

Солоха Д.В.

УДК 658+341.1

ЛІЗИНГОВІ ВІДНОСИНИ НА ПІДПРИЄМСТВАХ У ПРОМИСЛОВО РОЗВИНЕНОМУ РЕГІОНІ

Постановка проблеми. Формування ефективного механізму розвитку економічної системи України в довгостроковій перспективі вимагає вирішення кардинальних завдань розбудови ринкових засад господарювання, пошуку нових, принаймні для нашої держави важелів впливу на вітчизняний промисловий сектор, одним з таких важелів є лізинг.

В Україні починаючи з кінця ХХ століття прийнято низку законів [1, 2], що регулюють лізингові відносини, однак їх наявність не забезпечила роботу лізингового механізму у повному обсязі, на нашу думку використовуються лише його окремі складові.

Зарубіжний досвід, як й досвід провідних вітчизняних підприємств свідчить про високу ефективність виробничої діяльності промислових підприємств – учасників лізингових відносин, отже потрібні розробки, щодо розбудови лізингових відносин на системі утворюючих підприємствах промислово розвинених регіонів.

Аналіз останніх досліджень, та зв'язок роботи з тематикою НДР. Проблематиці формування та розбудови лізингових відносин на теренах України свої наукові пошуки присвятили В. Гончаров, І. Вішнякова, Л. Деяєва, І. Зятковський, К. Ковальчук, В. Ландик, І. Свердлов, А. Турило, Т. Черемисова, Ю. Шевчук [3-7, 9, 10].

Однак, якщо питання теоретичного обґрунтування розбудови лізингових відносин між окремими підприємствами та фінансовими групами досліджено достатньо змістовно, то стан лізингу на рівні підприємств окремих промислово розвинених регіонів, потребує подальшої розробки, отже тема даної статті є вельми актуальною.

Дана стаття відображає певні підсумки НДР, що виконується за темою «Розробка системи управління сталим інноваційним розвитком підприємств», державний реєстраційний номер - 0109U003707.

Метою даної роботи є дослідження стану лізингових відносин на підприємствах промислово розвинених регіонів, та розробка засад поліпшення таких відносин.

Виклад основного матеріалу. Дослідження наукових робіт українських вчених [5, 7, 9], присвячених розбудові лізингових відносин на підприємствах промислово розвинених регіонів, дало нам змогу отримати певне теоретико-методологічне підґрунтя с досліджуваного питання, яке ми використаємо для дослідження стану лізингових відносин на системі утворюючому підприємстві Донецького регіону – холдингу "Група Норд".

Як показав аналіз, холдингу "Група Норд" вже достатній період часу не відновлювалось устаткування у тих обсягах, які б змогли забезпечити тенденцію розвитку, що склалася як на підприємстві, так й в регіоні його розташування [6], не розширювалась асортиментна лінія виробництва холодильних приборів. Оскільки холдинг "Група Норд" не має можливості придбати нове інноваційне устаткування високої вартості, за свідченням В. Ландика, [6], його можливо отримати на умовах лізингу.

Згідно до Закону Про лізинг [1] – під лізингом розуміється інвестиційна діяльність, спрямована на передачу лізингоодержувачу за договором у строкове платне користування майна, набутого лізингодавцем за дорученням лізингоодержувача у продавця (непрямий лізинг), або власного майна лізингодавця, набутого раніше з метою такої передачі (прямий лізинг).

У конвенції про міждержавний лізинг наводиться таке тлумачення – лізинг (фінансова оренда) – вид інвестиційно-підприємницької діяльності, пов'язаної з придбанням майна і передачею його в користування за договором державі в особі її уповноважених органів, фізичній або юридичній особі на визначений термін з метою одержання прибутку (доходу) або досягнення соціального ефекту з урахуванням амортизації предмета лізингу за участю лізингодавця, постачальника, лізингоодержувача та інших учасників лізингового проекту [8, с. 48].

