



ლიზინგის სამართლებრივი და ეკონომიკური ასპექტები საქართველოში

რეზიუმე

ილგარ ვალიევი
სტუ-ს დოქტორანტი

სტატიაში განხილულია საერთაშორისო ლიზინგის ბაზრის მოცულობა და დინამიკა მსოფლიოს ქვეყნების და რეგიონების (ჩრდილოეთ ამერიკა, ევროპა, აზია, ლათინური ამერიკა) ჭრილში. მოცემულია ინფორმაცია ბაზრის სეგმენტების მიხედვითაც.

ლიზინგის მსოფლიო ბაზარი 2006-2007 წლამდე მუდმივად იზრდებოდა. 2007 წელს კი მსოფლიო ფინანსურმა კრიზისმა გამოიწვია მისი შემცირება. თუმცა, ეს არ დასტოვია ყველა ქვეყანას და არც ბაზრის ყველა სეგმენტს. ყველაზე მყარი იყო უძრავი ქონების ლიზინგი.

ლიზინგის მსოფლიო ბაზრის ლიდერია აშშ, მეორე ადგილზეა იაპონია.

ლიზინგის მსოფლიო ბაზრის განვითარებას ხელს უწყობს ის შედეგები, რომელიც ლიზინგის სუბიექტებს აქვთ მიცემული დაბეგვრაში საზღვარგარეთ. ასეთი ქვეყნებია გერმანია, შვედეთი, დიდი ბრიტანეთი და სხვები. საქართველოს სალიზინგო კომპანიებს შედეგები არა აქვთ.

საკვანძო სიტყვები:

ლიზინგი
საერთაშორისო
ბაზარი
სეგმენტი
მულტიბილდინგი

შესავალი

ლიზინგის ბაზარი არის მომსახურების ბაზრის ერთ-ერთი სახე. ლიზინგის ბაზარზე გამოდის სალიზინგო ქონება, მაგრამ იგი კი არ იყიდება, არამედ ლიზინგის მიმღებთ გარკვეული ვადით და გარკვეული საფასურის გადახდით გადაეცემათ სარგებლობაში გარკვეული ვადით, შემდგომში მისი საბოლოო გამოსყიდვის უფლებით.

ლიზინგის ბაზრის მეშვეობით ფიზიკურ და იურიდიულ პირებს შეუძლიათ შეიძინონ საჭირო ქონება – მანქანები, მოწყობილობა, აპარატურა,

სატრანსპორტო საშუალებები და სხვა, – ისე, რომ არ დასჭირდეთ ბანკიდან სესხის აღება. ასე რომ, ლიზინგი არის კომერციული საბანკო კრედიტის ალტერნატივა.

ლიზინგის ბაზარი მსოფლიოს მოსახლეობის გარკვეული ბარომეტრია. თუ მისი მოცულობა იზრდება, ეს ნიშნავს რომ მოსახლეობის შემოსავლებიც იზრდება.

1. ლიზინგის მსოფლიო ბაზრის ბანკოთარება 1982-2000 წლებში

ლიზინგის მოცულობა მსოფლიო ბაზარზე 1982-2000 წლებში 10,5-ჯერ გაიზარდა. მათ შორის ჩრდილოეთ ამერიკაში 7,4-ჯერ, ევროპაში 15-ჯერ, აზიაში 22-ჯერ, სამხრეთ ამერიკაში 50-ჯერ, აფრიკაში 26-ჯერ, ავსტრალიაში და ახალ ზელანდიაში 2-ჯერ).

