства, щоб вони ставали конкурентоспроможнішими, заохочувати підприємства виходити на глобальний рівень, працювати в регіонах і активно намагатися розвивати міжнародний лізинговий бізнес. Необхідно реалізувати вимоги, орієнтовані на політику, заохочувати підприємства фінансового лізингу підтримувати розвиток ключових підприємств в регіоні, надавати пріоритет розвитку бізнесу фінансового лізингу в таких галузях, як океанське рибальство, морське інженерне обладнання, портова та судноплавна логістика, біомедицина, морський туризм та ін. Також необхідно стимулювати розвиток лізингового бізнесу, морської інфраструктури та брати участь у будівництві інфраструктури транспорту, зв'язку, енергопостачання, водопостачання, газопостачання, очищення стічних вод.

#### Список використаних джерел:

1. Антонюк Н. А. Ефективність лізингу як джерела фінансування інвестицій. URL: <https://essuir.sumdu.edu.ua>
2. Баєва О. І. Лізингові відносини в аграрному секторі економіки України : дис. ... канд. екон. наук : 08.07.02. Київ : Національний науковий центр «Інститут аграрної економіки», 2004.
3. Бондар Т. А. Сутність лізингової діяльності в Україні та проблеми її регулювання. *Науковий вісник Національного аграрного університету*. 2011. № 44. С. 189–191.
4. Вишняков І. Теоретичні аспекти визначення поняття «лізинг». *Вісник Академії митної служби України*. 2002. № 4 (16). С. 22–30.
5. Закон України «Про фінансовий лізинг» (1998). URL: <https://zakon.rada.gov.ua>.
6. Інформаційно-аналітичний портал «Лізинг в Україні» (2021). URL: <http://leasinginukraine.com>.
7. Кабаніхіна К. В. Оцінка ефективності лізингу повітряних суден : дис. ... канд. екон. наук : 08.07.04. Київ : Національний авіаційний університет, 2002.

8. Рязанова Н. О. Податок на прибуток підприємств та лізинг в Україні. *Лізинг в Україні*. 2009. № 2. С. 11–15.
9. Саблук Р. П. Теоретичні аспекти лізингових відносин. *Економіка АПК*. 2011. № 11. С. 49–57.
10. Семен Н. І. Функції лізингу в умовах становлення та розвитку фінансового ринку України. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка» «Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку»*. Львів : Вид. Нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2006. № 567. С. 302–308.
11. Топішко Т. І. Принципи функції та механізми лізингових операцій. *Вісник НУВГП. Серія «Економіка»*. 2014. № 4 (44). С. 207–213.
12. Управління компанією в умовах кризи: посібник для директорів (2015). URL: <https://www.ifc.org>.
13. Холодний Г. О. Лізинг в інвестиційному механізмі інноваційного розвитку підприємств : підручник. Харків : Видавництво ХНЕУ, 2007. 196 с.
14. Ющишина Л. О., Градова О. В. Лізинг як окремий вид фінансування реальних інвестицій у підприємства України. *Економічні науки : зб. наук. пр.* Луцьк : Луцький національний технологічний університет. 2021. № 9 (33). С. 502–507.

### References:

1. Antoniuk N. A. (2021). Effectiveness of leasing as a source of investment financing [Efektyvnist lizynhu yak dzherela finansuvannia investytzii]. Retrieved from: <https://www.ifc.org>.
2. Baieva O. I. (2004). Lizynhovi vidnosyny v aharnomu sektori ekonomiky Ukrainy [Leasing relations in the agricultural sector of the economy of Ukraine]: Candidate's thesis. Kyiv. (in Ukrainian)
3. Bondar T. A. (2001). Sutnist lizynhovoї diialnosti v Ukraini ta problemy yї rehuliuвання [The essence of leasing activity in Ukraine and the problems of its regulation] *Naukovyi visnyk Natsionalnoho aharnoho universytetu*, no. 44, pp. 189–191. (in Ukrainian)
4. Vyshniakova I. (2002). Teoretychni aspekty vyznachennia poniattia «lizynh» [Theoretical aspects of the definition of the concept of "leasing"]. *Visnyk Akademii mytnoi sluzhby Ukrainy*, no. 4 (16), pp. 22–30. (in Ukrainian)
5. Zakon Ukrainy «Pro finansovy lizynh» [Law of Ukraine "On Financial Leasing"]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua>.
6. Informatsiino-analitychnyi portal «Lizynh v Ukraini» [Informational and analytical portal "Leasing in Ukraine"]. (2022). Retrieved from: <http://leasinginukraine.com>.
7. Kabanikhina K. V. (2002). Otsinka efektyvnosti lizynhu povitrianykh suden [Evaluation of the effectiveness of aircraft leasing]: Candidate's thesis. Kyiv. (in Ukrainian)
8. Riazanova N. O. (2009). Podatok na prybutok pidpriemstv ta lizynh v Ukraini [Corporate income tax and leasing in Ukraine]. *Lizynh v Ukraini*, no. 2, pp. 11–15. (in Ukrainian)
9. Sabluk R. P. (2000). Teoretychni aspekty lizynhovykh vidnosyn [Theoretical aspects of leasing relations]. *Ekonomika APK*, no. 11, pp. 49–57. (in Ukrainian)
10. Semen N. I. (2006). Funktsii lizynhu v umovakh stanovlennia ta rozvytku finansovoho rynku Ukrainy [Functions of leasing in the conditions of formation and development of the financial market of Ukraine]. *Visnyk Natsionalnoho universytetu «Lvivska politehnika» «Menedzhment ta pidpriemnytstvo v Ukraini: etapy stanovlennia i problemy rozvytku»*, no. 567, pp. 302–308. (in Ukrainian)
11. Topishko T. I. (2019). Pryntsypy funktsii ta mekhanizmy lizynhovykh operatsii [Principles of function and mechanisms of leasing operations]. *Visnyk NUVHP*, no 4 (44), pp. 207–213. (in Ukrainian)
12. Managing a company in crisis: a guide for directors [Upravlinnia kompaniei v umovach kruzy]: posibnik dlia direkhoriv. Retrieved from: <https://www.ifc.org>.
13. Holodnyi G. O. (2007). Lizynh v investytsiinomu mekhanizmi innovatsiinoho rozvytku pidpriemstv [Leasing in the investment mechanism of innovative development of enterprises]: a textbook. Kharkiv: KhNEU. 196 p. (in Ukrainian)
14. Yushchyshyna L. O., Hradova O. V. (2012). Lizynh yak okremyi vyd finansuvannia realnykh investyt-sii u pidpriemstva Ukrainy [Leasing as a separate type of financing of real investments in Ukrainian enterprises]. *Ekonomichni nauky: zb. nauk. pr.* Luts'k: Luts'kyi natsionalnyi tekhnolohichnyi universytet, no. 9 (33), pp. 502–507. (in Ukrainian)