Світова практика довела, що лізинг є ефективним інвестиційним механізмом і важливим елементом державної економічної та інвестиційної політики. В країнах з розвинутою ринковою економікою його частка в інвестиціях в основні засоби складає приблизно 30 %, а в решті країн з високими показниками росту вона досягає 10 - 15 % (в Україні - лише 1,2 %).

В країнах Східної Європи, що демонструють високі темпи зростання (Естонія, Чеська Республіка, Угорщина, Польща) співвідношення річного обсягу ринку лізингу та ВВП дорівнює 2-5% (в Україні - лише 0,25 %).

На початку ХХІ сторіччя зношеність основних засобів на підприємствах багатьох видів економічної діяльності в Україні досягла критичного рівня. Наслідком цього стала неможливість подальшого нарощування економічних показників розвитку країни, зниження конкурентоздатності вітчизняної продукції, підвищення технологічних та екологічних ризиків, збільшення енергоємності та матеріалоємності виробництва, поглиблення соціальних проблем [10, с. 21].

З огляду на роль лізингу в оновленні основних фондів підприємства дуже важливою стає інформація про сучасний стан розвитку міжнародного лізингу в Україні, основні тенденції на ринку лізингу.

Для того, щоб в холдингу "Група Норд" можна було ефективно впроваджувати лізинг, потрібна організаційна робота з аналітики лізингових питань і відносин, що склалися на певному сегменті ринку, зокрема на рівні регіону. До основних складових практичної реалізації аналітичної роботи з лізингу нами

пропонується віднести: моніторинг ринку лізингового бізнесу; аналіз умов надання лізингу різноманітних закордонних та вітчизняних лізингових компаній; моніторинг законодавства про лізинг; контроль над виконанням діючих лізингових угод; пошук нових лізингодавців; ведення переговорів з лізинговими компаніями; укладання лізингових договорів; збір та подання пакету документів для оформлення лізингових угод.

В умовах все більшого поширення використання лізингу в Україні на бізнес-ринку спостерігається тенденція до росту лізингових компаній та покращення умов надання об'єктів у лізинг на фоні зростаючої конкуренції.

Переважає більшість лізингових компаній (68 %) розміщується в Києві, решта представлена у промислово розвинених регіонах (таблиця 1).

В останні 15 років відзначається значний стрибок обсягу лізингових відносин [3]. Зокрема, за період з 1987-2008 рр. річний обсяг лізингових угод в цілому у світі зріс більше, ніж у чотири рази - зі 138,1 млрд. дол. США до 579,1 млрд. дол. США.

Сьогодні ринок лізингу в Україні потребує систематичного дослідження, оскільки він є мінливим та залежним від цілого ряду економічних та політичних факторів. Кількість компаній, що систематично здійснювали лізингові операції в Україні збільшилася на 47 % у порівнянні із попереднім роком (з 34 до 50 компаній) [11, с. 6].

На кінець 2006 р. кількість більше половини статутного капіталу лізингових компаній належала: юридичним особам (окрім банків та інших фінансових установ) у 38 % компаній; фізичним особам у 42 % лізингових компаній; банкам та іншим фінансовим установам разом у 18 % лізингових компаній. При цьому середньорічна кількість працівників лізингових компаній зросла за відповідний період на 26 % [3].

Проведене маркетингове дослідження ринку лізингових послуг з придбання необхідного холдингу "Група Норд" устаткування виявило, що є цілий ряд компаній, які його пропонують (таблиця 1).

Таблиця 1. Порівняльна характеристика лізингових компаній за основними ознаками.

Назва лізингової компанії	Адреса, об'єкти лізингу	Послуги	Умови лізингу
ТОВ "Євро – Лізинг"	sales@lease.com.ua , переважно автомобілі	оперативний і фінансовий лізинг	Вартість угоди від 10,000 євро. Термін лізингу: 6 - 120 місяців. Передплата: 15-40 %
ТОВ "Ласка – лізинг"	nfo@lascalasing.com , переважно вантажні автомобілі	оперативний і фінансовий лізинг	Вартість угоди від 12,000 євро Термін лізингу: 6 - 96 місяців Передплата: 10-30 %
Лізинг-торговий дім, лізингова компанія	м. Львів, автомобілі, промислове обладнання	оперативний і фінансовий лізинг	Вартість угоди від 13,000 євро Термін лізингу: 6 - 90 місяців Передплата: 15-30 %
Фінансово-лізингова компанія "Електрон-Лізинг"	м. Львів, автомобілі, промислове обладнання	оперативний і фінансовий лізинг	Вартість угоди від 20,000 євро Термін лізингу: 6 - 60 місяців Передплата: 10-30 %