ამ წლებში ლიზინგის მსოფლიო ბაზრის ლიდერი იყო ჩრდილოეთ ამერიკა, კერძოდ, კი აშშ. 1999 წელს მის წილად მოდიოდა ლიზინგის მსოფლიო ბაზრის საერთო მოცულობის - 39,5%, ანუ 161,5 მლრდ დოლარი, 7,5%-იანი წლიური ზრდის ტემპით. ამასთან ჩრდილოეთ ამერიკას განსახილველ წლებში ლიზინგის მსოფლიო ბაზარზე ყოველთვის დომინირებული მდგომარეობა ეკავა. 1982 წელს მის წილად მოდიოდა ბაზრის - 59%, 1985 წელს - 60,3%, 1990 წელს - 50%, 1995 წელს - 36,7%, 2000 წელს - 41,3%. მეორე ადგილზე იყო ევროპა, ხოლო მესამე ადგილზე აზიის ქვეყნები.

ლიზინგის მსოფლიო ბაზარზე განსაკუთრებით აღსანიშნავია ევროპის მდგომარეობა. 1982-1990 წლებში ევროპის სალიზინგო ოპერაციების მოცულობა - 5,2-ჯერ გაიზარდა, 1990-1995 წლებში კი თითქმის 3-ჯერ გაიზარდა. ამის შემდგომ ევროპის სალიზინგო ინდუსტრია გარკვეულმა კრიზისმა მოიცვა, რაც გამოიწვია კონტინენტის პოლიტიკური რუქის შეცვლამ (გერმანიის გაერთიანება, ჩეხოსლოვაკიისა და იუგოსლავიის დაშლა და ა. შ.).



2. ღიზინგის მსოფლიო ბაზრის მოცულობა და დინამიკა 2004-2007 წლებში

ამრიგად, ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, ნათელი ხდება, რომ 2000 წლის ბოლოსთვის ღიზინგის მსოფლიო ბაზარი საკმაოდ განვითარებული იყო. მასში პირველ-მეორე ადგილებს აშშ და იაპონია ინაწილებენ. ესეა რაც შეეხება შემდგომ პერიოდს.

2000 წლიდან დაწყებული 2004-2007 წლამდე ღიზინგის მსოფლიო ბაზარი სისტემატურად იზრდებოდა (ცხრილი 1) და ვითარდებოდა. მაგრამ, როგორც ჩვენთვის ცნობილია, ამ წლებში ევროპას და ამერიკას ფინანსური კრიზისი დაატყდათ თავზე, რამაც გამოიწვია ღიზინგური ბრუნვის ზრდის შემცირება.

მართლაც, სწორედ ამ ცხრილიდან ჩანს, რომ 2004-2005 წლებში მსოფლიოში ღიზინგის ბრუნვა 13,7%-ით არის გაზრდილი. უფრო მეტად არის იგი გაზრდილი ბენელუქსის ქვეყნებში, ავსტრიაში და შვეიცარიაში (41,5%-ით), ჩრდილოეთ ევროპის ქვეყნებში (50,9%-ით), აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებში (30,6%-ით), იგივე მდგომარეობაა 2005-2006 წლების პერიოდში. მსოფლიოს მასშტაბით ღიზინგი ამ პერიოდში 13,1%-ით გაზრდილია, მაგრამ შემდეგ, კერძოდ, 2007 წელს 2006 წელთან შედარებით იგი უკვე 0,6%-ით არის შემცირებული. ამ წელს გაჩნდა კრიზისის სიმპტომები და სწორედ კრიზისმა შეაფერხა ბიზნესის განვითარება და, გამომდინარე აქედან, ღიზინგზე მოთხო-

ვნაც, ეს მოხდა ცხრილში მოცემულ ყველა ქვეყანაში, გარდა შვეიცარიის, ავსტრიის, ბენელუქსის ქვეყნებისა და ხმელთაშუაზღვის ქვეყნებისა.

