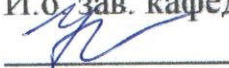


Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет международных отношений
Кафедра международного бизнеса и туризма
Специальность 38.05.02 – Таможенное дело

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

И.о. зав. кафедрой

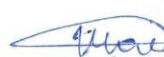
 В.В. Ульянова
«16» июня 2025 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: Особенности использования лизинговых соглашений при ввозе
товаров на территорию ЕАЭС

Исполнитель

студент группы 037-ос2


подпись, дата

А.С. Шолина

Руководитель

доцент


подпись, дата

Е.А. Царевская

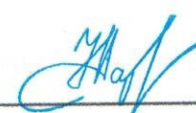
Нормоконтроль

инженер


подпись, дата

О.В. Шпак

Рецензент


подпись, дата

Н.А. Чалкина

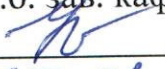
Благовещенск 2025

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет международных отношений
Кафедра международного бизнеса и туризма

УТВЕРЖДАЮ

И.о. зав. кафедрой

 В.В. Ульянова
«25» 01 2025 г.

ЗАДАНИЕ

К дипломной работе (проекту) студента Шолиной Алины Сергеевны

1. Тема дипломной работы (проекта): Особенности использования лизинговых соглашений при ввозе товаров на территорию ЕАЭС

(утверждено приказом от 24.01.2025 № 162-уч)

2. Срок сдачи студентом законченной работы (проекта): 13.06.2025 г.

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту): учебная и методическая литература в области таможенного дела и экономики, научные статьи, статистические материалы, таможенный кодекс ЕАЭС, Федеральные законы РФ в области таможенного дела, данные официальных интернет-сайтов

4. Содержание дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке вопросов): 1 Теоретические аспекты международного лизинга; 2 Современное состояние международных лизинговых отношений в РФ и ЕАЭС; 3 Пути развития международных лизинговых отношений в РФ и ЕАЭС

5. Перечень материалов приложения: (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.) 19 рисунков, 2 таблицы, 26 источников

6. Дата выдачи задания: 25.01.2025 г.

Руководитель дипломной работы (проекта) Царевская Елена Александровна, доцент.

Задание принял к исполнению (дата): 25.01.2025г.



Шолина А. С.

(подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 71 страниц, 19 рисунков, 2 таблицы, 26 источников.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЛИЗИНГ, ЕАЭС, ЛИЗИНГОВЫЕ СОГЛАШЕНИЯ, РЫНОК ЛИЗИНГА, ИМПОРТ, РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ, ТАМОЖЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Актуальность темы исследования обуславливается значимостью лизинга как одного из действенных инструментов реализации промышленной политики стран – членов ЕАЭС. Использование международного лизинга предоставляет предприятиям возможность извлекать выгоду за счет применения гибкой системы лизинговых платежей и сокращения налогооблагаемой базы.

В конце 2016 года в России стартовала реформа лизинговой отрасли, обусловленная необходимостью стандартизации принципов работы данного сектора. К 2021 году стало очевидно, что дальнейший прогресс в сфере лизинга невозможен без создания единого механизма для стран – участниц ЕАЭС, требующего значительных финансовых вложений со стороны всех участников.

В рамках ЕАЭС существует необходимость разработки новых подходов к управлению рынком, а также унификации регулирования лизинговой деятельности. Формирование единого финансового рынка ЕАЭС создает предпосылки для углубления сотрудничества в области международного лизинга и его дальнейшей интеграции. Введение единых стандартов регулирования способно существенно снизить риски мошеннической деятельности, укрепить доверие, участников рынка и повысить его прозрачность.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические основы международного лизинга	8
1.1 Сущность и классификация международного лизинга	8
1.2 Особенности международного лизинга в РФ и ЕАЭС	13
1.3 Нормативно-правовая база международного лизинга в РФ и ЕАЭС	16
2 Современное состояние международных лизинговых отношений в РФ и ЕАЭС	24
2.1 Порядок взаимодействия импортеров с таможенными органами при ввозе товаров, являющихся объектами лизинговых соглашений	24
2.2 Анализ рынка лизинга РФ: особенности динамики и структуры	32
3 Пути развития международных лизинговых отношений в РФ и ЕАЭС	46
3.1 Анализ проблем международных лизинговых соглашений на лизинговом рынке в РФ и ЕАЭС на современном этапе	46
3.2 Перспективы развития лизингового рынка в РФ и ЕАЭС	55
3.3 Общая стратегия развития международного лизинга при ввозе на территорию ЕАЭС товаров, являющихся предметами международных лизинговых соглашений	60
Заключение	66
Библиографический список	68

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования обуславливается значимостью лизинга как одного из действенных инструментов реализации промышленной политики стран – членов ЕАЭС. Использование международного лизинга предоставляет предприятиям возможность извлекать выгоду за счет применения гибкой системы лизинговых платежей и сокращения налогооблагаемой базы.

В конце 2016 года в России стартовала реформа лизинговой отрасли, обусловленная необходимостью стандартизации принципов работы данного сектора. К 2021 году стало очевидно, что дальнейший прогресс в сфере лизинга невозможен без создания единого механизма для стран – участниц ЕАЭС, требующего значительных финансовых вложений со стороны всех участников.

В рамках ЕАЭС существует необходимость разработки новых подходов к управлению рынком, а также унификации регулирования лизинговой деятельности. Формирование единого финансового рынка ЕАЭС создает предпосылки для углубления сотрудничества в области международного лизинга и его дальнейшей интеграции. Введение единых стандартов регулирования способно существенно снизить риски мошеннической деятельности, укрепить доверие, участников рынка и повысить его прозрачность.

Международный лизинг в рамках ЕАЭС имеет потенциал обеспечить РФ механизм обхода действующих санкционных ограничений, одновременно повышая привлекательность лизингового рынка стран – членов Союза для иностранных инвесторов. Повышение стандартизации и координации в сфере лизинга способствует развитию конкурентоспособности региона на глобальном рынке.

Таким образом, анализ проблем регулирования и выработка эффективных решений в области лизинговой деятельности в рамках ЕАЭС подтверждают актуальность темы исследовательской работы, направленной на

поиск оптимальных инструментов и стратегий для формирования стабильной и динамично развивающейся лизинговой среды.

Объектом исследования выпускной квалификационной работы являются лизинговые соглашения и особенности их применения.

Предметом исследования является управление международными лизинговыми соглашениями в ЕАЭС.

Цель исследования заключается в совокупном анализе и оценке использования лизинговых соглашений при ввозе товаров на территорию ЕАЭС с целью выявления их особенностей.

Для достижения цели исследования необходимо рассмотреть некоторые задачи:

- проанализировать сущность понятия лизинга и его виды;
- рассмотреть особенности международного лизинга в Российской Федерации и ЕАЭС;
- оценить современное состояние лизинговых отношений в РФ;
- рассмотреть проблемы международных лизинговых соглашений в ЕАЭС;
- проанализировать общую стратегию развития лизинговых соглашений при ввозе на территорию ЕАЭС товаров, являющихся предметами лизинга.

Нормативно – правовая база, регулирующая использование лизинговых соглашений при ввозе товаров на территорию ЕАЭС, включает в себя ряд международных, региональных и национальных актов. Основные акты включают в себя:

- 1) Конвенцию о международном финансовом лизинге (1988г.);
- 2) Генеральное соглашение по тарифам и торговле (ГАТТ);
- 3) Договор о ЕАЭС (2014г.);
- 4) Федеральный закон «О лизинге» (1998г.);
- 5) Гражданский кодекс РФ (часть 2).

В качестве методологии исследования применялись общенаучные методы, такие как: анализ, классификация, сравнение, обобщение и прогнозирования.

Дипломная работа включает три основных раздела.

Первый раздел посвящен изучению понятий и видов лизинговых соглашений, а также нормативно – правовой базы, которая регулирует международные лизинговые отношения в Российской Федерации и странах ЕАЭС. Кроме того, описаны особенности функционирования этих отношений в указанных странах.

Во втором разделе представлена структура взаимодействия между импортерами и таможенными органами, а также проведен анализ российского лизингового рынка. Этот раздел включает графические материалы, иллюстрирующие текущую ситуацию на внутреннем и международном рынках России в сфере международного лизинга.

Третий раздел акцентирует внимание на проблемах, с которыми сталкиваются международные лизинговые отношения в РФ и ЕАЭС, а также анализирует их перспективы развития. В рамках данной части предложена стратегия развития международного лизинга в этих странах.

В заключении приведены общие выводы и итоги проделанной работы.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ЛИЗИНГА

1.1 Сущность и классификация международного лизинга

Лизинг (финансовая аренда) – это комплекс имущественных и экономических отношений, возникающих в связи с приобретением в собственность имущества и последующей сдачей его во временное пользование за определенную плату¹.

Лизинговые отношения обычно характеризуются участием трех сторон: лизингодателя, лизингополучателя и продавца (поставщика) имущества. Операция лизинга проходит следующим образом: когда лизингополучателю требуется имущество, на приобретение которого недостаточно собственных средств, он обращается к лизинговой компании с предложением заключить сделку. В рамках этой сделки, лизингополучатель выбирает продавца, обладающего необходимым имуществом. Лизинговая компания приобретает это имущество, становясь его владельцем, и передает его лизингополучателю для временного использования за определенную плату. По завершению срока договора лизинга, в зависимости от его условий, имущество либо возвращается лизингодателю, либо переходит в собственность лизингополучателя.

В случае реализации дорогостоящих проектов наблюдается увеличение числа участников сделки. Это обусловлено необходимостью привлечения лизингодателем дополнительных финансовых ресурсов, таких как банковские учреждения, инвестиционные фонды, страховые компании и другие организации.

С точки зрения имущественных отношений лизинговое соглашение включает два основных компонента. Первый связан с куплей – продажей имущества, второй – с его временным использованием. В контексте

¹ Боровская, М. А. Банковские услуги предприятиям [Электронный ресурс] : учеб. - метод. пособие / М. А. Боровская, Я. А. Налесная. – Таганрог : ТРТУ, 2006. Режим доступа : http://www.aup.ru/books/m191/6_1.htm. – 06.02.2025

обязательного права данные отношения регулируются двумя основными типами договоров: договором купли – продажи и договором лизинга, который предполагает передачу имущества в пользование на определенный срок.

Особый случай представляет положение, при котором договор лизинга предусматривает право на приобретение имущества по истечении срока его действия. В такой ситуации временное пользование трансформируется в правоотношения по купле – продаже, при этом правовая связь устанавливается непосредственно между лизингодателем и получателем имущества.

Все этапы лизинговых отношений связаны между собой. Так, отношения по временному использованию имущества (договор лизинга) возникают только после осуществления договора купли-продажи. Можно сказать, что в лизинговой сделке исполнение одного договора влечет за собой возникновение последующей сделки, а участники данной сделки тесно взаимодействуют между собой на разных этапах.

Если брать во внимание важность и роль отдельных составляющих в лизинговых отношениях, то главенствующими будут являться отношения по передаче имущества во временное пользование. Отношения по купле – продаже товара отводятся на второй план.

Основные особенности, присущие лизингу, состоят в следующем:

- 1) преимущественное право выбора имущества и его изготовителя (продавца) принадлежит пользователю;
- 2) продавец имущества знает, что оно специально приобретается для сдачи его в лизинг;
- 3) имущество напрямую поставляется пользователю, обходя собственника, и принимается в эксплуатацию пользователем;
- 4) пользователь имущества, в случае обнаружения дефектов, направляет свои претензии не собственнику, а напрямую продавцу, с которым он никак не связан;
- 5) лизингодатель приобретает имущество не для собственного использования, а непосредственно для передачи его во временное пользование;

6) весь срок договора лизинга имущество остается собственностью лизингодателя;

7) собственник имущества, за передачу его во временное пользование, получает вознаграждение;

8) пользователь имущества досрочно или после окончания срока договора имеет право на приобретение его в собственность.

Объектом лизинга может быть любое движимое и недвижимое имущество, относящееся по действующей классификации к основным средствам, кроме имущества, запрещенного к свободному обращению на рынке. В соответствии с объектом лизинга различают лизинг оборудования и лизинг недвижимого имущества.

Субъектами лизинга являются:

– собственник имущества (лизингодатель) - лицо, которое специально приобретает имущество для сдачи его во временное пользование;

– пользователь имущества (лизингополучатель) - лицо, получающее имущество во временное пользование;

– продавец имущества - лицо, продающее имущество, являющееся объектом лизинга.

Лизингодателем может быть юридическое лицо, осуществляющее лизинговую деятельность, т.е. передачу по договору лизинга специально приобретенного для этого имущества, или гражданин, занимающийся предпринимательской деятельностью, не имеющими образования юридического лица и зарегистрированный в качестве индивидуального предпринимателя.

В качестве юридического лица могут выступать:

– банки и другие кредитные учреждения, в уставе которых предусмотрена лизинговая деятельность (согласно закону "О банках и банковской деятельности в РФ"²);

² О банках и банковской деятельности [Электронный ресурс] : фед. закон от 02.12.1990 г. № 395-1. Доступ из справ. – правовой системы «КонсультантПлюс».

– лизинговые компании - финансовые, специализирующиеся только на финансировании сделки (оплате имущества), или универсальные, оказывающие не только финансовые, но и другие виды услуг, связанные с реализацией лизинговых операций, например, техническое обслуживание, обучение, консультации и т.п.;

– любая фирма, в учредительных документах которой предусмотрена лизинговая деятельность, имеющая достаточное количество финансовых средств.

Основными видами лизинга являются финансовый лизинг и оперативный лизинг, а различиями для них служат срок использования оборудования и объем обязанностей лизингодателя.

Есть еще несколько форм лизинга, которые представлены на рисунке 1.



Рисунок 1 – Виды и формы лизинга³

Таким образом, можно утверждать, что лизинг обеспечивает контроль за целевым использованием средств, поскольку в лизинге передается конкретное имущество, заранее выбранное лизингополучателем.

Это имущество может быть учтено как на балансе лизингодателя, так и на балансе предприятия – лизингополучателя, с начислением ускоренной амортизации. Размер гарантии уменьшается на величину стоимости имущества, переданного в лизинг, которое само по себе служит гарантией. Лизинговые платежи, в свою очередь, снижают налогооблагаемую базу и стимулируют развитие производства.

³ Экономические преимущества лизинга как экономического инструмента [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://investvlg.ru/raznoe/lizing-eto-v-ekonomike-lizing-ekonomicheskie-terminy.html>. – 13.04.2025.

1.2 Особенности международного лизинга в РФ и ЕАЭС

В условиях ограниченных возможностей для инвестирования лизинг выступает в качестве одного из наиболее действенных инструментов реализации промышленной политики государств, входящих в Евразийский экономический союз (ЕАЭС). Этот механизм значительно расширяет потенциал предприятий в области обновления и модернизации их материально – технической базы. Лизинг предполагает временное использование дорогостоящего производственного оборудования с опцией последующего его выкупа.

К числу явных преимуществ для лизингополучателя относится отсутствие необходимости в значительных разовых капитальных вложениях, а также упрощенности и оперативности процедур оформления. К тому же данный финансовый инструмент не требует предоставления дополнительных гарантий. Лизингополучатель может воспользоваться возможностью выбора гибкого графика платежей, что является особенно важно для предприятий, функционирующих в условиях нестабильно или сезонной конъюнктуры рынка. Для субъектов малого и среднего предпринимательства лизинг нередко становится единственным доступным инструментом, позволяющим развивать свою производительную базу и обеспечивать устойчивое развитие.

Лизинг в странах ЕАЭС в последнее время показывал устойчивую положительную динамику. Она соотносилась с ростом валового внутреннего продукта (ВВП), а также объемами промышленного производства и инвестиций в основной капитал стран ЕАЭС. В 2021 г. на рынке были впечатляющие показатели роста после кризиса, связанного с распространением коронавирусной инфекции. Объем полученных компаниями лизинговых платежей рекордно вырос на 32%, достигнув отметки в 22 млрд. долл. США.