Очікується, що упродовж найближчих років все більше лізингових компаній з'являтимуться в регіонах, оскільки потреба в придбанні нової техніки та оновленні технологій особливо гостро відчувається саме там. Для аналізу структури власників лізингових компаній доцільно використовувати показник частки компаній із домінуючою (більше 50 %) часткою певних категорій засновників у статутному капіталі.

Оцінка обсягів регіонального ринку лізингу може базуватися на кількох показниках: загальній вартості активів, що були надані в лізинг упродовж року; загальній вартості лізингових угод, укладених упродовж року; обсязі портфеля лізингових угод станом на певну дату (як правило на кінець року), тобто на сумі зобов'язань за лізинговими угодами, які ще не завершені станом на певну дату.

Упродовж останніх двох років всі перелічені показники ринку лізингу в Україні демонстрували позитивну динаміку. У 2011 році загальна вартість активів, що були надані в лізинг, зросла на 55 % порівняно з відповідним показником у 2010 році, але це не порівнюється з докризовими показниками.

Стрімке зростання обсягів лізингових угод спостерігалася у докризовий (2008 року) період. Загальна вартість лізингових угод збільшилася за цей самий період на 56% і дорівнювала 1364 млн. грн. (рисунок 1). Майже за всіма лізинговими угодами передбачається сплата лізингоодержувачем авансового внеску.

Розмір авансових внесків різняться. За результатами опитування, середній розмір авансового внеску за лізинговими компаніями складає 22 % вартості предмета лізингу



Рис. 1. Динаміка лізингових угод у докризовий період.

Вартість портфеля лізингових угод станом на 1 січня 2008 року зросла порівняно з 1 січня 2006 року на 69 % (рисунок 2). На початок 2007 року портфель лізингових угод становив 1071 млн. грн. (201 млн. дол. США), а на початок 2008 року він зріс до 1809 млн. грн. (353 млн. дол. США). Позитивна тенденція розвитку ринку лізингу знаходить свій прояв у рості кількості укладених лізингових угод. У 2007 році було укладено 2684 угоди, що на 86% більше, ніж у 2006 році. Найбільша кількість лізингових угод, укладених однією компанією у 2007 році становила 318, а у 2008 році – 382 [11, с. 6].

Станом на початок 2006 року, переважна більшість лізингових компаній (76%) надавали в лізинг кілька видів активів. Найпопулярнішими предметами лізингу на українському ринку були транспортні засоби (рисунок 3) подібна тенденція мала місце і протягом попереднього року.

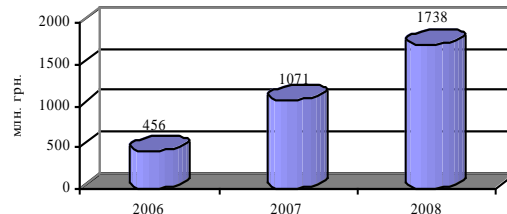


Рис. 2. Динаміка портфеля лізингових угод.

Більшість лізингових компаній (67%) надавали в лізинг легкові автомобілі. Друге місце за популярністю активів, що виступають предметом лізингу, належить транспорту для вантажоперевезень (61% лізингових компаній працюють з цим видом активів).

Далі йде виробниче обладнання (41%) та транспорт для пасажироперевезень (33%). Спостерігається збільшення інтересу лізингових компаній до надання у лізинг сільськогосподарської техніки. Частка компаній, що надають у лізинг сільськогосподарське обладнання зросла протягом року з 21% до 28%.