კრიზისამდე პერიოდში ღიზინგის განვითარებას ხელი შეუწყო ზოგადად ბიზნესის განვითარებამ და აგრეთვე, იმ შედეგებმა, რომელიც საზღვარგარეთ ღიზინგის სუბიექტებს აქვთ მიცემული დაბეგვრაში. ასეთებია: დიდი ბრიტანეთი, გერმანია, შვედეთი და სხვები. მაგრამ სწორედ კრიზისის დადგომისას ზოგიერთმა მათგანმა, მაგალითად, დიდ ბრიტანეთმა, გააუქმა შედეგები ექსპორტულ ღიზინგზე [1], რაც აუცილებლად გამოიწვევდა სხვა ქვეყნებიდან ღიზინგით შემოტანილ საგნების ბრუნვის შემცირებას. ეს ასეც მოხდა (იხ. ნახაზი 2).

ღიზინგური ბრუნვის შემცირება განსაკუთრებით დაეტყო ახალ კონტრაქტებს და ახალ ბიზნესს ამ სფეროში (იხ. ცხრილი 2). ასოციაცია "Leaseurope"-ს მონაცემებით, მასში გაერთიანებულ ქვეყნებში 2008 წელს ახალი საღიზინგო ბიზნესი თითქმის - 7,7%-ით შემცირებულა 2007 წელთან შედარებით. შემცირება ერთნაირად არ შეხებია არც ყველა ქვეყანას და არც ყველა ღიზინგის ობიექტს. ღიზინგის სფეროში ახალი ბიზნესის ფუნქციონირების თვალსაზრისით ყველაზე მყარი იყო უძრავი ქონების ღიზინგი. იგი მხოლოდ 2,4%-ით შემცირდა. განსაკუთრებით შემცირდა სატრანსპორტო საშუალებათა ღიზინგი, რომელიც მრავალი წელი სისტემატური ზრდით ხასიათდებოდა.

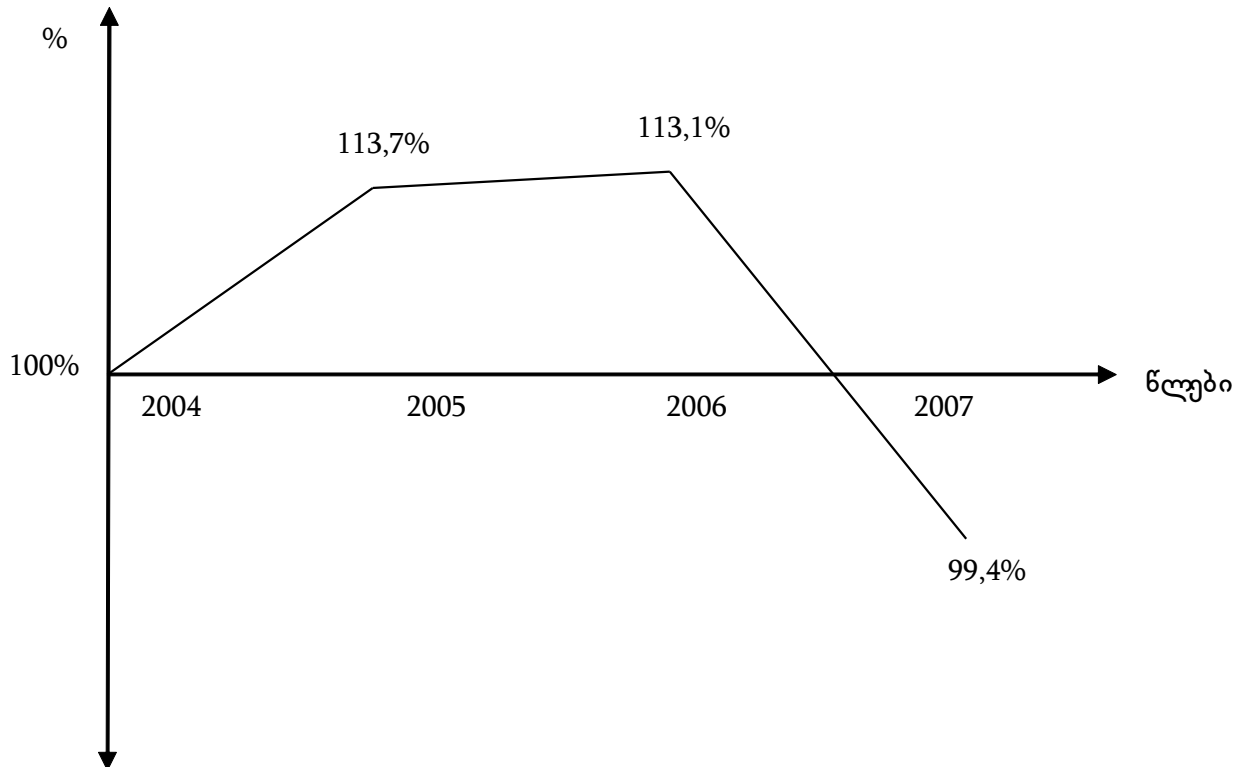
გამოკვლევებმა აჩვენა, რომ 2006 წელს დაწყებულმა ფინანსურმა კრიზისმა განსაკუთრებით

