

Для усунення головної причини критичного стану автотранспортних підприємств України та їх подальшого розвитку необхідно сформувавши державну політику, орієнтовану на забезпечення транспортного сектору інвестиційними ресурсами з метою його комплексного розвитку. Ці питання необхідно вирішити для транспортного сектору економіки України як базового системо утворюючого компонента життєво важливих сфер держави, а саме: економічної, бюджетної, територіальної та зовнішньоекономічної.

В умовах ринкової економіки виживає лише той, хто найбільш грамотно враховує вимоги ринку. Однією з таких вимог є поліпшення роботи автотранспорту.

Бібліографічний список

1. **С.О. Засуха.** Стан та перспективи розвитку автотранспортної галузі // АПЕ. — 2008. №6. — с. 37–42.
2. **М. Макаренко, М. Цветов.** Транспортний сектор української економіки: тенденції та проблеми розвитку // Економіст 2007. № 6. — с. 24–27.
3. **І.М. Мягких.** Роль і місце автомобільного транспорту в системі споживчої кооперації та напрями покращення транспортних послуг в Україні // АПЕ. — 2009. №7. — с. 71–75.
4. Електронний ресурс. — Режим доступу: www.library.ospu.odessa.ua/online/periodic.
5. Електронний ресурс. — Режим доступу: www.sike.ru.

РЯБОВОЛІ О.В., ст. гр. МО-09маг
Наук. кер.: Кулаков В.О., к.т.н., доц.
Автомобільно-дорожній інститут ДВНЗ "ДонНТУ",
м. Горлівка

ЛІЗИНГ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЙОГО РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ

Рассмотрены основные положения экономической сущности лизинга и его виды в Украине. Исследовано современное состояние национального рынка лизинговых услуг. Определены направления развития лизинговых компаний.

Актуальність. Умови, що склалися в економіці, не сприяють інвестиційній активності, а отже, і нормальному функціонуванню економіки. У той же час технічний прогрес став невід'ємним супутником розвитку економіки багатьох країн світу. В умовах переходу до ринкових відносин у країнах з розвинутою економікою інвестиційні потреби господарства не можуть повною мірою задовольнятися за рахунок традиційних каналів фінансування, якими є бюджетні кошти, власні кошти підприємств, довгостроковий банківський кредит та інші джерела. У цьому значенні лізинг стає вагомим доповненням до традиційних джерел засобів для задоволення інвестиційних потреб підприємства.

Ціль дослідження: уточнити сутність лізингу та його видів в Україні; дослідити сучасний стан вітчизняного ринку лізингових послуг, його основні проблеми; визначити напрями розвитку лізингових компаній в Україні.

Основна частина. Сьогодні, коли терміни нормального зносу техніки скорочуються, зовсім необов'язково й не вигідно володіти яким-небудь устаткуванням. Цілком достатньо одержати право на його використання. Саме лізинг сприяє проведенню політики прискореного оновлення парку машин і устаткування як на кожному окремому підприємстві, так і в економіці в цілому [1].

Модель функціонування компанії в режимі фінансового лізингу зводиться до наступного.

Спочатку здійснюється концентрація вільних грошових ресурсів у банку, які надаються у вигляді кредиту лізинговій компанії. Лізингова компанія — лізингодавець

перетворить наданий кредит у засоби праці, після чого лізингова компанія трансформує засоби праці в товарний кредит організації (передає підприємству в тимчасове користування до остаточного викупу). Далі лізингоотримувач, використовуючи машини у виробництві, створює новий товар. Останній на ринку продається споживачам. Природно, у міру утворення в лізингоотримувача фінансових ресурсів відбуваються взаєморозрахунки з усіма учасниками лізингових операцій. Як правило, узятя в лізинг техніка викупляється лізингоотримувачем у лізингодавця протягом трьох років. До викупу техніки, остання є власністю лізингової компанії. Наявність такої обставини, коли до викупу машин і встаткування воно є власністю лізингодавця, створює для банку надійну гарантію надання кредиту лізингодавцю.

Така схема фінансового лізингу. На відміну від фінансового лізингу оперативний лізинг дозволяє передавати машини в період нормативного строку експлуатації по черзі, декільком лізингоотримувачам.

Стосовно до державної підтримки лізингу неправомірно його "ділити" на фінансовий і оперативний. Такий розподіл можливий в теорії, але ніяк не для надання пільг і переваг. Даний підхід виникає з того, що фінансовому кредиторі (банку) і товарному кредиторі (лізингодавцю) байдуже, скількома лізингоотримувачами буде погашений той і інший кредит. Важливо, щоб це відбувалося.

У свою чергу, державі також не вигідно ділити лізинг на фінансовий і оперативний при наданні йому підтримки. Це обумовлено тим, що як фінансовий, так і оперативний лізинг має свого споживача - товаровиробника, що і створює нову вартість, з якої платиться податок — ПДВ і податок на прибуток. Обмеження державної підтримки оперативному лізингу приведе до скорочення товарного виробництва і як слідство цього — ненадходження податків у бюджет [2].