Аналіз структури портфеля лізингових угод у розрізі вартості активів, які були предметами лізингу, свідчить, що станом на 1 січня 2008 року найбільшу частку в портфелі лізингових угод, майже 29%, займали літаки (трохи більше 500 млн. грн.). Це пояснюється високою вартістю цього виду активів. Зазначимо, що тільки у 4% опитаних лізингових компаній, літаки виступали предметом лізингу у 2007 році.

Другою за розміром складовою портфеля лізингових послуг із часткою трохи більше 28% є легкові автомобілі (майже 496 млн. грн.). Зазначимо, що з цим видом активів працювала найбільша кількість лізингових компаній (67,7%). Далі йде транспорт для вантажоперевезень (біля 21%), обсяг операцій з лізингу яких склав 378 млн. грн.

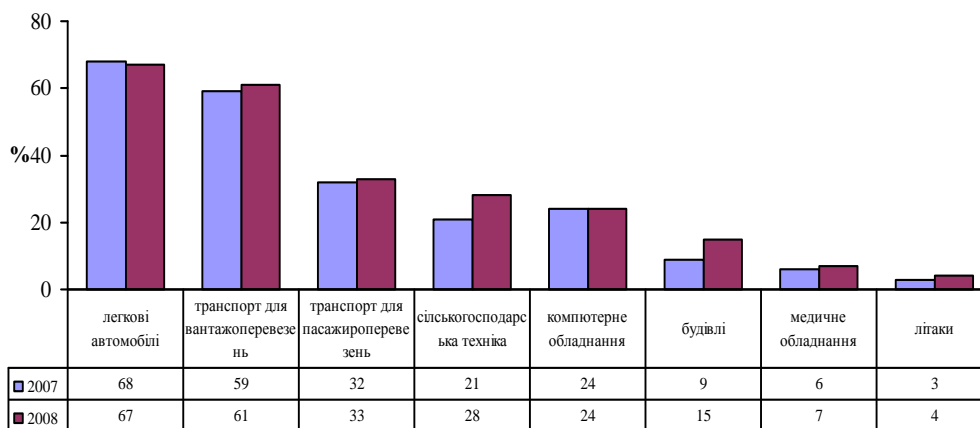


Рис. 3. Розподіл лізингових компаній за видами активів, що надаються в лізинг.

Середній термін дії лізингових угод більшості опитаних лізингових компаній складав від двох до трьох років включно. У 2007 році частка компаній, що уклали лізингові угоди на термін від двох до трьох років, збільшилася з 53% до 67% у порівнянні із попереднім роком [4, с. 6].

Це супроводжувалося, по-перше, зростанням з 12% у 2006 році до 20% у 2007 році частки компаній, що уклали угоди на більш короткий строк (від одного до двох років), по-друге, зменшенням з 15% до 4% частки компаній, що уклали угоди терміном до одного року і, по-третє, відповідним зменшенням частки компаній з терміном лізингових угод більше 3 років.

Податкова політика, що впливає на нагромадження капіталу, значною мірою впливає також на сферу лізингу. Що стосується лізингу найважливіший податковий момент – строки амортизації.

Амортизація на обладнання, що використовується, може начислятися звичайним способом в залежності від балансової вартості обладнання, терміну його служби і встановленої норми амортизації і способом прискореної амортизації, при якому норма річних амортизаційних відрахувань на повне відновлення збільшується, але не більш ніж в два рази. Крім того, малі підприємства поряд з застосуванням

прискореного засобу амортизації можуть в перший рік експлуатації машин і обладнання списувати до 20% першопочаткової вартості основних фондів із терміном служби понад трьох років.

У випадку фінансового лізингу лізингоодержувач має право нарахування амортизації на лізинговий актив протягом строку договору лізингу. За договором операційного лізингу лізингодавець може нарахувати амортизацію на лізинговий актив. З 1 січня 2004 р. застосовуються такі ставки нарахування амортизації, та звітність про амортизацію повинна подаватися щоквартально:

Група 1: 2% - будівлі, споруди; група 2: 10% - транспортні засоби, меблі, офісне обладнання, побутові електронні, оптичні, електромеханічні прилади та інструменти; група 3: 6% - будь-які інші основні фонди, не включені до груп 1, 2 та 4; група 4: 15% - електронно-обчислювальні машини, інші машини для автоматичного оброблення інформації, пов'язані з ними засоби зчитування або друку інформації, інші інформаційні системи, комп'ютерні програми, телефони (у тому числі стільникові), мікрофони і рації, тощо.