ცხრილი 1

კრიზისამდე პერიოდში ევროპის ქვეყნებში ახალი ღიზინგური კონტრაქტების მოცულობის დინამიკა¹

ქვეყნები და რეგიონები	ათასი ევრო		დინამიკა, %	ათასი ევრო		დინამიკა, %
	2004	2005		2006	2007	
ბენელუქსის ქვეყნები, ავსტრია და შვეიცარია	18640,4	26387,8	141,5	28776,25	32013,88	111,2
ჩრდილოეთ ევროპის ქვეყნები	14040,87	21199,3	150,9	33395,95	31583,54	94,5
საფრანგეთი	26915,0	28776,0	106,9	36099,29	35780,0	99,1
დიდი ბრიტანეთი	53651,0	55773,6	103,8	54955,78	54721,94	99,5
გერმანია	44410,0	49270,0	110,9	50539	50049,95	99,0
იტალია	38039,96	44160	116,1	48109,0	48860	99,8
ხმელთაშუაზღვის ქვეყნები	21151,45	25860,5	122,2	27536,5	28140,3	102,2
აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნები	13379,14	17475,17	130,6	18098,97	12065,4	66,6
სულ	231127,84	262902,4	113,7	297510,73	295787,84	99,4

¹ გაანგარიშებულია ჩემს მიერ ევროპის ღიზინგურ კომპანიათა ასოციაცია "Leaseurope"-ს ინფორმაციის (ინტერნეტთან) საფუძველზე.



ნახაზი 1. საერთაშორისო ლიზინგის ბურნების დინამიკა %-ად წინა წელთან

დააზარალა მსუბუქი ავტომანქანების წარმოებაც და მათი ლიზინგიც. მაგალითად, აშშ-ში მსუბუქი ავტომობილების მწარმოებელთა შემოსავლებში კრიზისამდე ლიზინგს ეკავა – 20%, კრიზისის დროს კი ეს სექტორი ზარალიანი გახდა. ამ მიზეზით ცნობილმა ავტოგიგანტმა “ფორდმა” ზარალში ჩამოწერა 2 მლრდ დოლარი, ხოლო “ჯენერალ მორტორსმა” 14 მლრდ დოლარი. ეს იყო ლიზინგით გაყიდული მანქანები, რომელთა ღირებულება ვერ გადაიხადეს მეიდ ველებმა. მსუბუქი ავტომობილების ლიზინგის მოცულობა შემცირდა მეიდველი ფირმების კრიზისში ჩაგრდნის გამოც და კიდევ ბენზინის გაძვირების გამოც. იმ წლებში ბენზინი თითქმის ყველა ქვეყანაში გაძვირდა. თვით აშშ-ში 2008 წელს ერთი გალონი ბენზინი 2-3 დოლარი გახდა.