Рассматривая особенности лизинговой отрасли в ЕАЭС стоит отметить, что российская доля лизинга занимает большую часть рынка стран – участниц союза. Это объясняется значительными размерами и большой развитостью российского рынка. На конец 2021 г. объем нового бизнеса (стоимость

предметов лизинга) в России составил 2,2 трлн. руб. (примерно 30 млрд долл. США), а совокупный портфель активов лизинговых компаний достиг 6,5 трлн руб. (около 87 млрд долл. США). Доля лизинговых платежей, полученных российскими организациями, превысила 90% всего объема таких платежей в странах Союза.⁴

Потенциал для развития лизинга в странах ЕАЭС представляется весьма значительным. Большая часть инвестиций, осуществляемых в странах Союза финансируется с использованием собственных средств предприятий. Это говорит о том, что компании в основном полагаются на внутренние ресурсы для реализации своих проектов. В то же время доля инвестиций в основной капитал через финансовые институты (например, товарный кредит, прямое кредитование) остается незначительной и постоянно сокращается. Если рассмотреть динамику данного показателя, можно заметить, что доля таких инвестиций к 2021 г. снизилась до 2% с 4% в 2017 г. Наибольшее сокращение наблюдалось в Республике Беларусь. Здесь доля инвестиций в основной капитал через финансовые институты снизилась с 8% в 2017 г. до 2% в 2021 г. В условиях, когда банки проявляют нежелание финансировать промышленное развитие, лизинг может занять их место, предоставляя более гибкие и доступные финансовые решения. С его помощью объем инвестиций в основной капитал через финансовые организации может вырасти до 6–8% ВВП.⁵

Еще один значительный потенциал лизинговой отрасли в странах ЕАЭС обусловлен высоким уровнем износа основных фондов предприятий. Если в России состояние основных фондов постепенно улучшается и степень их

⁴ Единое лизинговое пространство ЕАЭС – спасательный круг в условиях новых геополитических вызовов [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.tpprf-leasing.ru/news/edinoe-lizingovoe-prostranstvo-eaes-spatelnyy-krug-v-usloviyah-novyh-geopoliticheskikh-vyzovov-sergey-grishunin-o-sostoyanii-lizingovoy-otrasli-v-stranah-eaes-v-zhurnale-bankovskoe-delo/>. – 12.02.2025.

⁵ Единое лизинговое пространство ЕАЭС – спасательный круг в условиях новых геополитических вызовов [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.tpprf-leasing.ru/news/edinoe-lizingovoe-prostranstvo-eaes-spatelnyy-krug-v-usloviyah-novyh-geopoliticheskikh-vyzovov-sergey-grishunin-o-sostoyanii-lizingovoy-otrasli-v-stranah-eaes-v-zhurnale-bankovskoe-delo/>. – 12.02.2025.

износа уменьшилась до 38% в 2021 г. с 48% в 2016 г., то другие страны Союза сталкиваются с серьезными проблемами в этой области. Ситуация усугубляется недостаточными темпами модернизации экономики и значительной долей простаивающих производственных мощностей. Это свидетельствует о существенном отставании стран ЕАЭС от ведущих мировых экономик как развитых, так и развивающихся.

Наглядным примером технологического отставания является сравнение доли высокотехнологичной продукции в экспорте. В то время как у Китая этот показатель приближается к 40%, в странах ЕАЭС он крайне низок: около 5% в Казахстане и всего 2-2,5% в России и Беларуси.

Развитие лизинга может значительно ускорить техническое и технологическое перевооружение экономик этих стран за счет переоснащения производства.

Еще одной особенностью лизинговых соглашений Союза является закрепление права собственности за лизингодателем на протяжении всего срока действия договора или до полного исполнения лизингополучателем своих финансовых обязанностей по договору лизинга (если договором предусмотрен выкуп лизингового имущества).

Важно отметить также возможность временного ввоза предмета лизинга на территорию ЕАЭС. Эта процедура направлена на снижение налоговой нагрузки и создание эффекта рассрочки платежа, но срок пребывания такого имущества на территории Российской Федерации или стран Евразийского экономического союза не может превышать двух лет.

Также для эффективного функционирования и развития лизингового рынка в ЕАЭС важна стабильная и прозрачная нормативная база, гармонизированная в масштабах всего союза. Любые противоречия между национальными законодательствами стран – участниц и нормами договора ЕАЭС создают серьезные барьеры для развития лизинга, осложняют межгосударственные операции и снижают привлекательность инвестиций в эту сферу.

1.3 Нормативно – правовая база международного лизинга в РФ и ЕАЭС

Считается, что договор лизинга, как юридический институт возник в США в середине XIX века, а его широкое распространение в западных странах и Японии пришлось на середину XX века. Основное назначение этого института заключалось в регулировании новых форм инвестирования в экономику посредством приобретения финансовыми организациями машин и оборудования по запросу промышленных компаний с последующей передачей имущества в аренду. В этот же период появились первые специализированные лизинговые компании, а к участию в лизинговых операциях начали подключаться коммерческие банки.

Во многих странах, относящихся к континентальной системе права, для регулирования лизинговых операций принимались специальные законодательные акты, связанные с финансовой арендой (лизингом). В таких актах между различными странами наблюдаются терминологические и содержательные различия в определении договоров, регулирующих лизинговые отношения. Однако, несмотря на эти расхождения, суть таких договоров остается единой.

Масштабное развитие лизинговых операций на международной арене вызвало необходимость унифицировать правила международного лизинга. Это привело к разработке представителями государств в рамках Международного института по унификации частного права (УНИДРУА) «Конвенции о международном финансовом лизинге»⁶, подписанной 28 мая 1988 года в Оттаве (Оттавская конвенция). Российская Федерация присоединилась к этой Конвенции в феврале 1998 года на основании Федерального закона от 08. 02. 1998г. № 16-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции УНИДРУА о международном лизинге». Согласно Конституции РФ,

⁶ Конвенция УНИДРУА о международном финансовом лизинге [Электронный ресурс] : от 28.05.1988 г. Доступ из справ. – правовой системы «КонсультантПлюс».

международные договоры, включая Оттавскую конвенцию, являются составной частью правовой системы Российской Федерации.

Начало правового регулирования лизинга в России связано с Указом Президента РФ от 17.11.94 г. № 1929 «О развитии финансового лизинга в инвестиционной деятельности». Этот указ хоть и не содержал прямых норм регулирования правоотношений, касающихся лизингового имущества, но поручил Правительству РФ утвердить Временное положение о лизинге. Таким образом, данный правовой акт стал первым шагом в создании законодательной базы для регулирования лизинговых отношений.

Следующим важным этапом стало Постановление Правительства РФ от 29 июля 1995г. № 633 «О развитии лизинга в инвестиционной деятельности», которым было утверждено Временное положение о лизинге. В этом документе были уточнены положения предыдущего указа, что позволило более четко определить природу договоров лизинга. В частности, лизинг стал рассматриваться в двух аспектах: с одной стороны, как форма предпринимательской деятельности и инвестиционного инструмента, с другой – как договор финансовой аренды.

Кроме того, во Временном положении пересматривались ограничения на организационно – правовые формы лизинговых компаний: если ранее их создание допускалось исключительно в форме акционерных обществ, теперь разрешалось создавать такие компании и в других формах. Эти изменения заложили основу для более гибкого и эффективного регулирования сферы лизинговых отношений в России.

Основные особенности договора лизинга были сформулированы во Временном положении, где закреплены четкие требования к такому договору:

- во-первых, право выбора объекта лизинга и продавца остается за лизингополучателем, если иное не указано в договоре;
- во-вторых, предмет лизинга используется исключительно для предпринимательских целей;

- в-третьих, лизинговое имущество приобретается лизингодателем у продавца только с целью передачи его в лизинг лизингополучателю;

- в-четвертых, общая сумма лизинговых платежей за весь период лизинга должна включать полную стоимость имущества в ценах на момент заключения договора.

В договоре лизинга также можно предусмотреть право выкупа имущества лизингополучателем как по истечении срока действия договора, так и до его окончания. По соглашению сторон возможно введение ускоренной амортизации имущества. При этом Временное положение строго разграничивало понятия лизинга и других видов договорных обязательств, таких как аренда или прокат, исключая их из своей сферы действия, если срок аренды значительно меньше нормативного срока службы имущества (п. 11).

Лизингодатель был вправе использовать объект лизинга в качестве залога, если это не противоречило условиям договора. После поставки имущества лизингополучатель получал право предъявлять претензию продавцу в случае неудовлетворительного качества, нарушений комплектности или сроков поставки. При этом ответственность лизингодателя перед лизингополучателем возникала только если выбор имущества производился самим лизингодателем по поручению лизингополучателя (п. 16).

Лизингополучатель был обязан обеспечивать сохранность имущества и своевременно выплачивать оговоренные платежи. Все эксплуатационные расходы, включая техническое обслуживание, ремонт и страхование имущества возлагались на него, если договором не предусмотрено иное (п. 17–18).

Размеры, способы оплаты и форма периодичности платежей согласовывалась сторонами при заключении договора. Общая сумма платежей должна была включать:

- полную стоимость лизингового имущества;
- компенсацию расходов лизингодателя на кредитные ресурсы;
- вознаграждение лизингодателя;

- затраты на страхование (если оно осуществлялось лизингодателем);
- другие возможные издержки согласно договору.

Эти платежи учитывались в себестоимость продукции или услуг, производимых лизингополучателем (п. 19).

Риск случайной гибели, утраты, порчи имущества возлагался на лизингодателя, однако договором лизинга мог быть предусмотрен переход риска к лизингополучателю с момента передачи имущества (п. 15).

В случае нарушения условий договора любая из сторон имела право требовать его расторжение в установленном порядке. Одна из ключевых обязательных составляющих договора – условие о санкциях за несвоевременную уплату платежей (п. 13 –14).

Модель договора лизинга, вытекающая из Временного положения, во многом соответствует международным стандартам финансового лизинга согласно Оттавской конвенции, однако между ними имеются определенные отличия.

Следующим шагом в регулировании отношений в области лизинга стало утверждение Положения о лицензировании лизинговой деятельности в Российской Федерации Постановлением Правительства РФ от 26 февраля 2020г. № 167. В соответствии с Федеральным законом «О лицензировании отдельных видов деятельности» от 25 сентября 2009г. № 158-ФЗ финансовая аренда (лизинг) была отнесена к видам деятельности, подлежащей лицензированию. Позднее было принято новое Положение о лицензировании финансовой аренды (лизинга) № 80, утвержденное Постановлением Правительства РФ от 01 февраля 2001г.⁷

В новом документе уточнен порядок лицензирования резидентов – юридических лиц и индивидуальных предпринимателей без образования юридического лица, а также нерезидентов, что отличает его от предыдущей редакции.

⁷ Об утверждении Положения о лицензировании финансовой аренды (лизинга) в Российской Федерации [Электронный ресурс] : постановление Правительства от 01.02.2001 г. № 80. Доступ из справ. – правовой системы «КонсультантПлюс».

Осуществляло лицензирование лизинговой деятельности Министерство экономического развития и торговли РФ. Для получения лицензии требовалось соответствовать законом и вести деятельность лизингодателя на основе договора лизинга. Лицензированное положение включало перечень необходимых документов, порядок оформления и продления лицензии, установление срока её действия (не более 5 лет), а также основания для аннулирования или приостановки действия лицензии. Все выданные лицензии регистрировались в специальном реестре, информация из которого предоставлялась гражданам и юридическим лицам за плату.

Процесс лицензирования был строго регламентирован во избежание нарушений правил участников лизинговых операций. Однако вступивший в силу 10.02.02г. Федеральный закон № 128-ФЗ от 08.08.01г. «О лицензировании отдельных видов деятельности» исключил финансовую аренду (лизинг) из перечня лицензируемых видов деятельности. После введения с 01 марта Части II Гражданского кодекса РФ (далее ГК РФ), содержащей параграфы о лизинге (глава 34, параграф 6), нормативные акты по лизингу продолжали действовать лишь в той мере, в какой они не противоречили указанным положениям Гражданского кодекса.

Несмотря на принятие второй части ГК РФ, российское правительство продолжало издавать постановления по вопросам лизинга. Они носили организационный характер и не включали норм позитивного регулирования договоров лизинга. Например, Постановление Правительства от 21 июля № 915 предусматривало мероприятия по развитию лизинга в России на период с 1997 по 2000 годы. В рамках этих мероприятий предлагалось снижение таможенных пошлин, разработка методических указаний для международных лизинговых операций, а также создание ассоциаций лизинговых компаний и других консорциумов. Постановление Правительства РФ от 03 сентября № 1020 вводило порядок предоставления государственных гарантий для лизинговых операций, целью которых было активное привлечение частных инвестиций в эту сферу.

Хотя ГК РФ не предусматривает обязательного принятия дополнительных законов или иных правовых актов для регулирования договором лизинга, Государственной думой все равно был принят Федеральный закон «О лизинге»⁸, который впоследствии был одобрен Советом Федерации 14 октября и подписан Президентом РФ 29 октября. Несмотря на это, первоначальная версия закона подвергалась критике юристов за многочисленных недостатки и несоответствия с существующими нормами как российского, так и международного права. В частности, его положения зачастую противоречили ГК РФ и Конвенции о международном финансовом лизинге. В дальнейшем исправления в закон устранили лишь часть проблем.

Что касается международного лизинга, то при этом нельзя забывать, что, при наличии расхождений между российскими законами и положениями международных договоров применяются последние (ст. 7 ГК РФ). Стоит также отметить положительный аспект Федерального закона «О финансовой аренде (лизинге)», заключающийся в предоставлении налоговых и таможенных льгот участникам таких сделок. Например, лизингодателю разрешено без лицензии Центрального банка России проводить международные операции, связанные с движением капитала, а также привлекать финансирование от нерезидентов для закупки предметов лизинга сроком до окончания договора. Кроме того, перемещение предметов лизинга через границы РФ и платежи по договорам длительностью более шести месяцев не считаются валютными операциями, связанными с движением капитала.

Однако, для повышения эффективности применения данных норм было бы целесообразно интегрировать их прямо в законодательство о валютном регулировании, налогах и таможенном контроле.

Важно также отметить несколько положений закона, которые имеют значительное практическое значение для взаимодействий между участниками лизингового договора и налоговыми органами:

⁸ О финансовой аренде (лизинге) [Электронный ресурс] : фед. закон № 164 – ФЗ от 29.10.1998 г. Доступ из справ. – правовой системы «КонсультантПлюс».

– Во-первых, лизингополучатель вправе относить лизинговые платежи на себестоимость продукции (работ, услуг), которая производится с использованием объекта лизинга, или на расходы, связанные с основной деятельностью. Это означает, что указанные суммы не включаются в налогооблагаемую базу лизингополучателя при расчете налога на прибыль;

– Во-вторых, стороны лизингового договора могут по взаимному соглашению применять ускоренную амортизацию предмета лизинга. Амортизационные отчисления при этом производит сторона, на балансе которой находится объект лизинга;

– В-третьих, доходом лизингодателя в рамках договора лизинга считается его вознаграждение, а прибылью – разница между доходами и затратами, связанными с осуществлением основной деятельности.

Таким образом, нормативно-правовая база международного лизинга в Российской Федерации и Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) представляет собой многоуровневую систему, состоящую из национальных законодательных актов и международных соглашений. В России ключевым нормативным документом в данной сфере считается Гражданский кодекс, где закреплены основные положения о лизинге, права и обязанности сторон, а также налоговые льготы для лизингодателей.

На уровне ЕАЭС наблюдается тенденция к гармонизации правовых норм. Это способствует упрощению процедур и повышению правовой определенности в области международного лизинга. Тем не менее, отличия в законодательстве стран-участниц иногда создают препятствия для бизнеса, ориентированного на трансакции в рамках всего региона.