Ці ставки застосовуються щоквартально та обраховуються на базі методу зменшення залишку.

Оскільки можливості бюджету не дозволяють ввести прискорену амортизацію для певних видів основних фондів незалежно від способу їх придбання, доцільним є використання наступного варіанту.

Запровадження прискореного методу нарахування амортизації, з одного боку, підвищить зацікавленість у придбанні техніки на умовах лізингу, а з іншого – стимулюватиме надходження фінансових ресурсів на виробництво техніки. Проте, надання такої потужної податкової пільги як прискорена амортизація лише лізингодавцям, створить потужні стимули та механізм для податкової оптимізації.

Тобто, практично у кожного підприємства з'явиться стимул задля зменшення податкових зобов'язань оформлювати будь-яке придбання основних фондів як фінансовий лізинг – або через власного "кишенькового" лізингодавця, або через іншу компанію, яка пропонуватиме аналогічні послуги "псевдолізингу".

Виходом із цієї ситуації може бути або запровадження прискореної амортизації для певних категорій основних фондів незалежно від того, яким чином їх було придбано, або запровадження жорсткого нагляду за діяльністю лізингодавців з метою перешкоджання виникнення псевдолізингу [11, с. 8].

Розглянемо ситуацію розрахунку загальної суми лізингових платежів за сучасних норм амортизації. Розрахунок лізингових платежів з повною амортизацією технологічного обладнання для Групи Норд, умови договору:

- вартість формувального апарату K813 ECO - 320 тис. дол.;
- строк договору - 10 років (2013 – 2022);
- норма амортизаційних відрахувань на повне відновлення - 10 % річних;
- відсоткова ставка по кредиту, використаному лізингодавцем на придбання майна - 40 % річних;
- сума використаних кредитних ресурсів - 320 тис. дол.;
- процент комісійної винагороди - 10 % річних;
- ставка податку на додану вартість - 20 %.

Додаткові послуги лізингодавця – всього 19,2 тис. дол.; в тому числі: – витрати на відрядження – 7,2 тис. дол.; – технічному обслуговуванню – 4,0 тис. дол.; – навчання персоналу – 8,0 тис. дол.

Розрахунок середньорічної вартості майна представлений в таблиці 2.

Розрахунок загальної суми лізингових платежів за 1-й рік

$$AB = 320,0 \times 10 : 100 = 32,0 \text{ тис. дол.}$$

$$PK = 304,0 \times 40 : 100 = 121,6 \text{ тис. дол.}$$

$$KB = 304,0 \times 10 : 100 = 30,4 \text{ тис. дол.}$$

$$DP = (7,2 + 4,0 + 8,0) : 10 = 1,92 \text{ тис. дол.}$$

$$Vt = 32,0 + 121,6 + 30,4 + 1,92 = 185,92 \text{ тис. дол.}$$

$$PDV = 185,92 \times 20 : 100 = 37,184 \text{ тис. дол.}$$

$$LP = 32,0 + 121,6 + 30,4 + 1,92 + 37,184 = 223,104 \text{ тис. дол.,}$$

де AB – амортизаційні відрахування, тис. дол.; PK – плата за кредит, тис. дол.; KB – комісійні відсотки, тис. дол.; DP – додаткові послуги, тис. дол.; Vt - виручка від проведення операції по лізинговому договору в поточному році, тис. дол.; PDV - розмір податку, який підлягає виплаті лізингодавцем в поточному році, тис. дол. В такій же послідовності виконані розрахунки за 2-10-й роки. Результати розрахунків наведені в таблиці 3, розмір річних лізингових внесків становить: $1367,04 : 10 = 136,704$ тис. дол.

Таблиця 2. Розрахунок середньорічної вартості майна (тис. дол.) за лізинговою угодою.

