

Брус С.І.,

кандидат економічних наук,
науковий співробітник відділу досліджень розвитку
та регулювання фінансових ринків
ДУ “Інститут економіки та прогнозування НАН України”

РОЗВИТОК РИНКУ ЛІЗИНГОВИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ

Проаналізовано теоретичні аспекти надання лізингових послуг, розглянуто різні підходи до визначення лізингу як специфічної форми економічних відносин, дано оцінку перспективам розвитку вітчизняного ринку лізингових послуг та запропоновано механізм підвищення його ефективності.

In the article, theoretical aspects of rendering leasing services are analyzed. The author examines different approaches to the definition of leasing as a form of economic relations; appraises prospects in the development of the domestic leasing services market; and suggests a mechanism to raise its efficiency.

В Україні лізинг як форма товарного кредитування перебуває на початкових етапах формування, а ринок лізингових послуг має великий потенціал. Стабільність його розвитку гарантується законодавчо-нормативним забезпеченням цього бізнесу та діяльністю компаній, які надають послуги лізингу.

Світова практика довела ефективність надання лізингових послуг як одного зі способів фінансування капіталовкладень при збереженні фінансової незалежності підприємствами. Упродовж останніх років ринок лізингу набуває все більшої популярності серед українських підприємців, що підтверджується швидкими темпами його зростання.

Загальні теоретичні питання економічної природи лізингу розглядаються у працях науковців В. Горемікіна, Е.Дж. Долана, Д. Ліндсея, Б. Колласа, А. Мовсесяна, Д. Сургутова, А. Ляхова, В. Макар'єва, Ю. Прокоп'єва та ін. Правовим аспектам надання лізингових послуг у вітчизняних реаліях присвячено публікації Л. Зуйкова, Н. Калініної, Е. Коган, Н. Кочетової та ін. Вплив лізингу на інвестиційні процеси проаналізовано у працях Т. Бірманна, Е. Бухвальда, С. Катиріна, В. Лівшиця, А. Кулікової. Питання розвитку ринку міжнародного лізингу досліджували такі науковці, як В. Газман, Г. Калитка, Л. Прилуцький, А. Юсупова та ін.

Разом із тим більш глибокого дослідження й оцінки потребують можливості й потенціал надання вітчизняними фінансовими компаніями лізингових послуг, систематизація проблем, що виникають, та необхідність розробки конкретних механізмів подальшого стимулювання розвитку ринку лізингу в Україні.

Лізингова послуга є різновидом фінансової послуги, яка відображає взаємовідносини між лізинговими компаніями (лізингодавцями) та їхніми клієнтами (лізингоотримувачами).

© Брус С.І., 2008

В Україні лізингові відносини регулюються такими законодавчо-нормативними актами:

— Господарський кодекс України від 16.01.2003 № 436-IV (параграф 5, ст. 292), що визначає сутність лізингу, види лізингу, об'єкти лізингу та особливості регулювання лізингових відносин;

— Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV (параграф 6, ст. 86—89), що регулює правові основи лізингової діяльності, визначає предмет договору лізингу, його ризики та відповідальність постачальника;

— Закон України “Про банки і банківську діяльність” від 07.12.2000 № 2121-III, що визначає лізинг як послугу, яку може надавати банківська установа;

— Закон України “Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг” від 12.07.2001 № 2664-III, який визначає, що лізинг є фінансовою послугою, а його регулювання здійснює відповідний уповноважений орган з регулювання діяльності фінансових установ (Указом Президента України від 04.04.2003 № 292/2003 органом виконавчої влади, що здійснює регулювання ринків фінансових послуг, визначено Державну комісію з регулювання ринків фінансових послуг України — Держфінпослуг України);

— закони України “Про оподаткування прибутку підприємств” від 22.12.1994 № 334/94-ВР та “Про податок на додану вартість” від 03.04.1997 № 168/97-ВР, що регулюють правила оподаткування лізингових операцій;

— Закон України “Про фінансовий лізинг” від 16.12.1997 № 723/97-ВР (нова редакція від 11.12.2003 № 1381-IV), що визначає правові й економічні засади фінансового лізингу;

— нормативні документи Держфінпослуг України.

Слід зазначити, що до компетенції Держфінпослуг належить регулювання ринків фінансових послуг і нагляд за небанківськими фінансовими установами, для яких надання фінансових послуг взагалі й лізингових зокрема є виключним видом діяльності. Фактично Держфінпослуг почав реєстрацію фінансових компаній у II кварталі 2004 року. До реєстру було внесено 126 юридичних осіб, із яких 38 — лізингові компанії. Станом на I квартал 2007 року зареєстровано 125 юридичних осіб, із них 25 — лізингові.