В заключение стоит подчеркнуть, что успешное развитие международного лизинга в России и ЕАЭС требует дальнейшей работы по унификации законодательства, совершенствованию правового регулирования и созданию условий для защиты прав всех участников лизинговых сделок. Учет международного опыта и внедрение лучших практик также играют важную

роль в повышении конкурентоспособности и привлекательность лизинговых услуг на мировом рынке.

2 СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЛИЗИНГОВЫХ ОТНОШЕНИЙ В РФ И ЕАЭС

2.1 Порядок взаимодействия импортеров с таможенными органами при ввозе товаров, являющихся объектами лизинговых соглашений

В процессе реализации международного лизингового соглашения с государствами, не входящими в состав ЕАЭС, активно участвуют таможенные органы, выполняющие роль государственного регулирующего звена. Их деятельность направлена на обеспечение соблюдения таможенного законодательства, как в рамках фискальной, так и правоохранительной сфер. В этом контексте взаимодействие между импортером лизингового имущества и таможенными органами следует рассматривать как одну из наиболее унифицированных и согласованных областей интеграции в рамках ЕАЭС с точки зрения организации и порядка взаимодействия.

Международный лизинг в ЕАЭС, а соответственно в РФ неразрывно связан с таможенными органами ввиду того, что товары, произведённые за пределами РФ согласно положениям ТК ЕАЭС, подвергаются таможенному декларированию, отражающему ряд фундаментальных функций таможенных органов. В частности, правоохранительной и фискальной.

Все они так или иначе формируют особый механизм взаимодействия сторон при ввозе товаров, являющихся объектами лизинговых отношений на территорию ЕАЭС, что можно увидеть на схеме лизингового механизма (рисунок 2).

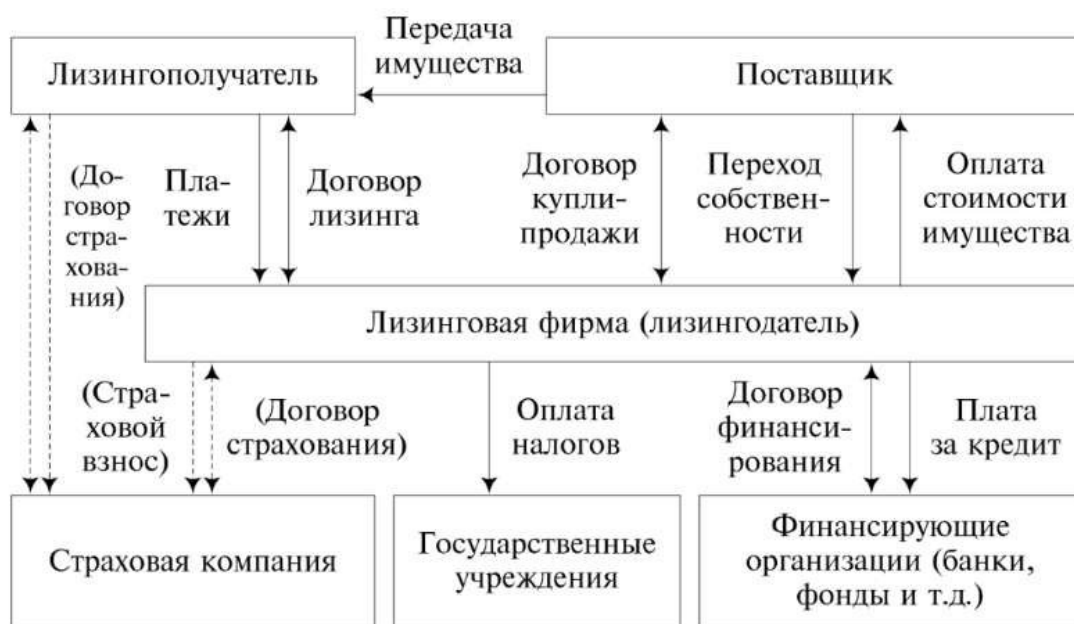


Рисунок 2 – Схема лизингового механизма

Исходя из исчерпывающего перечня таможенных процедур, под которые могут помещаться товары, перевозимые через таможенную границу ЕАЭС, лишь таможенная процедура выпуска для внутреннего потребления (далее выпуска для ВП), а также процедура временного ввоза соответствуют условиям международных лизинговых соглашений по поставке предметов международного лизинга.

Таким образом в практике международных лизинговых соглашений проводится четкое разграничение, обусловленное исчерпывающим перечнем условий, определяющих порядок перемещения и использования товаров на единой таможенной территории Союза.

Если говорить про процедуру временного ввоза, то она представляет собой процедуру, используемую в отношении иностранных товаров, которые временно используются и находятся на таможенной территории ЕАЭС, с частичной уплатой таможенных ввозных пошлин, налогов, либо без уплаты всех пошлин. Несмотря на то, что данная процедура считается льготной,

лизингополучатели применяют её редко в связи с ограничением допустимого срока нахождения лизинговых товаров в 2 года, согласно статье 221 ТК ЕАЭС⁹.

Однако кроме ограничений сроков данная процедура имеет ряд других условий:

- Временно везенные товары должны оставаться в неизменном виде, исключением которых является изменения вследствие естественного износа, то есть операции, влияющие на код такого товара, а также иная его модернизация или замена иным аналогичным не допускается, соответственно и исключаются иные таможенные процедуры, предусматривающие последующий вывоз, соответственно товар, являющийся предметом международного лизингового соглашения, не может быть, например, переработан на таможенной территории;

- С временно ввезенными товарами необходимо совершать операции для их сохранности, в том числе ремонт, техническое обслуживание и др.;

- Также таможенные органы вправе потребовать предоставления гарантий должностного выполнения обязанностей, регламентированных ТК ЕАЭС, в том числе предоставление обязательства об обратном вывозе ранее ввезенных товаров в письменном виде;

- Еще одним условием является то, что ввезенными товарами вправе только то лицо, которое получило разрешение на временный ввоз.

При этом на таможенные органы возлагаются обязательства по контролю за соблюдением запретов и ограничений, и обязательства по истребованию у декларантов соответствующих подтверждающих документов.

Если же говорить про таможенную процедуру выпуска для ВП, то, согласно положениям главы 20 ТК ЕАЭС¹⁰, она предусматривает помещение иностранных товаров под неё с дальнейшим приобретением ими статуса

⁹ Срок действия таможенной процедуры временного ввоза [Электронный ресурс] : Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ред. от 29.05.2019 г.) (Приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). Доступ из справ. – правовой системы «КонсультантПлюс»

¹⁰ Таможенная процедура выпуска для внутреннего потребления [Электронный ресурс] : Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ред. от 29.05.2019 г.) (Приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). Доступ из справ. – правовой системы «КонсультантПлюс»

товаров Союза, обращающимися на таможенной территории ЕАЭС без ограничений по владению, пользованию и распоряжению. При этом для выпуска товаров под данной таможенной процедурой со стороны декларанта должны быть соблюдены запреты и ограничения, а также предоставлены документы о соблюдении защитных, антидемпинговых мер и в полном объеме уплачены все начисляемые таможенные платежи.

Если соблюдение запретов и ограничений закладывается в Законе в форме предметов лизинга, то остальной порядок не вполне совпадает ввиду того, что лизинг имеет ряд ограничений по владению и распоряжению.

В таких случаях, таможенными органами в отношении таких товаров присваивается статус условно выпущенных до момента наступления условия, предусмотренного договором по возврату предмета лизинга, либо его выкупа.

В случае, когда товар, являющийся предметом лизинга, помещается под процедуру выпуска для ВП и должен будет перейти в собственность лизингополучателя, необходимо будет уплатить в полном объеме ввозную таможенную пошлину и НДС.

Для большей ясности ниже приведено сравнение таможенных процедур, под которыми могут провозиться товары, являющимися предметами международного лизинга (таблица 1).

Таблица 1 – Сопоставление таможенных процедур

	Процедура выпуска для внутреннего потребления	Процедура временного ввоза
Таможенные платежи	Сборы, пошлины, НДС	Полное условное освобождение Таможенные периодические платежи

Продолжение таблицы 1

	Процедура выпуска для внутреннего потребления	Процедура временного ввоза
Проценты за рассрочку (отсрочку) уплаты таможенных платежей	Не уплачиваются	Уплачиваются
Соблюдение ограничений и запретов	Требуется	Без использования мер нетарифного регулирования
	Процедура выпуска для внутреннего потребления	Процедура временного ввоза
Операции с товаром	Любые	Передача во владение (пользование) не допускается
Сроки ввоза	Не ограничены	Максимальный- 3 года

Исходя из выше приведенных данных, можно отметить, что в международных финансовых лизинговых соглашениях не предусматривается такого пункта, как срок действия договора, так как вместо него применяется положение о сроках, в течении которых полная стоимость оборудования будет перенесена в качестве лизинговых платежей, либо о сроках действия процедуры временного ввоза.

При этом таможенные органы также осуществляют контроль в отношении таких товаров, в том числе контроль в области запретов на передачу таких товаров третьим лицам до момента приобретения ими статуса товаров Союза. То есть передачи таких товаров третьим лицам по договору сублизинга.

Помимо таможенной процедуры, таможенные органы также тщательно проверяют и таможенную стоимость. Практика взаимодействия, отражённая в подзаконном акте ФТС России, показывает, что метод определения таможенной

стоимости не может применяться ввиду того, что договором сделки международного лизинга является не договор купли-продажи, международное лизинговое соглашение, так как лизинг сам по себе не образует продажу товара, в том числе при выкупном его характере. Он может применяться лишь в тех случаях, когда идентичный или однородный товар продаётся на рынке ЕАЭС. Для его применения необходимы данные о бухгалтерской и финансовой отчётности производителя, которые могут не публиковаться, либо являться конфиденциальными в стране, где производился товар.

При этом таможенная стоимость в данном случае может рассчитываться на основании:

- 1) контрактной стоимости предмета лизинга, счёте-проформе, инвойсе и иных товаросопроводительных, в том числе страховых документов.
- 2) если товар ввозится по остаточной форме лизинга - по стоимости нового аналогичного товара за вычетом суммы износа, исходя из сроков полезного использования.
- 3) независимой оценки ввозимого объекта лизинга предоставлением заключения оценочной компании.
- 4) принятие стоимости сделки с идентичными или однородными товарами по лизинговым операциям, но его применение достаточно специфично, т. к. не учитывает множество особенности объекта лизинга.

В отношении предметов лизинга в том числе предусматриваются и таможенные льготы, но на практике таковые предоставляются крайне редко и осуществляются в виде компенсационных платежей по государственным программам о лизинге.

Также, к товару, являющимся предметом международного лизингового соглашения может быть применена процедура таможенного склада, однако она не является целевой для международных лизинговых соглашений, не предусматривает дальнейшее помещение под иную таможенную процедуру и не подразумевает использование предметов декларирования.

Помимо избрания конкретной таможенной процедуры, к товарам, ввозимым на таможенную территорию ЕАЭС, применяются и различные таможенные операции, в основном связанные с осуществлением таможенного контроля, ввиду исполнения таможенными органами правоохранительной функции, а также фискальной в лице обеспечения исполнения таможенного законодательства в области соблюдения запретов и ограничений, уплаты таможенных пошлин, налогов, специальных антидемпинговых, компенсационных пошлин.

Так как на данный момент таможенный контроль подразделяется на три группы, то и данный контроль соответственно проводится в три этапа:

- 1) предварительный контроль;
- 2) фактический контроль;
- 3) постконтроль (контроль после выпуска товаров).

В данном случае предварительный контроль является обязательным, однако на выбор между фактическим и под контролем напрямую влияют оценка системы управления рисками (далее СУР) в отношении декларанта, а также факт нахождения или отсутствия его в перечне уполномоченных экономических операторов (далее УЭО).

Процесс предварительного контроля представляет из себя предварительную подачу электронного документа, содержащего сведения, необходимые для заблаговременного избрания таможенным органом форм и мер таможенного контроля, а также контроля в области исчисления таможенных платежей на основании информации, предоставляемой декларантом, на которого и ложиться данная обязанность, а также соответствующие контрмеры при их неисполнении.

Состав обязательной информации предусмотрен согласно стандартному перечню, за исключением предоставления договора лизинга и предусмотренных платежей по нему.

Также лица, способные предоставить какую-либо дополнительную информацию правомочны представить её в целях содействия таможенным

органам в дополнительном ускорении таможенных операций и общей оптимизации всего процесса таможенного контроля.

После проведения предварительного контроля следует этап текущего или постконтроля, суть которых также заключается в обеспечении соблюдения таможенного законодательства в соответствии с заявленной декларантом таможенной процедурой.

При этом, если декларант не является УЭО, либо в отношении него выдана оценка «жёлтый» или «красный» в соответствии с классификатором оценок СУР, то текущий контроль применяется в любом случае, что, однако не исключает и дальнейшего применения к нему постконтроля.

Таким образом можно отметить, что порядок взаимодействия между декларантом в лице импортёра товаров, являющихся предметом лизинга и таможенными органами в основном состоит из императивных методов регулирования, так как в данном случае международное лизинговое соглашение, являющееся ранее объектом регулирования международного частного права (далее МЧП), переходит в объект международного публичного права (далее МПП), отсылающего напрямую к государственным интересам, способным вызывать отдельные несогласованности с интересами частных лиц, в связи с чем к порядку взаимодействия также относится и инициация судебного разбирательства между сторонами.

Судебные иски в данном случае могут возникать как со стороны таможенных органов, так и декларанта.

Ввиду того, что в рамках настоящего исследования рассматриваются импортные лизинговые соглашения, то декларантом в данном случае является лицо Союза, а значит и судебное разбирательство будет изначально проводиться в рамках ЕАЭС.

Таким образом, отразив порядок и практику взаимодействия импортёров с таможенными органами, как наиболее унифицированным и интегрированным органе в ЕАЭС, при ввозе товаров, являющихся предметом международных лизинговых соглашений стало возможным исключить данную государственную

структуру как источник формирования проблем, даже при учёте возникновения между сторонами споров, доходящих до судебных разбирательств, так как таможенными органами, обладающими государственно-властными полномочиями в форме императивного предписания осуществляется одни из фундаментальных конституционных задач по обеспечению безопасности государства, обеспечения полноты уплаты установленных налогов и сборов, а также обеспечению соблюдения международных норм, принятых в РФ.

2.2 Анализ рынка лизинга в РФ: особенности динамики и структуры

Анализируя рынок лизинга, важно учитывать, как его внутреннее развитие (национальный рынок), так и тенденции на международной арене. Для начала сосредоточимся на отечественном рынке лизинга, выбрав временной отрезок 2019-24 гг.. Такой подход позволит выявить ключевые тенденции и изменений в отрасли. В ходе анализа необходимо изучить общий объем российского рынка лизинга по некоторым показателям: объем нового бизнеса (стоимость предметов лизинга); совокупный портфель лизинговых компаний; сумму новых договоров; объем профинансированных и полученных лизинговых сделок и структуру нового бизнеса. Одним из главных индикаторов востребованности лизинга является прирост стоимости нового бизнеса. Ниже представлен рисунок 3, отражающая динамику объемов нового бизнеса на российском рынке лизинга. Эти данные отражают стоимость предметов лизинга, переданных в использование лизингополучателям, за указанный период времени.



Рисунок 3 – Объем нового бизнеса, млрд.руб.¹¹

Как представлено на рисунке 3, рынок лизинга в РФ характеризуется нестабильностью. Спад объемов нового бизнеса на внутреннем рынке в 2020 году был обусловлен распространением заболевания COVID – 19. Однако в 2021 году наблюдалось улучшение ситуации: объемы нового бизнеса составили 61,7%, по сравнению с прошедшим годом. Рост данного показателя наблюдался до момента введения в 2022 году широкого спектра санкций против России, что существенно обострило положение на рынке. В результате объемы сократились на 13,2% по сравнению с уровнем 2021 года.