Роки	Вартість майна на початок року	Сума амортизації	Вартість майна на кінець року	Середньорічна вартість майна
1-й рік	320,0	32,0	288,0	304,0
2-й рік	288,0	32,0	256,0	272,0
3-й рік	256,0	32,0	224,0	240,0
4-й рік	224,0	32,0	192,0	208,0
5-й рік	192,0	32,0	160,0	176,0
6-й рік	160,0	32,0	128,0	144,0
7-й рік	128,0	32,0	96,0	112,0
8-й рік	96,0	32,0	64,0	80,0
9-й рік	64,0	32,0	32,0	48,0
10-й рік	32,0	32,0	0	16,0

Закон Про лізинг [1]. передбачає обов'язковий перехід права власності на предмет фінансового лізингу до лізингоотримувача. Водночас, Закон про ПДВ (пп.3.2.2 ст.3.2), про що відзначають автори [3]. звільняє від ПДВ операції з передачі предметів лізингу в користування лізингоотримувача, тому що ці операції не передбачають передачі права власності на предмет лізингу.

Розрахуємо розмір сплати лізингоотримувача лізингових платежів та ПДВ на початкову вартість предмету лізингу.

$$\text{ПДВ} = 320 \text{ тис. дол.} \times 20\% = 64 \text{ тис. дол.}$$

Розмір загальної сплати підприємства лізингоотримувача буде включати сплату мита, періодичних лізингових платежів за 10 років та ПДВ.

$$32 \text{ тис. дол.} \times 10\% + 136,704 \text{ тис. дол.} \times 10 + 64 \text{ тис. дол.} = 1434,24 \text{ тис. дол.}$$

Таблиця 3. Розрахунок загальної суми лізингових платежів (тис. дол.).

Роки	АВ	ПК	КВ	ДП	Вт	ПДВ	ЛП
2013	32,0	121,6	30,4	1,92	185,92	37,184	223,104
2014	32,0	108,8	27,2	1,92	169,92	33,984	203,904
2015	32,0	96,0	24,0	1,92	159,9	30,784	184,704
2016	32,0	83,2	20,8	1,92	137,92	27,584	165,504
2017	32,0	70,4	17,6	1,92	121,92	24,384	146,304
2018	32,0	57,6	14,4	1,92	105,92	21,184	127,104
2019	32,0	44,8	11,2	1,92	89,92	17,984	107,104
2020	32,0	32,0	8,0	1,92	73,92	14,784	88,704
2021	32,0	19,2	4,8	1,92	57,92	11,584	69,504
2022	32,0	6,4	1,6	1,92	41,92	8,384	50,304
Всього	320,0	640,0	160,0	19,2	1139,2	22784	1367,04
В %	23,4	46,8	11,71	1,4	-	16,67	100,0

Згаданий порядок є неприйнятним, тому що лізингоотримувач фактично двічі сплачує ПДВ – у збільшеній вартості предмета лізингу і при переході права власності на предмет лізингу). Закон про лізинг передбачає обов'язковий перехід права власності на предмет фінансового лізингу до лізингоотримувача.

Виникає питання про базу оподаткування ПДВ у той момент, коли право власності передається лізингоотримувачу (наприкінці терміну дії договору фінансового лізингу і сплати всіх обов'язкових платежів). Є підстави стверджувати, що такою базою вважатиметься контрактна вартість майна, тобто початкова вартість, а не вартість, за якою майно передається (випукується) лізингоотримувачу. Розрахуємо вартість загальних платежів у випадку усунення подвійного оподаткування. Розмір загальної сплати буде становити $32 \text{ тис. дол.} \times 10\% + 136,704 \text{ тис. дол.} \times 10 = 1370,24 \text{ тис. дол.}$

Економічний ефект буде становити $1434,24 \text{ тис. дол.} - 1370,24 \text{ тис. дол.} = 64 \text{ тис. дол.}$, або 95,5 %.