Ситуацію на ринку лізингових послуг у даний час характеризують результати дослідження ринку лізингу в Україні за 2-й квартал 2009 року, проведеного Асоціацією «Українське Об'єднання Лізингодавців» спільно з Держфінпослуг. Дослідження проводилось у формі аналізу наданої офіційної статистичної звітності лізингових компаній за 2-й квартал 2009 р., наданої Держфінпослуг.

Основні результати дослідження представлені наступними даними:

в поточному році спостерігається зростання питомої ваги короткострокових договорів (до 2 років включно), в той же час зросла частка лізингових угод з терміном дії від 5 до 10 років;

серед договорів фінансового лізингу переважають угоди в галузі транспорту, сільського господарства, будівництва. Причому наразі дані галузі вважаються ризикованими для інвестування, що пов'язане з падінням попиту і цін на дану продукцію;

найбільшим попитом серед предметів лізингу користується транспорт (49,4%), сільськогосподарська техніка (11,5%), комп'ютерна техніка та телекомунікаційне обладнання (5,48%);

основними джерелами фінансування лізингових операцій в поточному році є банківські кредити (41,82%), власні кошти (35,61%) лізингових компаній, позичкові кошти юридичних осіб (22,15%), причому слід зауважити стрімке зростання їх питомої ваги в порівнянні з аналогічним періодом минулого року.

кількість укладених договорів фінансового лізингу за 2-й квартал 2009 р. виросла на 468 у порівнянні з 1-м кварталом 2009 року і склала 1 034 договорів. У вартісному вираженні обсяг договорів склав 573,2 млн. грн.

вартість діючих договорів фінансового лізингу на кінець 2-ого кварталу 2009 р. становила 28,6 млрд. грн., що на 8,7 млрд. грн. менше у порівнянні з аналогічним періодом 2008 р.; в кількісному вираженні їх обсяг становив 22 038 угод. Такі тенденції пов'язані зі зростанням обізнаності щодо лізингу серед широкої громадськості та державних службовців, швидким розвитком фінансових ринків України, а також кращим доступом до кредитних ресурсів за останні періоди до настання фінансової кризи.

В зв'язку з кризовими явищами на фінансових ринках та в економіці, погіршенням доступу до кредитних ресурсів (що є основним джерелом фінансування лізингових операцій), падінням платоспроможності підприємств, призупиненням інвестиційних проектів, в 2008-2009 рр. ми бачимо скорочення темпів росту лізингового ринку. Проте в структурі капітальних інвестицій частка лізингу може вирости за рахунок обмеження обсягів банківського кредитування [3].

Ринок лізингу продовжує своє падіння. Чи можуть лізингові компанії витягти із цього вигоду?

Останнім часом все частіше можна почути розмови, що лізинг втрачає свої й так не дуже стійкі позиції й, що лізингові компанії переключають свою увагу на фінансування інших видів устаткування.

Останні дослідження показують, що частка покупки основних фондів за допомогою лізингу за останні 12 місяців знизилася значно на всіх ринках.

Деякі лізингові компанії, однак, намагаються відповідати на таку ситуацію в області лізингу пропозицією більш широкої лінійки фінансових продуктів. Незабаром ми будемо мати можливість зустріти лізингові компанії, які пропонують крім лізингу ряд інших фінансових продуктів, які перебувають за його рамками. Швидше за все, що концентрація тільки лише на операціях лізингу може привести лізингові компанії до погіршення ситуації з якістю активів і втрати позицій на ринку.

Видно, що кількість гравців на ринку лізингу падає. Саме тому, ті компанії, які ще залишаються на ринку, а особливо ті, які входили до складу банківських груп, змушені відкривати для себе такі види діяльності, якими вони ніколи раніше не займалися.

Така ситуація й привела до того, що ми все частіше зустрічаємо лізингові компанії, які освоюють торгівлю технікою замість розвитку звичних операцій по лізингу [4].

Висновки. Лізинг — це комплекс майнових відносин, які виникають у зв'язку з передачею майна в тимчасове користування. Переваги лізингу становлять обґрунтованість його широкого застосування і динамічного розвитку. Крім того, цю форму відносин можна вважати досить «гнучкою», про що свідчить безліч широко використовуваних у практичній діяльності видів лізингу.

Сьогодні лізинг — один з фінансово-економічних напрямів переоснащення основних фондів, виходу з кризи, розвитку нових напрямів у виробничій та інших сферах діяльності підприємств.

Обмеження ролі лізингу як доповнюючого каналу збуту виробленої продукції визначається загальним падінням рівня виробництва і розбалансованістю ринку технічної продукції. Збутова функція лізингу має значення тільки в тому випадку, якщо до нього звертаються з метою розширення кола споживачів і завоювання нових ринків збуту.

Бібліографічний список

1. **А.В. Подік.** Використання лізингу як фінансового інструменту інвестування розвитку економіки // Інвестиції: практика та досвід. — 2008. — №9. — с. 5–8.
2. **Г.П. Куліш, К.В. Кравченко.** Лізинг основного капіталу та перспективи його розвитку в національній економіці // Інвестиції: практика та досвід. — 2009. — №3. — с. 17–20.
3. Електронний ресурс. — Режим доступу: <http://lease.org.ua>.
4. **Брус С.І.** Розвиток ринку лізингових послуг в Україні // Фінанси України. — 2008. — №11. — с. 75–79.