Несмотря на все проблемы в 2023 году заметно увеличение объемов нового бизнеса, которые достигли 3,59 трлн. рублей, что соответствует темпу прироста в 81,3%, по сравнению уровня 2022 года. Достигнутый результат стал возможным благодаря росту стоимости активов и возобновлению финансовой активности в сфере предпринимательских производств.

Еще одним важным показателем, отражающим интенсивность осуществления лизинговых операций, выступает прирост совокупного портфеля лизинговых компаний. На рисунке 4 представлены данные о совокупном объеме лизингового портфеля организаций за период с 2020 по 2024 годы.

¹¹ Эксперт РА [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <https://raexpert.ru/researches/leasing/2023/>. – 10.03.2025.

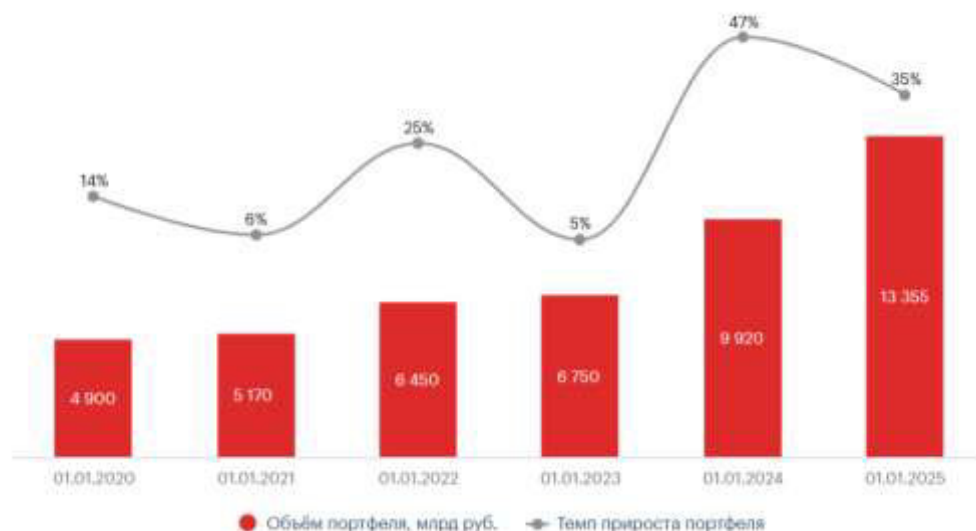


Рисунок 4 – Совокупный портфель лизинговых компаний в млрд. руб.¹²

В течение анализируемого периода наблюдается заметный рост лизингового портфеля компаний. По итогам 2023 года его объем достиг 9,9 трлн. рублей, продемонстрировав темп роста в 202,4% за данный период. Эти показатели свидетельствуют о наличии потенциала для дальнейшего увеличения данного сегмента. Эта динамика объясняется слабой основой предыдущих лет и устойчиво растущим спросом на услуги автолизинга, а также на лизинг строительной и железнодорожной техники. Данные обстоятельства повышают долю нового бизнеса и объема лизингового портфеля приблизительно на 18% в 2024 году, что подтверждает актуальность и потребность данного вида финансирования.

Далее рассматривается сумма новых договоров лизинга, данные представлены на рисунке 5.

¹² Эксперт РА [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <https://raexpert.ru/researches/leasing/2024/#att1>. – 11.03.2025.

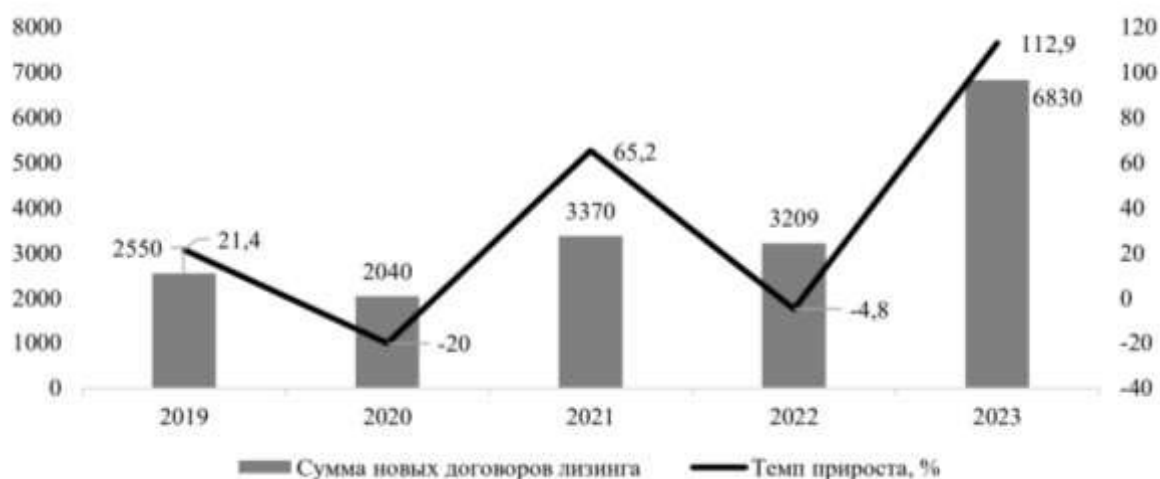


Рисунок 5 – Сумма новых договоров лизинга в млрд. руб.¹³

Данные рисунка 5 дают понять, что суммы новых договоров являются нестабильными каждый год. Однако, спрос на лизинговые услуги в 2023 году сохранился и актуальность на них поддерживает стабильное развитие отрасли. За период с 2019 по 2023 год показатель суммы договоров лизинга вырос до 6,8 трлн. руб., что на 167,8% превышает уровень 2019 года и на 112,9% больше показателя 2022 года. Общий рост за весь период составил 267,8%. Основными показателями эффективности для участников лизинговых отношений, по – прежнему являются объем вложенных средств в объекты лизинга и платежи лизингополучателей за использование приобретенного имущества. Данная тенденция отражена на рисунке 6.

¹³ Эксперт РА [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <https://raexpert.ru/researches/leasing/2023/>. – 10.03.2025.

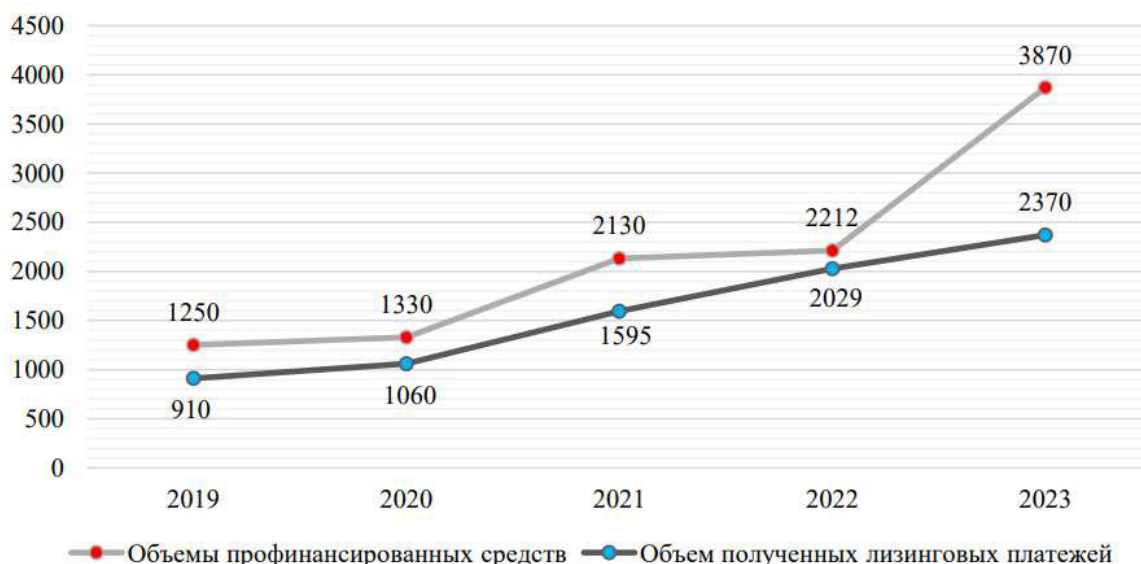


Рисунок 6 – Объемы профинансированных и полученных лизинговых сделок в млрд. руб.

Анализ данные, представленных на рисунке 6 свидетельствует о том, что объемы полученных лизинговых платежей сохраняют положительную динамику, оставаясь на уровне, сопоставимом с объемами профинансированных ранее средств. Указанная тенденция подтверждает стабильное возвратное движение вложенных средств по ранее заключенным соглашениям. Таким образом, можно утверждать, что основные показатели демонстрируют устойчивый интерес и потребность рынка лизинга в РФ. В дальнейшем представляется целесообразным детализировать структуру предметов лизинга, включая анализ отраслей, где данный финансовый инструмент находит активное применение. С этой целью была разработана таблица 2, содержащая информацию о ключевых категориях имущества, по которым заключались лизинговые соглашения в период с 2019 по 2023 годы.

Таблица 2 – Структура рынка по видам имущества за 2019-2023 гг.¹⁴

в млрд. руб.

Отрасль	2019	2020	2021	2022	2023	Темп прироста в % (2023/2022)
Автотранспорт	38	43,7	45,6	48,8	52	6,6
Ж/д техника	16,8	13,2	10,7	12,3	11	-10,6
Авиационный транспорт	5,4	4,9	7,2	3,2	1,8	-43,8
Строительная и дорожно – строительная техника	8,9	11,2	13,3	16	14,5	-9,4
Суда (речные, морские)	10,2	6,9	3,8	2,4	3,0	25
С/х техника и скот	2,5	4,7	4	5,2	3,2	-38,5
Машиностроительное, металлообрабатывающее оборудование	1,7	2,4	2,2	2,2	2,1	-4,5
Оборудование для нефте- и газодобычи и переработки	3,2	3	4,4	1,8	0,7	-61,1
Прочие	13,3	10	8,8	8,1	11,7	44

Согласно данным таблицы 2, заметным лидером является автотранспорт, который демонстрирует темп прироста составил 6,6%, а темп роста за анализируемый период достиг 136,8%. На втором месте располагается строительная техника, для которой темп снижения составил 9,4%, однако совокупный темп роста за период оказался ниже 162,9%. Третью позицию по уровню востребованности занимает железнодорожная техника, которая

¹⁴ Эксперт РА [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <https://raexpert.ru/researches/leasing/2024/#att1>. – 11.03.2025.

характеризуется снижением темпа на 10,6% и сравнительно скромным темпом роста за период на уровне всего 65,5%. Указанная динамика обусловлена сохранением интереса к автотранспорту (в том числе благодаря субсидиям на его приобретение в 2023 году) и специальной технике, а также реализация крупных сделок, направленных на финансирование железнодорожного транспорта. Дополнительно на рисунке 7 представлены регионы с наибольшим уровнем активности в сфере лизинга, отраженные через фактические объемы заключенных лизинговых сделок.

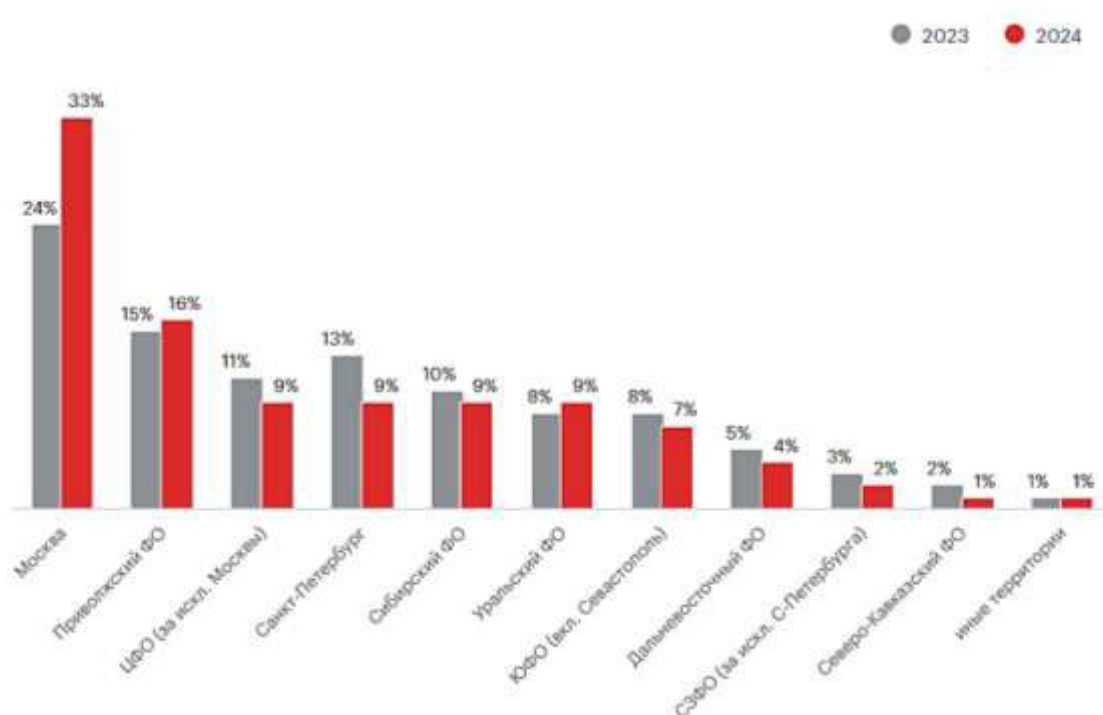


Рисунок 7 – Структура нового бизнеса по регионам в %¹⁵

Анализ данных, представленных на рисунке 6, показывает, что с географической точки зрения российский рынок лизинга преимущественно сосредоточен в Москве, Приволжском федеральном округе, Санкт-Петербурге и Центральном федеральном округе. Однако стоит отметить, что лизинговые операции сопровождаются определенными рисками и требуют значительных финансовых вложений, доступных далеко не всем финансово – кредитным организациям страны.

¹⁵ Эксперт РА [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <https://raexpert.ru/researches/leasing/2024/#att1>. – 11.03.2025.

Проведя анализ внутреннего рынка лизинга в России, можно сказать, что на современном этапе объемы лизинговых соглашений и цена на них постепенно растут. Это обуславливается развитием автомобильного лизинга в стране и тенденцией к росту нового бизнеса на рынке РФ.

Помимо показателей внутреннего рынка, необходимо провести анализ позиции России на международной арене в сфере лизинга. В отличие от внутренних показателей, по итогам 1 полугодия (далее пг) 2024 года в пересчете на евро зафиксировано снижение показателей на 15% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Эта динамика объясняется ослаблением курса рубля (средний курс RUR/EUR за 1пг 2024 составил 97,98 по сравнению 83,76 за тот же период в 2023 году), ведь в национальной валюте объемы нового бизнеса за период с 2019 по 2024 года показали худшие результаты, оставаясь почти нулевыми.

При этом, России удалось остаться на 5 месте среди европейских стран, несмотря на спад в евровом эквиваленте, увеличивая разрыв с Италией. Однако, общий объем рынка лизинга в Европе (исключая Россию) вырос на 5,6%, что ухудшило ситуацию России, сократив её долю с 8,8% в первом полугодии 2023 года до 7,2% за аналогичный период 2024 года, как показано на рисунке 8.