Загальний економічний ефект при застосуванні прискореної амортизації та усуненні подвійного оподаткування становитиме $64 \text{ тис. дол.} + 819,84 \text{ тис. дол.} = 883,84 \text{ тис. дол.}$

Законодавство України передбачає лише один жорсткий спосіб нарахування прискореної амортизації, не придатний для переважної більшості договорів лізингу. Тому прискорене відшкодування вартості майна за погодженням сторін фактично заблоковано. Так неможливим є наведений вище варіант з прискореним методом нарахування амортизації.

Висновки. В цілому розвиток лізингових операцій підприємств України, в т.ч. із залученням іноземних контрагентів потребує зміни податкового законодавства щодо ПДВ та використання прискореної амортизації. За умови внесення відповідних змін у нормативно-правову базу лізингу в Україні будуть створені сприятливі умови для подальшого розвитку цього виду господарських операцій.

Базисом розвитку ефективних масштабних лізингових відносин на рівні держави – виступають системоутворюючі підприємства промислово розвинених регіонів.

На підставі проведеного аналізу можна виявити, що на сучасному етапі на українських підприємствах існує ряд проблем у становленні лізингової діяльності: необхідно вірно розрахувати оптимальний розмір лізингових платежів, щоб їх сума не перевищувала справедливую вартість об'єкту фінансового лізингу; довгий строк дії договору, що може супроводжуватися інфляційними процесами в економіці однієї з країн-учасниць договору призводить до необхідності контролювати вигідність виконання пунктів договору і вносити вчасно додаткові зміни.

Введення підвищених норм амортизації для оновлення основних засобів є способом, що дозволить підвищити доходи від продажу нових об'єктів основних засобів у виробників. Це призведе до значного підвищення бази оподаткування. Організація роботи з аналітики лізингових питань дозволить своєчасно отримувати необхідну інформацію про зміни в лізингових послугах, відстежувати зміни в тенденціях ринку та цінах, обирати найбільш вигідні умови лізингового контракту.

Подальші дослідження слід спрямувати на побудову єдиної багатофакторної математичної моделі, яка б поєднувала та відображала економічні інтереси всіх учасників лізингових відносин на регіональному рівні.

Джерела та література:

1. Закон України "Про лізинг" від 16.12.97 // ВВР. – 1998. – N 16. – Ст. 68.
2. Закон України "Про фінансовий лізинг" від 11.12.03 р. // ВВР. – 2004. – N 15.
3. Гончаров В. М. Концептуальні основи реалізації конкурентної стратегії підприємств регіону в умовах інноваційного розвитку та організації лізингових відносин : монографія / В. М. Гончаров, Д. В. Солоха, В. Ю. Припотень, Л. М. Деяєва. – Донецьк : СПД В. С. Купріянов, 2010. – 366 с.
4. Зятковський І. В. Фінансовий лізинг і проблеми його впровадження / І. В. Зятковський // Фінанси України. – 2007. – № 10. – С. 43-47.
5. Ковальчук К. Ф. Показники ефективності лізингової угоди / К. Ф. Ковальчук, І. В. Вишнякова // Фінанси України. – 2004. – № 6. – С. 141-146.
6. Ландик В. И. Инновационная стратегия предприятия: проблемы и опыт их решения / В. И. Ландик. – К. : Наук. думка, 2005. – 364 с.
7. Свердлов І. Правове регулювання договору лізингу / І. Свердлов // Юридичний журнал. – 2006. – № 2. – С. 5-8.
8. Стадник В. В. Інноваційний менеджмент / В. В. Стадник, М. А. Йохна. – К. : Академвидав, 2006. – 464 с.
9. Турило А. М. Оцінка ефективності інноваційного лізингу / А. М. Турило, Т. О. Черемисова // Фінанси України. – 2005. – № 1. – С. 44-48.
10. Шевчук Ю. Питання страхування в лізинговій діяльності : важливі моменти / Ю. Шевчук // Лізинг в Україні. – 2007. – № 1. – С. 20-22.
11. Шевчук Ю. Аналіз попередніх результатів опитування лізингових компаній України / Ю. Шевчук // Лізинг в Україні. – 2007. – № 3. – С. 6-7.