შემცირდა რკინიგზის ტრანსპორტის, თვითმფრინავების და გემების ლიზინგის მოცულობაც. 2008 წელს საზღვაო გემების ლიზინგის მოცულობა 8%-მდე შემცირდა [3]. ეს გამოიწვია დაფინანსების უკმარისობამ ტვირთის გადაადგილე ბისთვის. ამ ფონზე და სწორედ ამ პერიოდში საკმაოდ განვითარდა მულტიბილდინგი. ეს არის მოლაპარაკება მომწოდებლებთან არა ავტომობილების პარტიაზე, არამედ თითოეულ ერთეულზე. მაშასადამე, თუ კრიზისამდის ლიზინგამცემები მწარმოებლებს უკვეთავდნენ მთელ პარტიას, ახლა დაიწყეს თითო ცალის შეკვეთა. თითოე-

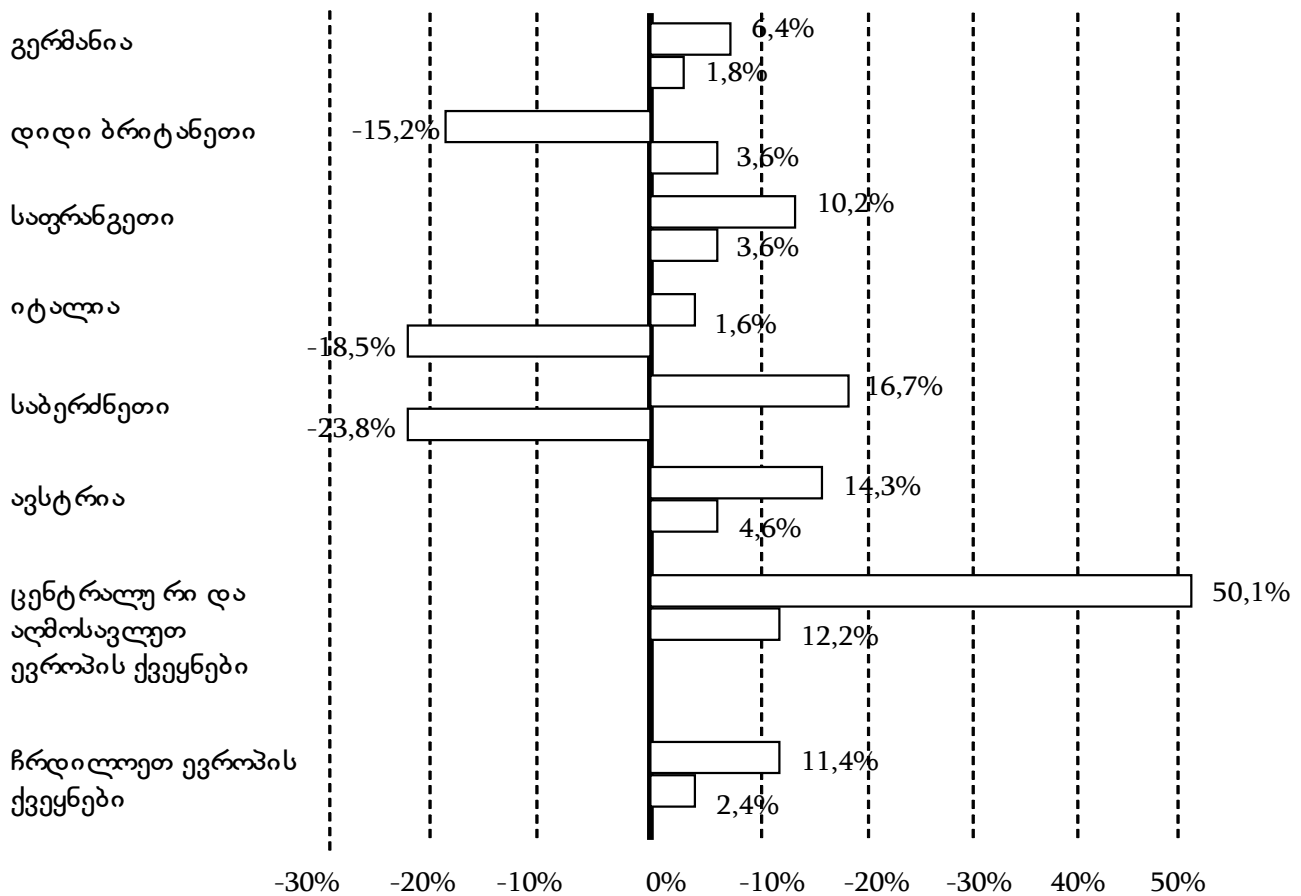
ული ავტომობილის მიღებისთვის. მათ ამ წესით ეზოგებოდათ 500 ევრო. ამ წესით მულტიბილდინგით ავტოტრანსპორტის საერთაშორისო მომწოდებელს “FleetLogistik”-ს 2008 წელს დაუზოგავს 1,39 მლნ ევრო ტექნიკურ სექტორში (მან მულტიბილდინგით გასცა 2400 ავტომობილი 14 ქვეყანაში) [4].