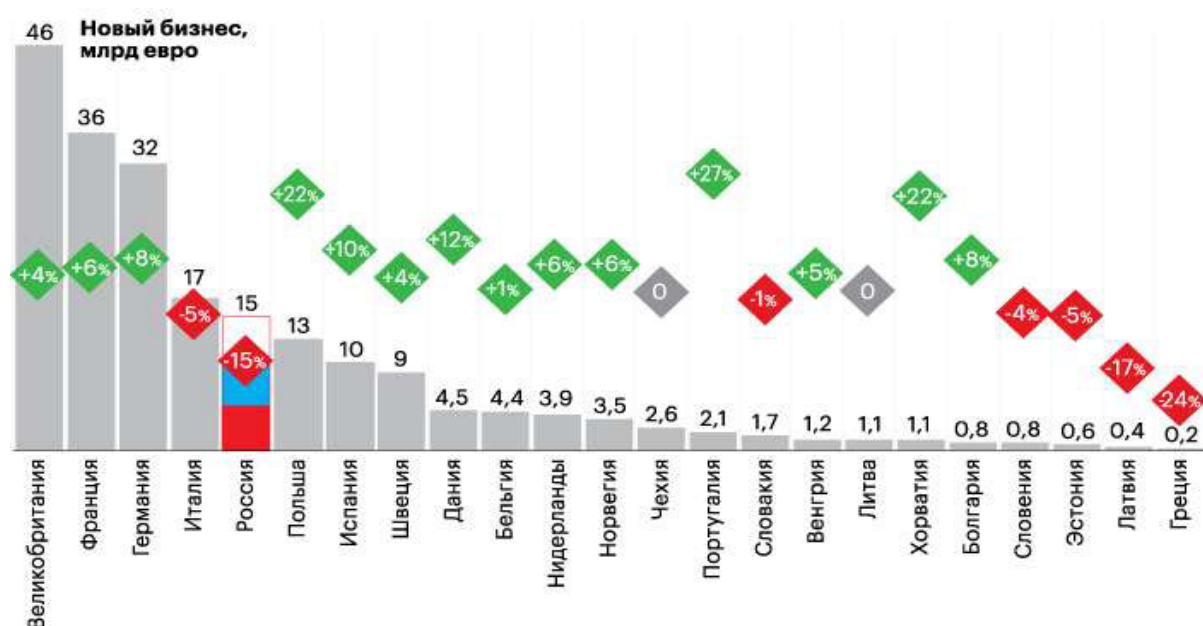


Рисунок 8 – Позиции стран в лизинговом бизнесе¹⁶

Структура лизингового рынка в Европе заметно отличается от российской за счет большей доли сегмента транспортных средств: в Европе этот показатель достигает 71%, тогда как в России он составляет лишь 56%. Данная разница обуславливается тем, что значительное стран – производителей в автомобильной отрасли сосредоточены в таких странах как Великобритании, Франции, Германии, Италии, причем на эти страны приходится основной объем европейского автолизинга – 69%.

Однако доля нового рынка в России достигает 43%, когда как в Европе данный сегмент охватывает лишь 26% этого рынка. Лизинг недвижимости в обоих регионах остается минимальным: в Европе он составляет 3%, а в России – всего 1%. Причем значительная часть представлена в курортных регионах Европы, таких как Португалия, Италия и Франция и занимает порядка 72% от общего числа стран в этом сегменте.

¹⁶ Эксперт РА [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <https://raexpert.ru/researches/leasing/2024/#att1>. – 11.03.2025.

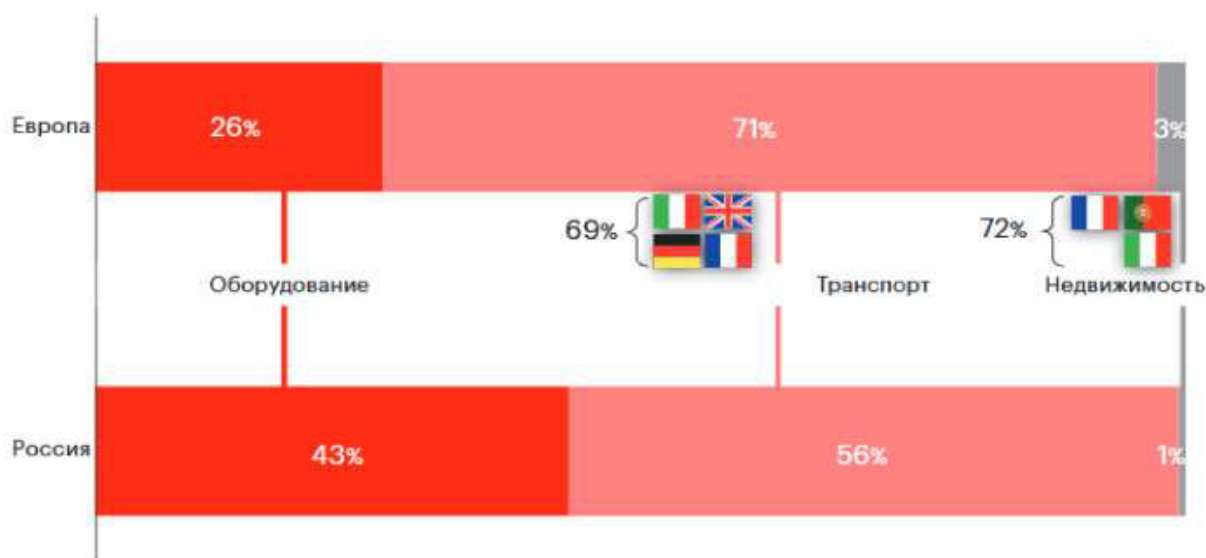


Рисунок 9 – Доли стран в разных сегментах лизингового бизнеса¹⁷

В 2024 году российский лизинговый рынок функционировал в 2024 году в условиях строгой денежно-кредитной политики. Высокая ключевая ставка существенно ограничила инвестиционную активность предпринимателей. По итогам года объем нового бизнеса составил 3,3 трлн рублей, что на 7% меньше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Данная ситуация ухудшилась к концу года, когда ключевая ставка оставалась на высоком уровне. За всю треть 2024 года наблюдался рост показателя нового бизнеса на 6%, однако к концу года снижение данного показателя составило уже 36%, по сравнению с тем же периодом прошедшего года.

Особо стоит подчеркнуть, что в 2023 году заключались крупные разовые сделки в корпоративном сегменте (железнодорожная техника и недвижимость). Без учета этой специфики новый бизнес мог бы продемонстрировать снижение на 17%. Также крупные сделки и высокий уровень инфляции способствовали росту среднего чека за 2024 год с 14,1 до 15,2 млн рублей. Количество заключенных сделок в 2024 году снизилось с 484 до 453 тыс., что составляет падение на 6%. Для сравнения, в кризисном 2022 году это снижение составляло 20%, что наглядно представлено на рисунке 10.

¹⁷ Эксперт РА [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <https://raexpert.ru/researches/leasing/2024/#att1>. – 11.03.2025.

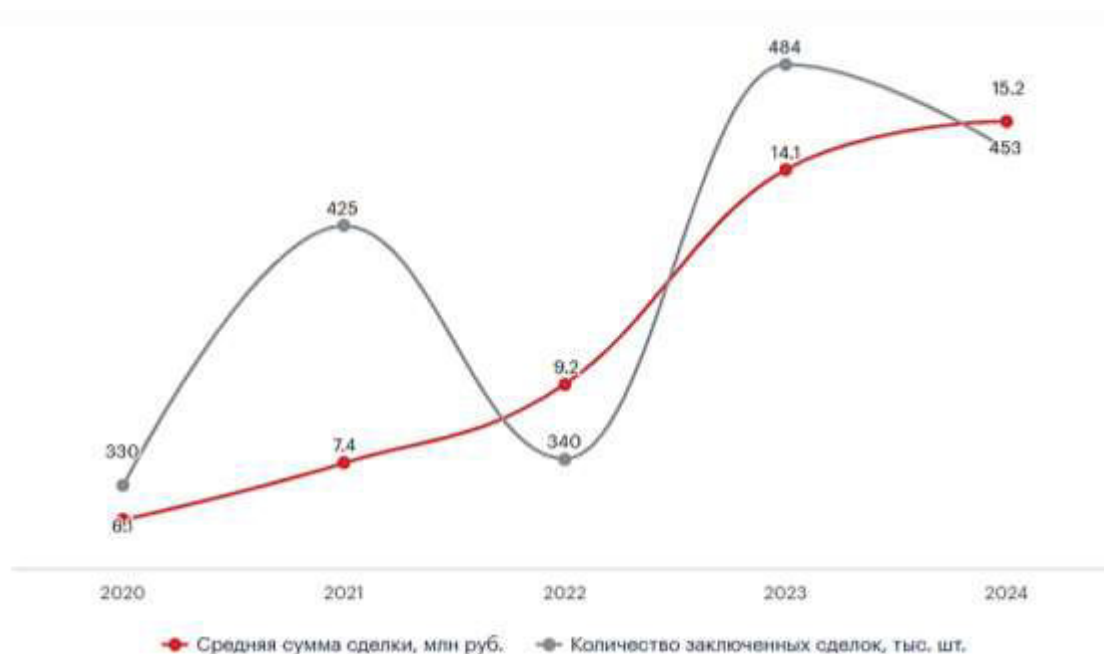


Рисунок 10 – Заключенные лизинговые сделки в период с 2020 по 2024гг.¹⁸

Розничные сегменты в 2024 году сократились на 9% (рисунок 10), что в большей степени связано с уменьшением объема нового бизнеса по грузовым автомобилям и строительной технике. Наиболее существенное падение зафиксировано в сегменте грузовых автомобилей (-18%), которые годом ранее демонстрировали более чем двукратный рост нового бизнеса.

Из-за экономической ситуации в 2024 году перевозчикам пришлось отказаться от обновления транспорта, а также вернуть технику, приобретенную ранее в лизинг. Причинами для такой перемены стали высокие лизинговые платежи, дорогое обслуживание техники, а также повышение цен на запчасти и топливо.

Сегмент лизинга строительной техники показал снижение на 23%, что связано со спадом деловой активности в строительстве. Завершение крупных проектов при ограниченном запуске новых в условиях подорожания финансирования и роста цен на строительные материалы усугубило положение. Дополнительно ситуация ухудшалась из-за отмены льготной ипотеке и высоких ставок по кредитам на покупку недвижимости, что привело к снижению объемов ввода жилья на 2,7%.

¹⁸ Эксперт РА [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <https://raexpert.ru/researches/leasing/2024/#att1>. – 11.03.2025.

Несмотря на значительное ухудшение ситуации, в области розничной торговли можно наблюдать положительную динамику, в особенности в сфере легковых автомобилей. Данный сегмент показывает рост на 8%, по сравнению с показателями 2023 года. В прошлом году спрос на легковые автомобили увеличился за счет ожидания роста цен, на фоне изменения в ставках утилизационного сбора и нестабильных валютных курсов. В то же время доля автолизинга в общем объеме нового бизнеса впервые за последние годы продемонстрировала небольшое снижение, сократившись с 52 до 51%.

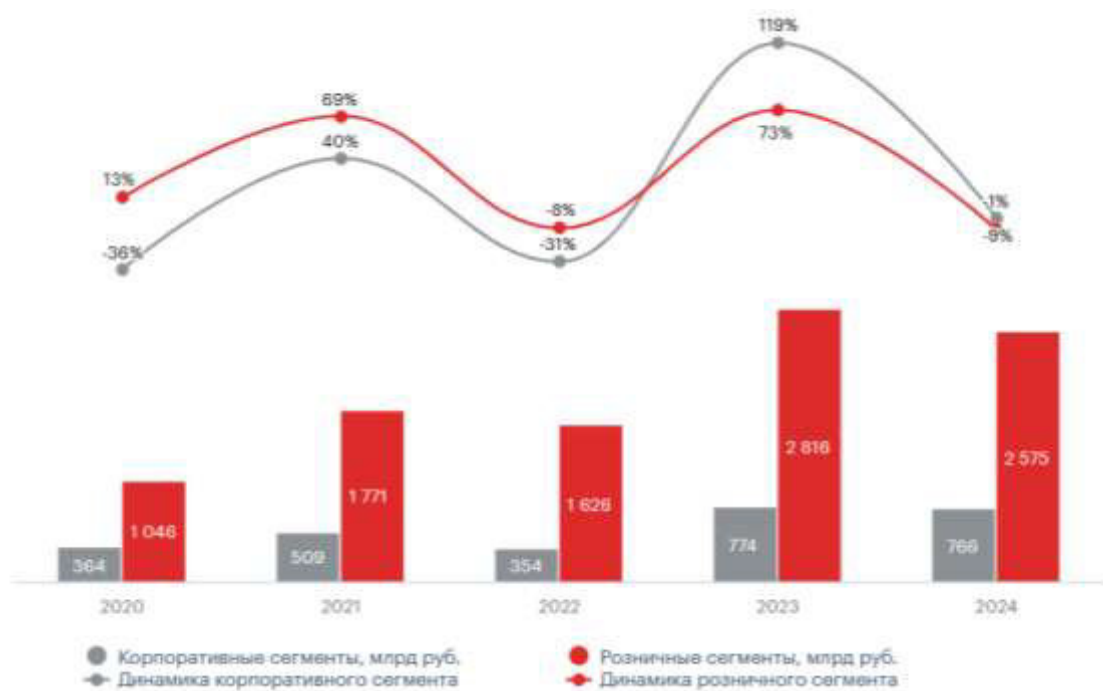


Рисунок 11 – Динамика сегментов в лизинговом бизнесе с 2020 по 2024 гг.¹⁹

Объем нового бизнеса в корпоративных сегментах за 2024 год сократился всего на 1%. В частности, лизинг авиационного транспорта показал значительное снижение на 56%, достигнув минимального уровня с 2009 года - 29 млрд. рублей. Причиной такой динамики стало ограниченное развитие научно-технической базы; Минпромторг вынужден увеличивать сроки и сокращать объемы планируемого выпуска гражданских воздушных судов в рамках обновленной комплексной программы развития авиационной отрасли до 2030 года, что также оказывает давление на потенциал авиализинга.

¹⁹ Эксперт РА [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <https://raexpert.ru/researches/leasing/2024/#att1>. – 11.03.2025.

Сегмент морских и речных судов продемонстрировал спад на 59% после более чем двукратного роста в предыдущем году, который был обусловлен крупными сделками в рамках государственных программ поддержки. В 2024 году российские верфи передали заказчикам 80 гражданских судов, что на 10 единиц меньше, по сравнению с результатами чем 2023 года. Объемы нового бизнеса с недвижимостью сократились на 34%, что связано с зависимостью данного сегмента от крупных разовых сделок компании «Сбербанк Лизинг» (Группа Компаний). Если исключить влияние таких крупных сделок, включая операции Государственной транспортной лизинговой компании («ГТЛК») с железнодорожной техникой и компании «Сбербанк Лизинг» (ГК) с недвижимостью, общий спад объема корпоративного лизинга за год составил порядка 46%.

В условиях роста стоимости фондирования лизингодатели ищут способы снизить финансовую нагрузку на клиентов и удержать их. Одним из таких шагов стало изменение условий договоров. Средний размер аванса уменьшился с 14% в первой половине 2023 года до 11% за 2024 год, что в основном произошло благодаря работам с постоянными клиентами. Несмотря на это объем сделок с высокой оплатой значительно снизился. Максимальные средние авансы отмечаются в сделках с легковыми автомобилями, машиностроительным, телекоммуникационным и печатным оборудованием, тогда как минимальные характерны для железнодорожной и сельскохозяйственной техники, а также оборудования для жилищно – коммунального хозяйства.

Также наблюдается увеличение средних сроков договоров. В розничных сегментах сроки выросли с 35 до 37 месяцев, а в корпоративных – с 57 до 59. Продление сроков договоров позволяет снизить размер ежемесячных платежей для клиентов, но в то же время увеличивает их долгосрочную финансовую нагрузку.

Российский лизинг демонстрирует значительное отличие на международной арене, где отмечается спад активности. Основные причины

включают экономические санкции, существенно ограничивающие возможности взаимодействия с зарубежными лизинговыми компаниями. Кроме того, политическая ситуация и международная изоляция снижают доверие к российскому рынку, подрывая его позиции на внешнем рынке.

3 ПУТИ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЛИЗИНГОВЫХ ОТНОШЕНИЙ В РФ И ЕАЭС

3.1 Анализ проблем международных лизинговых соглашений на лизинговом рынке в РФ и ЕАЭС на современном этапе

В настоящее время доступ к исчерпывающей информации о развитии международного лизинга в странах ЕАЭС, включая статистические данные, остается ограниченным в официальной отчетности. Это существенно затрудняет процесс систематизации и анализа существующих проблем. Следует отметить, что значительная часть данных относится к внутреннему рынку лизинга в Российской Федерации.

Изучение вопросов, связанных с международным лизингом, осложняется различиями в формах отчетности, уникальными аспектами налогообложения, а также предоставлением налоговых льгот отдельными странами- членами ЕАЭС. При этом доля международного лизинга в структуре нового бизнеса в РФ составляет лишь 3,6%²⁰, что отражает его относительно низкую значимость на общем рынке.

Исключая воздействие таможенных органов как источника основных затруднений (включая порядок и сложность оформления международных лизинговых операций), в рамках данного исследования удалось выявить ключевые проблемные области, связанные с развитием международного лизинга в РФ и странах ЕАЭС. Рассмотрим накопленный перечень наиболее значимых проблем в этой сфере.

1. Проблема двойного налогообложения при осуществлении лизинговых операций с автотранспортными средствами остается актуальной, особенно в контексте лизинговых соглашений между государствами – членами ЕАЭС. Несмотря на наличие двусторонних договоров, направленных на минимизацию налоговых барьеров, они чаще всего не охватывают косвенные

²⁰ Состояние и динамика развития российского рынка лизинга [Электронный ресурс]. –Режим доступа : https://accounting.fa.ru/jour/article/view/369/347?locale=ru_RU. -25.03.2025.

налоги, такие как НДС. Это создает сложности для всех участников таких сделок, включая бизнес и национальные бюджеты.

2. Неопределённость в проведении реформы лизингового регулирования на территории стран ЕАЭС, включая Россию, представляет собой значительный вызов. Структура действующих соглашений освобождает от уплаты ограниченного перечня прямых налогов, который определяется индивидуально для каждого договора. После вступления реформы в силу, рынок лизинга потенциально может сократиться в течение двух – трёх лет из-за ужесточения действий центральных банков стран – членов ЕАЭС, что ставит под угрозу устойчивость отрасли и ожидаемые изменения в нормативных актах.

3. Недостаточно развитая нормативно – правовая база в области международного лизинга в странах ЕАЭС также негативно сказывается на способности делать точные прогнозы и проводить качественный анализ. В России отсутствует обязательство предоставления информации о заключаемых договорах лизинга, что значительно затрудняет мониторинг отрасли. На данный момент отчётности формируется в добровольном порядке через взаимодействие с лизинговыми компаниями, и только около 30% из них активно заключают договоры. Это говорит о высокой концентрации рынка в руках крупных игроков и снижении уровня конкуренции. Сегодня реформа переходит к более строгому императивному регулированию, включая требования обязательной отчетности по ФСБУ 25/2018 (федеральный стандарт бухгалтерского учета) для всех объектов лизинга, что распространяется даже на малый и средний бизнес.

4. Усиление регулирования лизинговых операций в государствах – членах ЕАЭС становится заметной тенденцией. В случае, если в процессе реформирования будет принято решение о закреплении в новом правовом регулировании высоких сумм минимального обеспечения при таможенном перемещении объектов лизинга, это может привести к вытеснению с рынка мелких участников.

5. Процесс монополизации рынка усиливается в условиях ужесточения регулирования лизинговой деятельности. Унификация механизмов финансового посредничества и концентрация услуг в руках крупных компаний, в особенности коммерческих банков, формирует у потребителей положительное восприятие качества и условий по предлагаемым финансовым продуктам и услуг. Однако, высокие требования, обусловленные законодательной базой, создают ограниченный круг лизингодателей. Это обстоятельство существенно препятствует снижению стоимости финансовых услуг для потребителей, что в свою очередь нивелирует потенциальный эффект от повышения общественного благосостояния общества. Кроме того, дефицит предложений со стороны иностранных лизингодателей порождает двустороннюю монополизацию, которая не только не способствует развитию рынка, но и препятствует его дальнейшему расширению.

6. Внутренние юридические противоречия, связанные с лизинговыми операциями, также представляют собой значимую проблему. В сфере лизинга, как внутреннего, так и международного, наблюдается рост числа нормативно – правовых актов, регулирующих данную область.

Международные лизинговые соглашения, несмотря на четкое распределение обязанностей и рисков между сторонами, не могут полностью исключить риски для иностранных лизингодателей. В частности, со стороны российской компании – лизингополучателя возможны нарушения обязательств по выплате лизинговых платежей, что нарушает существенное условие возмездности договора. Кроме того, лизингодатель сталкивается с отсутствием гарантий возврата предмета лизинга из-за сложностей с таможенным оформлением при его обратном вывозе или снятии с регистрации на территории России. Такая ситуация осложняет взаимодействие сторон и представляет собой существенное затруднение.

7. Проблемы выбора таможенных процедур при проведении международных лизинговых операций с использованием определенных механизмов. В соответствии с реестром классификации видов услуг,

действующим в рамках ЕАЭС, лизинг подразделяется на финансовый и операционный. Такой подход является эффективной международной практикой, так как упрощает процесс согласования и заключения лизинговых соглашений на международном уровне. Здесь важно отметить, что финансовый лизинг относится к категории финансовых услуг, которые регулируются центральными банками стран – участниц. В то же время операционный лизинг строго ассоциируется с таможенной процедурой временного ввоза, что свидетельствует о недостаточном уровне интеграции государств – членов ЕАЭС в этой сфере. Это, по сути, сохраняет регулирование на уровне Таможенного союза, предшествующего ЕАЭС.

Несмотря на то, что операционный лизинг в рамках ЕАЭС обладает функционирующим механизмом и его развитие отличается прозрачностью, существует ряд ограничений. Например, сроки временного ввоза сужают возможности применения операционного лизинга до границ текущего таможенного законодательства. Это препятствует практическому заключению долгосрочных договоров по основным средствам с длительным сроком полезного использования. Особенно это негативно сказывается на малом бизнесе, для которого операционный лизинг представляет перспективный инструмент. Ограничения приводят к снижению их потенциала, а значит, и замедляют темпы роста национальной экономики и ВВП.

Тем не менее основные проблемы международных лизинговых операций проявляются именно в сфере финансово лизинга. Современное регулирование ЕАЭС не предусматривает таможенной процедуры, способной удовлетворить специфические требования финансового лизинга. К тому же направления на данный момент недостаточно проработано в контексте создания единого экономического пространства и рынка услуг.

Таким образом, далеко не все виды лизинга и заключаемые в этой области международные соглашения соответствуют процессам интеграции в рамках ЕАЭС. Нормативно – правовая база Союза остается неоднородной, что создает неопределенность в регулировании лизинговых операций. В России это

неоднозначное правовое регулирование усиливает юридические споры на правовом уровне.

8. Недостаточная прозрачность в совершении международных лизинговых операций на территории стран-членов ЕАЭС. Одна из ключевых причин данной проблемы является различие в трактовках понятия лизинга. В соответствии с конвенцией УНИДРУА лизинг признается самостоятельным правовым институтом, что подтверждается проведенными исследованиями. Однако на национальном уровне он продолжает рассматриваться как вариант арендных отношений. Это положение накладывает существенные ограничения: нормативно – правовая база усложняется, а участники сделок сталкиваются с дополнительными трудностями. На данный момент для преодоления этих барьеров действует тенденция к большей свободе контрагентов в сферах, где требуются минимально возможные вмешательства со стороны государственных органов.

В частности, это направления по:

1) централизованному установлению лизинговой ставки путём пруденциального регулирования данной области, что позволит создать стабильные условия для участников рынка;

2) разработке стандартизированных условий расчета выкупаемой стоимости имущества с целью минимизации налоговых злоупотреблений.

Однако наполнение этих направлений конкретным содержанием тормозится рядом производственных проблем, которые могут проявляться в процессе их практической реализации.

В частности, пруденциальное регулирование лизинговой ставки, теоретически способствующее повышению конкурентоспособности национальных лизингодателей и привлечению дополнительного капитала внутри страны, также может вызывать негативные последствия. Введение несправедливых минимальных ставок в отношении малого и среднего предпринимательства (далее МСП) способно уменьшить доходность данного сектора и привести к его вытеснению крупными игроками рынка. Несмотря на

это, крупные организации имеют существенное преимущество в качестве своих предложений и могут лучше удовлетворять потребности клиентов благодаря обширной диверсификации предоставляемых услуг.

9. Другая важная проблема касается унификации регуляторных мер и процедур лизинговых операций между странами ЕАЭС. Отсутствие пруденциального регулирования усложняют процесс гармонизации нормативной базы, что в свою очередь, препятствует развитию международных лизинговых соглашений. Присоединение России к Конвенции о межгосударственном лизинге в рамках СНГ могло бы способствовать унификации отношений с соседними государствами, не входящими в состав ЕАЭС, однако данная перспектива остается неоднозначной по нескольким причинам:

- 1) большинство участников Конвенции уже являются членами ЕАЭС;
- 2) сложные политические отношения с Украиной;
- 3) срок действия конвенции подошло к концу в 2023 году и прогнозы по её продлению неизвестны;
- 4) потенциальное присоединение Таджикистана к ЕАЭС в будущем.

Тем не менее принципы Конвенции УНИДРУА могут служить основой для разработки новой модели регулирования лизинга, отвечающего стандартам ЕАЭС, что обеспечит юридическую устойчивость и привлекательность для иностранных лизингодателей.

10. Острая проблема международного импортного лизинга в странах ЕАЭС заключается в нестабильной динамике торгового баланса, характеризующегося значительным превышением объема импорта над экспортом. В то же время ключевыми направлениями развития национальных лизинговых рынков стало импортозамещение. Так, Республика Беларусь с 1997 года реализует программы поддержки импортозамещающих проектов, включающие бюджетное кредитование, предоставление государственных гарантий по займам, привлечение централизованных инвестиционных ресурсов на основе платности и возвратности для обеспечения конкурентности

производства. Кроме того, уделяется внимание поддержки малых предприятий через частичную компенсацию процентов по договорам финансового лизинга²¹.

11. К числу дополнительных вызовов международного лизинга относится валютный риск, особенно актуальный в условиях нестабильности национальной валюты РФ. Такая ситуация ведет к удорожанию активов и снижению привлекательности сделок. Хотя использование валюты контракта частично защищает интересы лизингодателя как владельца актива, это не компенсирует рисков другой стороны – национальной экономики или участников рынка с меньшими ресурсами.

12. Уплата таможенных платежей за рассматриваемый период игнорирует фактическое использование объектов лизинга. Эффективность данной процедуры существенно сдерживается тем фактом, что уплата таможенных платежей осуществляется без возможности рассрочки в рамках процедуры временного ввоза, которая является ключевой в соответствующем процессе. Независимо от метода расчета или формы фиксации сумм лизинговых платежей, сумма таможенных обязательств остается неизменной на протяжении всего периода действия договора, что не учитывает таких факторов, как, например, сезонные колебания.

13. Одной из институциональных проблем остается отсутствие централизованных регуляторных условий и институтов для урегулирования международных лизинговых отношений. Проведенный анализ показывает, что международный лизинговый сектор в государствах-членах ЕАЭС характеризуется децентрализованной системой управления, что выражается в отсутствии единообразных внешних требований.

В условиях многообразия форм собственности, предприниматели часто не располагают юридическими основаниями для владения средствами производства, что создает риски значительного изъятия экономических выгод из хозяйственного оборота. В международных лизинговых операциях данная

²¹ О мерах по повышению эффективности социально – экономического комплекса Республики Беларусь [Электронный ресурс] : указ президента Республики Беларусь от 23.02.2016 г. № 78. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=P31600078>. – 21.03.2025.

проблема проявляется особенно остро, так как усугубляется зависимость импортных производственных средств, необходимых для развития собственных экономик стран – участниц ЕАЭС.

Кроме того, отдельным вызовом становится фрагментарность нормативно – правовой базы международного лизинга в ЕАЭС. На данный момент можно выделить несколько ключевых аспектов:

1) во – первых, это Международный унифицированный подход УНИДРУА, который, однако, не интегрирован централизованно в правовые системы стран ЕАЭС;

2) во – вторых, национальные законодательные подходы;

3) в – третьих, методологический подход, применяемый органами государственного управления, такими как Центральные банки, Правительства и таможенные службы.

14. Импортный лизинг создает дополнительные риски для отечественного сектора экономики за счет зависимости от зарубежных поставок товаров, критически значимых для основных отраслей. Эти риски становятся особенно ощутимы в условиях введения санкций, что приводит к дестабилизации ключевых секторов национальной экономики и ограничивает возможности формирования бюджетных доходов. В связи с этим Правительством Российской Федерации разрабатываются и реализуются программы поддержки отечественных производителей лизингового оборудования для минимизации угроз со стороны внешнеэкономической зависимости.

15. Вопрос слабой защиты иностранных лизингодателей остается актуальным. Кроме того, развитие импортного лизинга ограничивают риски, связанные с неполучением ожидаемой выгоды.

Стоит рассмотреть пример подобного сценария: российский лизингополучатель заключает договор с зарубежным лизингодателем, который располагает достаточными средствами обеспечения в соответствии с законодательством своей страны. Лизингодатель обращается в национальный

коммерческий банк для получения кредита, финансирует свою деятельность, закупает и передает объект лизинга российскому лизингополучателю. Однако, спустя какое – то время лизингополучатель оказывается неплатежеспособным, а лизингодатель сталкивается с рядом сложностей:

- задолженность перед банком;
- актив, пришедший в износ и обладающий низкой ликвидностью по сравнению с денежными средствами;
- обязательство самостоятельно возвращать объект лизинга в свою страну, что подтверждено судебной практикой.

Таким образом, помимо вышеуказанных проблем, развитие импортного лизинга осложняется риском отсутствия финансовой выгоды для лизингодателя.

В результате на территории ЕАЭС сформировалась система проблем, которая основывается на ключевых аспектах, представленный в графической форме (Рисунок 12).



Рисунок 12 - Дерево проблем международного лизинга на территории ЕАЭС

Согласно результатам исследования взаимодействия импортёров, с таможенными органами, данный процесс имеет свои недостатки и может быть рассмотрен как самостоятельный компонент текущего анализа. При этом юридическая практика указывает на конкретные аспекты, которые требуют высокой степени внимания со стороны участников международных лизинговых отношений.

3.2 Перспективы развития лизингового рынка в РФ и ЕАЭС

Анализируя текущие процессы реформирования лизингового рынка в Российской Федерации, а также рассматривая проблемные аспекты и ранее представленную информацию, можно сделать вывод, что на данном этапе развития новые международные соглашения в области лизинга остаются необходимыми для страны. Это обуславливается отсутствием возможностей для возобновления основных фондов с использованием отечественных аналогов или продукции из стран – участниц ЕАЭС. В то же время для иностранных партнеров российский лизинговый рынок представляет собой весьма перспективный источник прибыли, поскольку он является одним из крупнейших как по объему, так и по темпам роста.

На основании анализа проблем, можно прийти к выводу, что прямой иностранный лизинг не входит в число наиболее перспективных направлений развития для Российской Федерации. Более того, этот сегмент можно рассматривать как одну из зон повышенных рисков, не соответствующую интересам страны в части стимулирования развития собственных производственных мощностей. В этом контексте перспективы международного лизинга с участием контрагентов из стран, которые не являются членами ЕАЭС, отличаются крайне низкой привлекательностью. Однако, развитие единого рынка лизинга в рамках ЕАЭС представляется достаточно перспективным направлением.