ზემოთნათქვამი იმას არ ნიშნავს, რომ ლიზინგის ბრუნვა ყველა სექტორში გაუარესდა. გამოჩნდა ახალი სალიზინგო პროდუქტები, რომელთა ამოქმედებამ ზოგიერთ შემთხვევაში გაზარდა კიდევაც ლიზინგის მოცულობა. მაგალითად, ცნობილმა სატვირთო კონტეინერების სალიზინგო კომპანიამ “TAL International Group”-მა 2008 წელს შეასრულა – 83,6 მლნ დოლარის სალიზინგო გარიგება, ნაცვლად 2007 წლის – 77,5 მლნ დოლარის. ეს მან მოახერხა იმით, რომ კონტეინერებზე დადვა უკანდაბრუნებითი სალიზინგო ხელშეკრულებები (ეს მისთვის ახალი პროდუქტი იყო) [5].

2006-2008 წლების მსოფლიო გლობალური კრიზისის ფონზე ლიზინგის სფეროში ექსტრაორდინალური ზრდა გვაჩვენა ლათინურმა ამერიკამ. აზია-წყნარი ოკეანის რეგიონის ქვეყნებშიც – ჰონკონგი, ფილიპინები, ჩინეთი, ინდოეთი და სხვები – კრიზისამდე ლიზინგური ბაზრის ბუმი იყო. განსაკუთრებით ეს ეხება იაპონიის კომპანიებს, რომლებმაც ერთ-ერთმა პირველებმა



ქვეყანა



ნახაზი 2. ლიზინგის განვითარების დონე ევროპის ქვეყნებში 2006-2008 წლებში (2007-2008 წლებში; 2006-2007 წლებში)

დაიწყო საერთაშორისო სალიზინგო ოპერაციების შესრულება. ისინი გავიდნენ არა მხოლოდ სინგაპურის და ჰონკონგის, არამედ აშშ-ს და ევროპის ბაზრებზეც.

ამ რეგიონში ლიზინგის მაღალი ტემპებით განსაკუთრებით გამოირჩევა ჩინეთი. მისი ეკონომიკა სწრაფი განვითარების ფაზაშია და ეს ცხადია, გარკვეულ დაკვეთებს აძლევს ლიზინგის განვითარებასაც.

აუმაღლესი ჩინეთში ლიზინგის ბაზარს ორი ასოციაცია არეგულირებს. ესენია: "Leasing Business Committee of China Association of Enterprises" და "Financial Leasing Professional committee". პირველი არეგულირებს ჩინეთში გახსნილ საზღვარგარეთული სალიზინგო კომპანიების საქმიანობას, მეორე კი ბანკების მიერ გახსნილ ლიზინგკომპანიებს.

2008 წლის დასაწყისში ჩინეთის ლიზინგის ბაზარზე ფუნქციონირებდა უცხოური კაპიტალით შექმნილი 80 კომპანია და ერთობლივი კაპიტალის შექმნილი 37 კომპანია. 2008 წელს ჩინეთის ლიზინგურ ინდუსტრიაში 113,6 მლრდ ჩინური

იენი იყო ჩადებული [6]. აზიაში ლიზინგის ბაზრის ღირებულება იაპონია.