Если обратиться к анализу отдельных показателей рынка лизинговых услуг, то можно отметить, что в сфере международного лизинга среди стран – членов ЕАЭС наибольшее количество операций приходится на долю России.

Это подтверждается договорами лизинга, где лизингополучателем является компания - нерезидент (Рисунок 13).

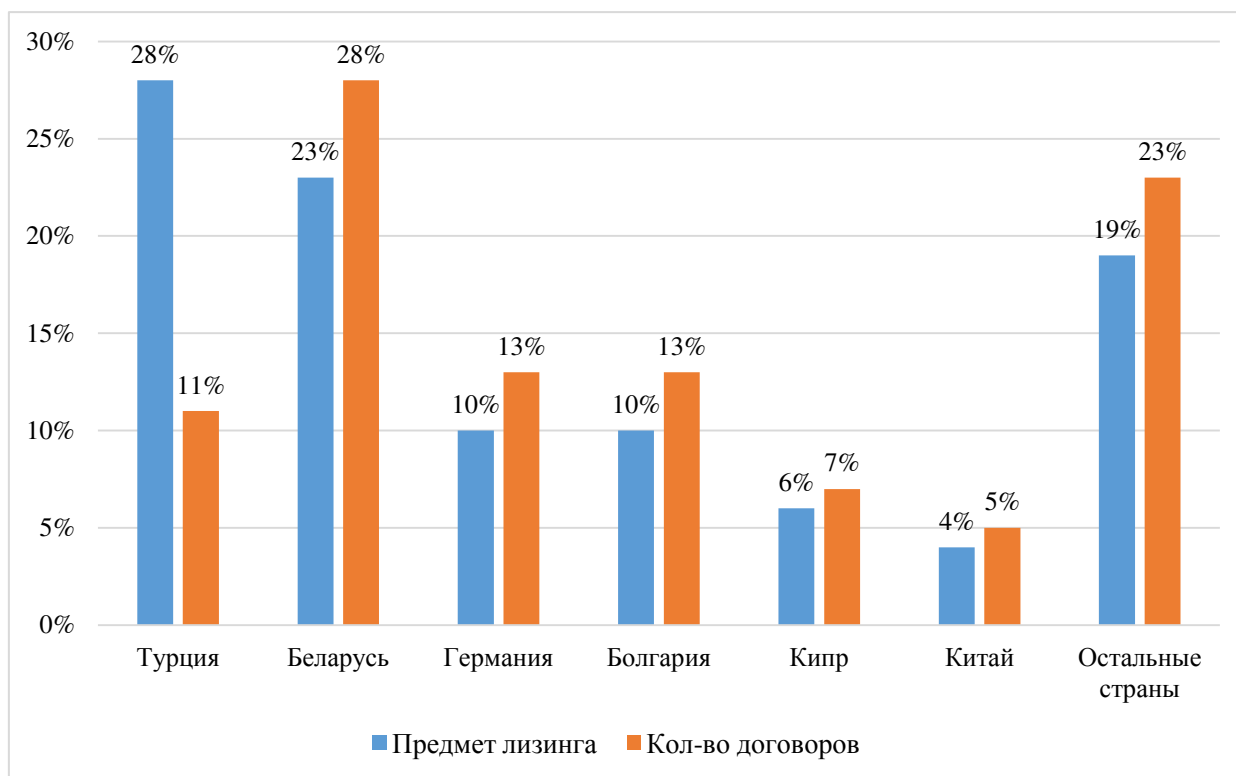


Рисунок 13 - Договора лизинга с компаниями лизингополучателями нерезидентами РФ по показателю предмет лизинга и количество договоров

При текущих условиях, когда иностранная лизинговая компания признается налоговым резидентом Российской Федерации, лизинг перестает иметь статус международного.

Кроме того, следует учитывать внешние ограничения, накладываемые рядом стран на Россию, из-за которых доступ российских предприятий к иностранным услугам становится ограниченным.

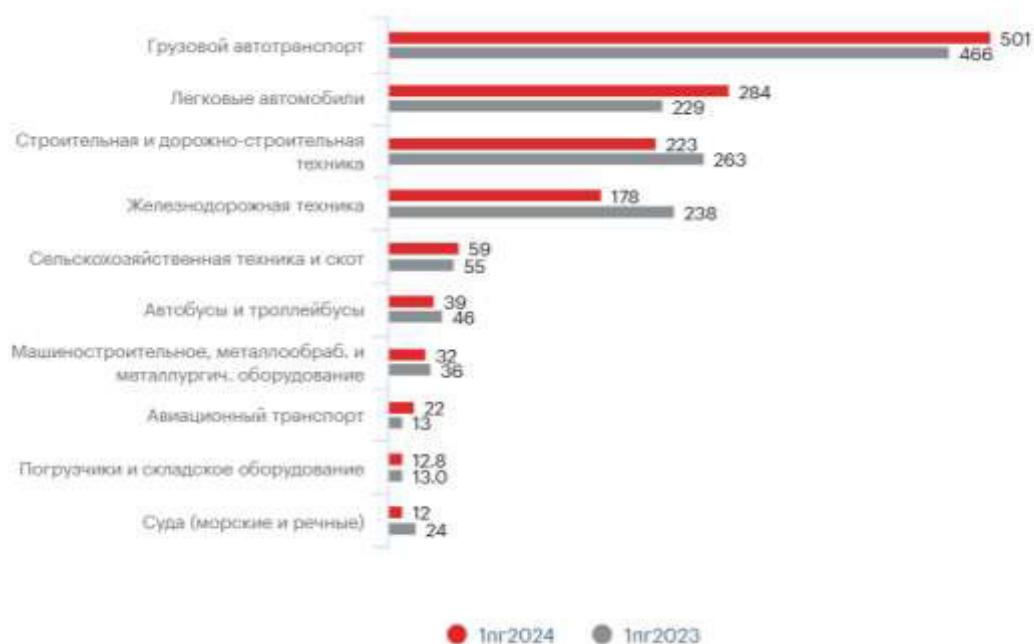


Рисунок 14 - Структура сегментов рынка лизинговых услуг в млрд.руб.

Анализ ситуации показывает, что основными драйверами развития рынка лизинга стали сектора транспортных услуг, включая железнодорожные и автоперевозки, на которых в 2023 году пришлось 704 млрд. руб., а с учетом морских перевозок – 728 млрд. руб. Однако, в 2024 году объем рынка уменьшился до 679 млрд. руб., что представляет собой падение на 25%, превышающее среднеотраслевые показатели.

Одной из перспектив развития лизинга в странах ЕАЭС является использование этого инструмента для поддержки МСП, что стало заметно в тенденциях 2024 года (Рисунок 15).

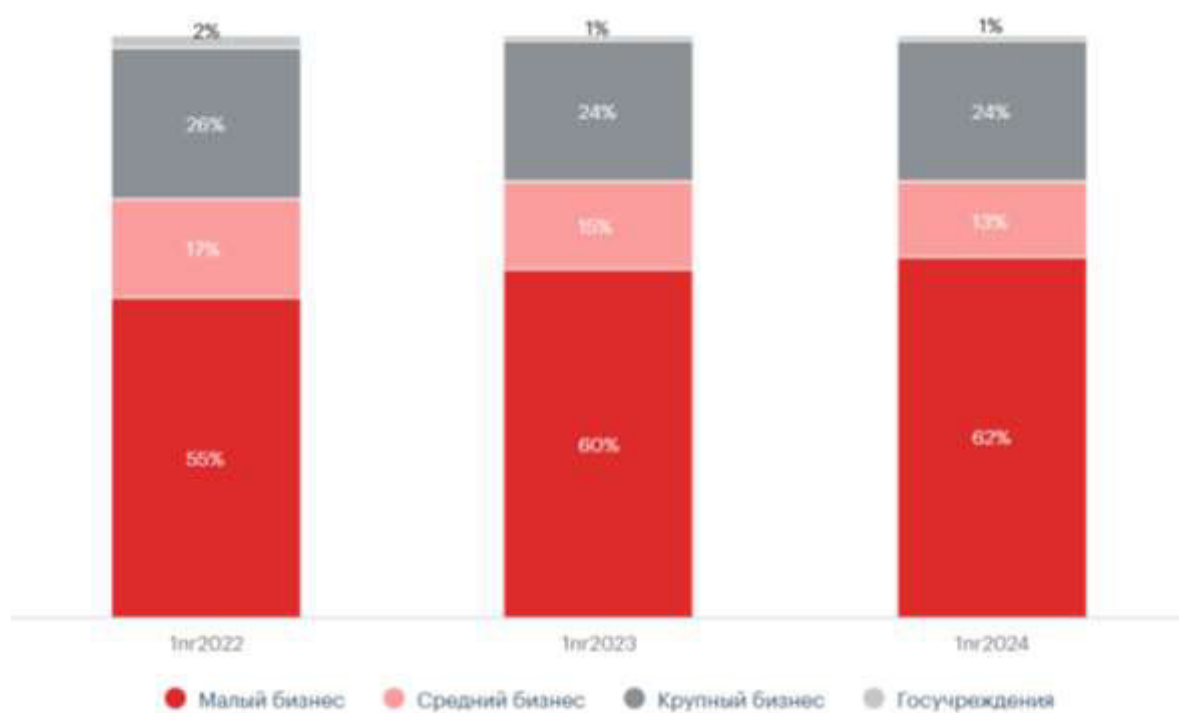


Рисунок 15 - Доля МСП на рынке лизинга

Доля малого бизнеса на рынке лизинга увеличилась до 62%, хотя данное явление носит временный характер. Тем не менее, создание единого лизингового механизма для МСП в странах ЕАЭС способно открыть возможности для полноценного использования международного лизинга как средства стимулирования развития целых отраслей экономики.

Расширение общих предприятий также может компенсировать существующие ограничения. Это направление могло бы стать инструментом для привлечения иностранных инвестиций через страны ЕАЭС, особенно в ситуациях, когда такие инвестиции являются критически важными и не могут быть заменены продукцией или услугами изнутри региона. В этом контексте единое лизинговое пространство в ЕАЭС предоставляет странам – членам возможность обходить санкционные барьеры.

Проблемы регулирования рынка лизинга и сокращение его объемов, вызванные изменением требований к участникам рынка, могут быть решены посредством институциональных реформ. Такие реформы подразумевают создание специализированных структур государственного или государственно-частного партнерства в сфере лизингового финансирования. Это позволит

устранить избыточную внутреннюю конкуренцию и создать интегрированную региональную форму рынка. В таком формате общий капитал станет не только источником удовлетворения спроса, но также фактором роста и эскалации рынка.

Анализируя возможные пути решения сложившихся проблем для России, ранее рассматривалась возможность вступления в Организацию экономического сотрудничества и развития (далее ОЭСР). Однако, несмотря на отсутствие полноправного участия Российской Федерации в этой организации, ряд российских компаний, а также предприятий из других государств – членов ЕАЭС, уже внедряются стандарты ответственного ведения бизнеса (ОВБ) в свою деятельность. Это связано, прежде всего, с тем, что соответствие данным стандартам становится обязательным требованием со стороны ряда зарубежных поставщиков, а также с постепенным прекращением финансирования со стороны иностранных инвесторов ОЭСР для компаний, не соответствующих установленным нормам.

Концепция создания единого финансового рынка обсуждалась еще в 2016 году, однако первые шаги в этом направлении предпринимались значительно раньше. Необходимым представляется расширение имеющегося опыта в рамках узких и приоритетных сегментов финансового рынка. Одним из таких направлений может стать разработка концепции развития международного лизинга на пространстве ЕАЭС. При этом предполагается сохранить за странами – участницами право внутреннего регулирования национальных рынков, одновременно установив общие правила функционирования лизингового рынка на территории объединения.

Для успешной реализации этой инициативы важно решить ряд ключевых вопросов. В частности, необходимо усовершенствовать таможенную практику, устранить административные барьеры в деятельности государственных органов и институционализировать единообразную трактовку налоговых ставок по налогу на добавленную стоимость (НДС) для операций международного лизинга в странах ЕАЭС. Эти меры будут способствовать усилению

привлекательности лизинга, как инструмента финансирования различных проектов. На данный момент уровень проникновения лизинга в ВВП стран ЕАЭС остается сравнительно низким и составляет всего 1-3%.

Следовательно, для обеспечения долгосрочного роста международного лизингового рынка необходимо выработать унифицированный подход в рамках ЕАЭС. Одним из первых шагов может стать разработка единой концепции развития рынка лизинга и создание соответствующей стратегии, направленной на гармонизацию и дальнейшее укрепление финансовой интеграции в регионе.

3.3 Общая стратегия развития международного лизинга при ввозе на территорию ЕАЭС товаров, являющихся предметами международных лизинговых соглашений

Стратегия развития международного лизинга должна быть сформирована в контексте создания общего финансового рынка ЕАЭС. Это обусловлено тем, что значительное число финансовых организаций в странах ЕАЭС проходят процедуры лицензирования и находятся под строгим контролем со стороны регуляторов. В связи с этим первоочередным шагом является урегулирование вопросов, связанных с лицензионными отношениями. В 2019 году был предложен модельный механизм взаимного признания лицензий для финансовых организаций внутри ЕАЭС (Рисунок 16).

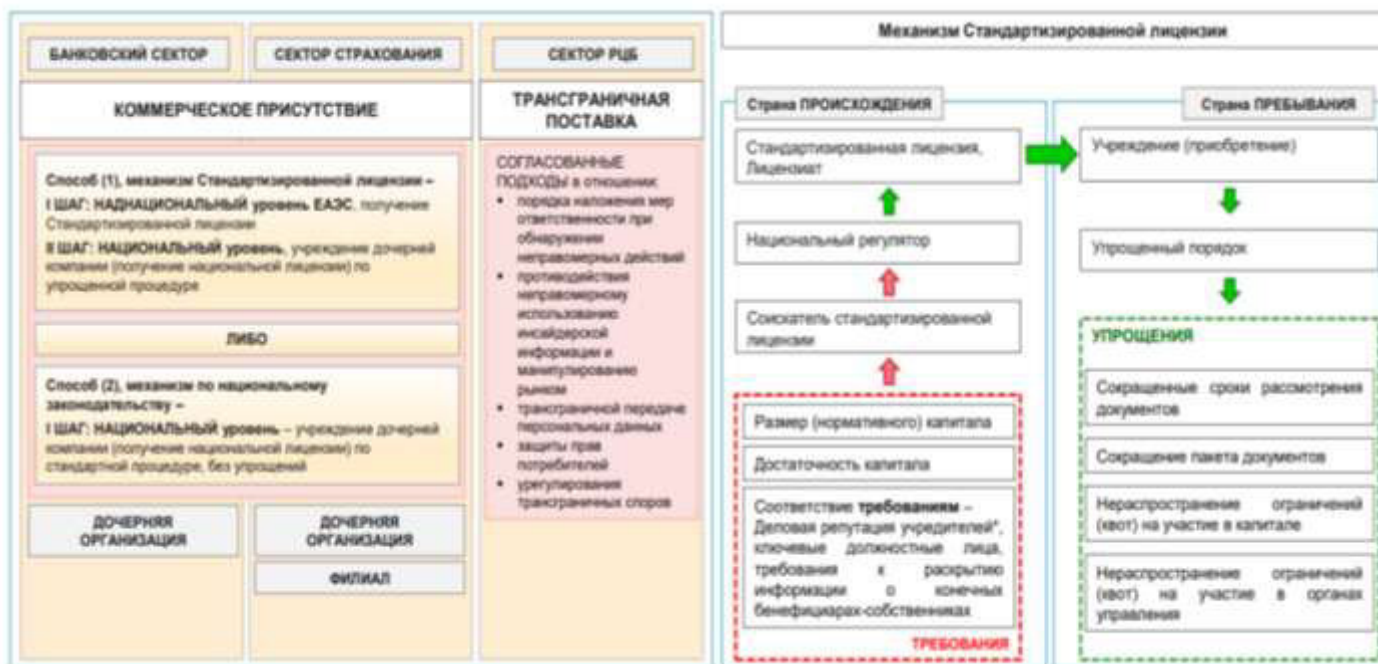


Рисунок 16 – Взаимное признание лицензий в рамках ЕАЭС²²

Идея общего финансового рынка обсуждалась еще в 2016 году, однако первые шаги в этом направлении начались задолго до этого. Полагается, что накопленный опыт следует использовать для дальнейшего развития узкоспециализированных и приоритетных сегментов финансового рынка. В частности, предлагается разработка концепции развития международного лизинга в рамках ЕАЭС. При этом странам – участникам должно быть предоставлено право осуществлять внутреннее регулирование собственного рынка, но при условии введения единых правил для лизинговой деятельности на всей территории союза.