დასკვნა

ლიზინგის მსოფლიო ბაზრის განვითარების ანალიზმა გვიჩვენა, რომ მას ახასიათებს სისტემატური ზრდა. მართალია 2006-2007 წლების ფინანსურმა კრიზისმა იგი გარკვეულად შეამცირა, მაგრამ ეს არ დატყობია ბაზრის ყველა სეგმენტს და არც ყველა ქვეყანას.

ბამოყენებული ლიტერატურა:

1. Философов Т., Лизинг: научные основы, методы, оценки, управление, М., 2005.
2. ასოციაცია "Leaseurope"-ს ინფორმაციის (ინტერნეტიდან).
3. Mark Lauritano, Transportation equipment financing: tracking the forces shaping the market//Journal of equipment lease financing. volume 27, number 2,



ევროპის წამყვანი ლიზინგური კომპანიების რეიტინგი
2008 წლის ბოლოს [2]

პოზიცია	კომპანიის დასახელება	ქვეყანა	ახალი ბიზნესის მოცულობა ევროპაში	(ათასი ევრო) ევროპაში დადებული კონტრაქტების მოცულობა (ათასი ევრო)
1	ChiCredit Leasing S.P.A.	იტალია	12718456	160170
2	BNP PARIBAS Equipment Solutions	საფრანგეთი	11944743	467494
3	SG Equipment Finance	საფრანგეთი	11239976	155981
4	ING Lease	ნიდერლანდები	8832731	-
5	Deutsche Leasing	გერმანია	8793000	96742
6	Lombard North Central PLC	ბრიტანეთი	8718339	116195
7	De Lage Landen International B. V.	ნიდერლანდები	7244733	230734
8	Volkswagen Leasing	გერმანია	7059432	325734
9	Fortis Lease Group	ლუქსემბურგი	6907404	193
10	CREDIT LEASING	საფრანგეთი	5668690	115176
52	Europplan	რუსეთი	524046	15620
57	OJSC VTB-LEASING	რუსეთი	487987	78
63	Baltic Leasing Group	რუსეთი	348242	2736
66	Interleasing Group	რუსეთი	256678	1302
69	DeltaLeasing	რუსეთი	159710	1688
70	Stone-XXI itd	რუსეთი	86793	1298
74	Progress-Neva Leasing	რუსეთი	25700	-

spring 2009.

REFERENCES:

4. Spencer Richman, 2009. Doom&Gloom vs Opportunity, Feb. 17, 2009/<http://www.worldleasingnews.com/>
5. Stepan Laht, Successful/Third Party Funding in a Tough Economy, Jan 15, 2009/<http://www.worldleasingnews.com>
6. Axel Scolz, The Chinese Equipment Leasing Market, Feb. 05, 2009/<http://www.worldleasingnews.com>

1. Leasing as the Method of Developing Entrepreneurship; Vasilev N. M. Moscow 1999
2. Tax Code of Georgia Tbilisi, 2013, article 114
3. The Law on "Promotion of Leasing Activity" Tbilisi 2010.

LEGAL AND ECONOMIC ASPECTS OF LEASING

ILGAR VALIEV
Doctoral Candidate of GTU

Summary

The article considers the problems of financial leasing development in Georgia. The author groups those problems in to legal and economic problems. He believes that as long as those problems are not replaced the financial leasing will not develop in Georgia.

The definition of leasing and unclear requirements toward it in several Georgian legislations, mixing of rent and leasing, incompliance of the leasing legislation with UNIDROIT principles are named as a legal problem.

Among the economic problems are: taxation of leasing with value added tax, absence of Investment tax concessions, difficulty of terms of leasing agreement for the lessee etc

The author believes that as in Singapore the Georgian government should also launch leasing programme and involve in priming .