На следующем этапе предстоит развивать доступ к рынку и формировать вторичный рынок ценных бумаг, связанный с международным лизингом. Важным шагом в этом направлении станет заключение соглашения о взаимном доступе к размещению и обращению ценных бумаг на организованных торговых площадках стран – участниц ЕАЭС.

На этом пути предстоит согласовать взаимное признание лицензий при трансграничной поставке (потреблении) без дополнительного учреждения

²² Концепция общего финансового рынка Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.cbr.ru/content/document/file/72918/q_1.pdf. – 18.03.2025.

юридического лица для рынка ценных бумаг. В этом вопросе, также потребуется упростить валютное регулирование.

Третьим важным фактором развития рынка лизинга является расширение единого платежного пространства. При этом особое внимание должно уделяться кибербезопасности баз данных, реестров и сопутствующих финансовых операций.

Четвёртым направлением станет ориентирование международного лизинга в ЕАЭС на совместное промышленное сотрудничество и развитие. Основы для этого уже заложены благодаря утвержденным направлениям промышленного сотрудничества в рамках союза до 2025 года.

Проект концепции и стратегия международного лизинга внутри ЕАЭС детализируются в представленных предложениях (Рисунок 17).



Рисунок 17 - Сущность концепции и стратегии международного лизинга на территории ЕАЭС

Приложение 3 концепции содержит информацию о приоритетных направлениях международного лизинга в контексте промышленного сотрудничества стран – членов ЕАЭС. В приложении 4 данной концепции

представлен перечень чувствительных товаров, имеющих первоочередное значение для промышленного взаимодействия в рамках ЕАЭС, с указанием соответствующих кодов ТН ВЭД.

Для данных направлений предлагается ввести унифицированные подходы к стимулированию лизинговых отношений, которые могут стать одним из факторов ускорения промышленного развития объединения.

Во – первых, на основании приложений 3 и 4 концепции планируется выработка единых ставок НДС, основанных на минимизации налогового бремени.

Во-вторых, предлагается разработать механизм управления импортными таможенными пошлинами и платежами, включая возможность предоставления рассрочки на весь срок действия лизингового договора. Также важно утвердить методические рекомендации для таможенных органов, чтобы обеспечить адекватную правоприменительную практику в отношении предметов лизинга.

В-третьих, необходимо укрепить защиту прав нерезидентов – лизингодателей в ЕАЭС при ввозе товаров в рамках международных лизинговых соглашений. Особое внимание должно быть уделено созданию механизмов компенсации затрат, связанных с возвратом предметов лизинга либо его государственной поддержки. Потенциальным решением может стать формирование саморегулируемых организаций (далее СРО) в данной сфере по аналогии с российскими практиками в строительстве и оценочной деятельности.

В-четвёртых, предстоит разработать меры противодействия несанкционированными выплатами по международным лизинговым соглашениям. Однако, такие меры должны быть согласованы с существующими валютно – контрольными инструментами и не приводить к их ужесточению.

В-пятых, рекомендуется внедрить механизмы страхования не только самих предметов лизинга, но также связанных с ними обязательств. Это

позволит минимизировать риски, связанные с сорванными соглашениями или возвратом объектов лизинга.

В-шестых, для стимулирования развития международного лизинга необходимо реализовать программы национальной поддержки и субсидирования определенных лизинговых операций в соответствии с ключевыми направлениями экономической деятельности стран – членов ЕАЭС. Это позволит ускорить промышленный рост региона.

Развитие концепции единого финансового рынка ЕАЭС также тесно связано с усилением международного лизинга. Оно охватывает аспекты регулирования, надзора, правозащитной деятельности и сотрудничества участников рынка (Рисунок 18).

Эффективное развитие рынка может быть поддержано за счет обязательного раскрытия информации о деятельности лизинговых компаний, а также введения системы обеспечения ответственности за весь спектр предоставляемых услуг.



Рисунок 18 - Регулирование, надзор, сотрудничество и защита прав международного лизинга²³

Среди предложений выделяется создание наднационального органа надзора, который занимался бы регулированием рынка (Рисунок 19). Такой

²³ Концепция общего финансового рынка Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.cbr.ru/content/document/file/72918/q_1.pdf. – 18.03.2025.

орган мог бы устранять противоречия в развитии международного лизинга внутри единого финансового пространства ЕАЭС. Помимо этого, он предоставлял бы рекомендации странам – членам относительно совершенствования их законодательной базы.

ВЕЭС	МЕЖПРАВСОВЕТ	ЕЭК	Суд ЕАЭС	Наднациональный орган	Регуляторы финансового рынка государств-членов
СОСТАВ – Президенты ЗАДАЧИ – • стратегия, направления, перспективы формирования и развития ЕАЭС • реализация целей Совета • утверждение бюджета ЕАЭС • определение порядка осуществления международного сотрудничества • принятие решений о переговорах с третьей стороной от имени ЕАЭС	СОСТАВ – главы Правительств ЗАДАЧИ – • реализация и контроль за исполнением Договора о ЕАЭС, международных договоров в рамках Союза и решений Высшего Совета • рассмотрение вопросов, по которым при принятии решения в Совете ЕЭК не достигнут консенсус	Совет ЕЭК – вице-премьеры Коллегия ЕЭК – 10 членов (министров) ЗАДАЧИ – • обеспечение условий функционирования и развития ЕАЭС • выработка предложений в сфере экономической интеграции МЕСТО ПРЕБЫВАНИЯ – г. Москва, РФ	СОСТАВ – по 2 судьи от каждого государства-члена; срок полномочий 9 лет ЗАДАЧИ – • единообразное применение международных договоров в рамках ЕАЭС, международных договоров ЕАЭС с третьей стороной и решений органов ЕАЭС • рассмотрение споров МЕСТО ПРЕБЫВАНИЯ – г. Минск, РБ	СРОК СОЗДАНИЯ – к 2025 г. КЛЮЧЕВЫЕ ПРИНЦИПЫ – • независимость • подотчетность • распределение полномочий ПОЛНОМОЧИЯ – • анализ законодательства • выработка рекомендаций • сотрудничество • представление интересов • ведение единого информационного реестра субъектов ОФР МЕСТО ПРЕБЫВАНИЯ – г. Алматы, РК	ПОЛНОМОЧИЯ – • денежно-кредитная политика • обеспечение финансовой стабильности • допуск участников • надзор

Рисунок 19 – Наднациональные надзорные органы по международному лизингу²⁴

Таким образом, перспективная стратегия развития международного лизинга в рамках ЕАЭС основывается на интеграции с единой финансовой средой региона. Лизинг становится важным инструментом промышленного взаимодействия стран объединения. Дополнительные меры включают защиту интересов лизингодателей – нерезидентов, страхование сделки и приобретения, а также создание национальных или наднациональных СРО по регулированию этой сферы. Эти инициативы являются основой для повышения устойчивости и эффективности лизинговых операций в регионе.

²⁴ Концепция общего финансового рынка Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.cbr.ru/content/document/file/72918/q_1.pdf. – 18.03.2025.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Анализируя работу, можно заключить, что лизинг, включая его международную форму, способствует разнообразию финансирования за счет укрепления взаимодействия субъектов из разных государств. Этот инструмент также предоставляет доступ к современному оборудованию, что улучшает качество продукции и услуг, повышает конкурентоспособность и привлекает внимание потребителей на разнообразных рынках сбыта. Таким образом, лизинг расширяет свои интеграционные возможности в глобальной экономике.

При рассмотрении порядка взаимодействия импортеров с таможенными органами в ЕАЭС, который демонстрирует высокий уровень объединения и интеграции, достигается минимизация проблем даже при наличии споров. Выполняя ключевую конституционную задачу по обеспечению государственной безопасности, уплате налогов и выполнению международных обязательств, таможенные органы становятся не источником проблем, а гарантом соблюдения норм законодательства.

Если говорить про рынок международного лизинга в ЕАЭС, то он активно развивается. Совокупный объем лизингового портфеля превысил 9 трлн. рублей, значительный рост наблюдался в 2024 году благодаря востребованности автолизинга и лизинга строительной техники. Основными странами – партнерами в международном лизинге являются Китай, Турция, Болгария. Предметами сделок чаще всего служат транспортные средства. В перспективе международный лизинг может стать драйвером промышленного и экономического развития стран ЕАЭС.

Анализ современного состояния рынка международного лизинга в РФ и ЕАЭС позволил выделить 15 блоков проблем. Хотя процесс взаимодействия импортеров с таможенными органами не лишен недостатков, существующая практика показывает, что возникающие вопросы чаще связаны с особенностями работы административных структур, а не самой системой международного лизинга.

Кризис 2020 года показал устойчивость лизинга как финансового инструмента. Несмотря на падение рынка на 22%, средний прирост за последние пять лет составил 32,4%. Прогнозы предполагают, что через 5 лет объем рынка перевалит за 1 трлн. рублей при ожидаемом увеличении количества предметов лизинга и договоров по ним. Однако рынок сталкивается с рядом проблем и барьеров. Для обеспечения дальнейшего развития необходимо сформировать единый подход к регулированию лизингового рынка на территории ЕАЭС. Одним из первых шагов может стать разработка общей стратегии развития.

Предложенная стратегия развития международного лизинга основана на концепции создания единого финансового пространства внутри ЕАЭС. Международный лизинг рассматривается как инструмент, поддерживающий промышленное сотрудничество между странами союза. Среди предложенных мер особое значение придается защите интересов иностранных лизингодателей, в том числе посредством страхования не только объектов лизинга, но и самих сделок. Также предлагается создание наднациональных или национальных СРО, действующих как гаранты возврата предметов лизинга и компенсации возможных убытков.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1 Боровская, М. А. Банковские услуги предприятиям [Электронный ресурс] : учеб. - метод. пособие / М. А. Боровская, Я. А. Налесная. – Таганрог : ТРТУ, 2006. Режим доступа : http://www.aup.ru/books/m191/6_1.htm. – 06.02.2025.

2 Сахарова, И. В. Правоотношения, возникающие из договоров лизинга и купли-продажи объекта лизинга [Электронный ресурс] : / И. В. Сахарова . - Москва : Юстицинформ, 2013. Режим доступа : <https://base.garant.ru/57624861/>. – 08.02.2025.

3 Единое лизинговое пространство ЕАЭС – спасательный круг в условиях новых геополитических вызовов [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.tpprf-leasing.ru/news/edinoe-lizingovoe-prostranstvo-eaes-spasatelnyy-krug-v-usloviyah-novyh-geopoliticheskikh-vyzovov-sergey-grishunin-o-sostoyanii-lizingovoy-otrasli-v-stranah-eaes-v-zhurnale-bankovskoe-delo/>. – 12.02.2025.

4 Международный лизинг: определяем размер таможенных платежей [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://brokert.ru/material/mezhdunarodnyy-lizing-razmer-tamozhennyh-platezhey>. – 14.02.2025.

5 Роль лизинга в отраслях и сферах экономики Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://vestnik-muiv.ru/upload/iblock/0b7/0b736a57fdaa1b94ad444cc7b20bd94f.pdf>. – 14.02.2025.

6 Законодательная база в РФ [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://baltlease.ru/about-leasing/fin-leasing/zakonodatelnaya-baza-lizinga/>. – 18.02.2025.

7 Таможенное регулирование международного лизинга [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://cyberleninka.ru/article/n/tamozhennoe-regulirovanie-mezhdunarodnogo-lizinga>. – 03.03.2025.

8 Арсентьева Е. В., Договор лизинга в современном гражданском праве России и зарубежных странах [Электронный ресурс] : дис. / Е. В. Арсентьева ;

ЧГУ. – Чебоксары, 2003. – Режим доступа : https://libweb.kpfu.ru/z3950/referat/arsent_dis.pdf . -03.03.2025.

8 Таможенное регулирование лизинговых операций [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://studfile.net/preview/5903212/page:4/>. – 05.03.2025.

9 Особенности таможенного оформления и контроля при лизинге [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://vch.ru/event/view.html?alias=osobennosti_tamoghennogo_oformleniya_i_kontrolya_pri_lizinge. – 06.03.2025.

10 Современное состояние рынка лизинга в России: проблемы и перспективы развития [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://elar.urfu.ru/bitstream/10995/137737/1/978-5-91256-667-7_2024_264.pdf. – 10.03.2025.

11 Эксперт [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <https://raexpert.ru/researches/leasing/2024/#att1>. – 11.03.2025.

12 Временное положение о лизинге [Электронный ресурс] : постановление правительства РФ от 29.06.1995 г. № 633. Доступ из справ. – правовой системы «КонсультантПлюс».

13 Концепция общего финансового рынка Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.cbr.ru/content/document/file/72918/q_1.pdf. – 18.03.2025.

14 О мерах по повышению эффективности социально – экономического комплекса Республики Беларусь [Электронный ресурс] : указ президента Республики Беларусь от 23.02.2016 г. № 78. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=P31600078>. – 21.03.2025.

15 Состояние и динамика развития российского рынка лизинга [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://accounting.fa.ru/jour/article/view/369/347?locale=ru_RU. -07.04.2025.

16 Эксперт РА [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <https://raexpert.ru/researches/leasing/2023/>. – 10.04.2025.

17 О финансовой аренде (лизинге) [Электронный ресурс] : фед. закон № 164 – ФЗ от 29.10.1998 г. Доступ из справ. – правовой системы «КонсультантПлюс».

18 Срок действия таможенной процедуры временного ввоза [Электронный ресурс] : Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ред. от 29.05.2019 г.) (Приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). Доступ из справ. – правовой системы «КонсультантПлюс».

19 Таможенная процедура выпуска для внутреннего потребления [Электронный ресурс] : Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ред. от 29.05.2019 г.) (Приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). Доступ из справ. – правовой системы «КонсультантПлюс».

20 Об утверждении Положения о лицензировании финансовой аренды (лизинга) в Российской Федерации [Электронный ресурс] : постановление Правительства от 01.02.2001 г. № 80. Доступ из справ. – правовой системы «КонсультантПлюс».

21 Конвенция УНИДРУА о международном финансовом лизинге [Электронный ресурс] : от 28.05.1988 г. Доступ из справ. – правовой системы «КонсультантПлюс».

22 Экономические преимущества лизинга как экономического инструмента [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://investvlg.ru/raznoe/lizing-eto-v-ekonomike-lizing-ekonomicheskie-terminy.html>. – 13.04.2025.

23 О банках и банковской деятельности [Электронный ресурс] : фед. закон от 02.12.1990 г. № 395-1. Доступ из справ. – правовой системы «КонсультантПлюс».

24 Договор о Евразийском экономическом союзе (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 01.10.2019) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.eaeunion.org/>. – 15.04.2025.

25 Федеральная таможенная служба: таможенная статистика во внешней торговле [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа : <http://stat.customs.ru/>. – 21.04.2025.

26 Авдеев, В.В. Аренда (лизинг): возвратный лизинг или риски налоговой оптимизации [Электронный ресурс] // Бухгалтер и закон, 2011. – №3. Режим доступа : <https://cyberleninka.ru/article/n/arenda-lizing-vozvratnyy-lizing-ili-riski-nalogovoy-optimizatsii>. – 25.04.2025.