У світовій практиці використовуються різні підходи до визначення лізингу як специфічної форми економічних відносин. У деяких країнах лізинг розглядається як одна з форм кредитування чи позики, в інших — як різновид оренди, у третіх — як форма фінансування засобів виробництва. Існують також погляди на лізинг як фінансову угоду, форму інвестиційної діяльності, фінансову чи господарську операцію, підприємницьку діяльність, а також як сукупність економічних і правових відносин або власне цивільно-правові відносини. Це можна пояснити різноманітністю концепцій надання лізингових послуг, яких додержуються різні країни світу.

У Бельгії, Італії та Франції обов'язковою умовою надання лізингових послуг є опціон, тобто продаж майна після закінчення дії договору лізингу за наперед

визначеною ціною. У Великобританії та США продаж майна після закінчення договору лізингу не є обов'язковим, а обумовлюється окремо. При цьому в США лізинг має форму фінансової угоди, що використовується поряд із кредитними й позиковими угодами. За законодавством Німеччини договір лізингу може передбачати володіння предметом лізингу як лізингодавцем, так і лізингоотримувачем. За умови купівлі-продажу на виплат право володіння майном переходить до лізингоотримувача в момент підписання договору. Операції з надання лізингових послуг відрізняються від операцій з купівлі-продажу на виплат або оренди-продажу економічно обґрунтованими розмірами виплат. У Франції компанії, які виготовляють предмет лізингу, не можуть бути лізингодавцями.

В Україні також існують різні, й часто суперечливі, погляди на визначення змісту й ролі лізингу як економічної категорії, що пояснюється перебуванням системи надання лізингових послуг на етапі становлення, змінами, які відбуваються в економіці країни, відсутністю єдиної методики визначення лізингової діяльності. Лізинг у сучасних українських умовах має триєдину економічну основу та зберігає ознаки кредитної угоди, інвестиційної й орендної діяльності, які є взаємопов'язаними і взаємопроникними та утворюють при цьому нові економіко-правові відносини.

Вітчизняне законодавство, зокрема Господарський кодекс, трактує лізинг як господарську діяльність, спрямовану на інвестування власних або залучених фінансових коштів, що полягає в наданні за договором лізингу однією стороною (лізингодавцем) у виключне користування другій стороні (лізингоотримувачу) на визначений термін майна, яке належить лізингодавцю або набувається ним у власність (господарське відання) за дорученням чи погодженням лізингоотримувача у відповідного постачальника (продавця) майна, за умови сплати лізингоотримувачем періодичних лізингових платежів. Залежно від особливостей здійснення лізингових операцій лізинг буває двох видів — оперативний і фінансовий. За формою здійснення лізинг буває зворотним, пайовим, міжнародним тощо.

Оперативний лізинг — господарська операція фізичної або юридичної особи, що передбачає згідно з договором оперативного лізингу передачу лізингоотримувачу майна, придбаного або виготовленого лізингодавцем на умовах інших, ніж передбачаються фінансовим лізингом.

Фінансовий лізинг — господарська операція фізичної або юридичної особи, що передбачає згідно з договором фінансового лізингу передачу лізингоотримувачу майна, придбаного або виготовленого лізингодавцем, а також усіх ризиків та винагород, пов'язаних із правом користування та володіння предметом лізингу.

Тобто фактично оперативний лізинг відрізняється від фінансового лише відносинами між лізингоотримувачем і лізингодавцем щодо передачі майна у власність.

Лізинг як економічне явище характеризується низкою функцій, які активізують виробничу діяльність, а саме:

- фінансова функція, суть якої полягає у звільненні лізингоотримувача від оплати повної вартості предмету лізингу;

- виробнича функція, що визначається оперативним розв'язанням виробничих завдань шляхом використання, а не купівлі цінного предмету лізингу, який може швидко морально застаріти;

- функція збуту, що полягає в розширенні кола споживачів компаній, які виготовляють предмети лізингу, та освоєнні компаніями нових ринків збуту;

- функція одержання податкових і амортизаційних вигод.

Перелічені функції в основному визначають переваги використання лізингу для сторін, задіяних у лізинговій угоді (лізингоотримувача, лізингодавця та продавця (виробника) майна — предмету лізингу). Для лізингоотримувача такими перевагами є:

- економія оборотних коштів (як правило, угоду лізингу фінансує лізингодавець);

- оптимальне управління капітальними витратами завдяки можливості відносити на валові витрати до 70 % платежів;

- розширення можливостей купувати нову техніку (при цьому не треба виводити з обороту власні кошти або використовувати позикові);

- доступність лізингових послуг для підприємства-новачка, який ще не має власних оборотних коштів і кредитної історії для одержання коштів через позику;

- гнучкість виплат за лізинговою угодою, оскільки платежі здійснюються згідно з попередньою домовленістю та є індивідуальними для кожного клієнта лізингової компанії (лізингоотримувача);

- використання прискореної амортизації предмета лізингу, що дає можливість оперативно оновлювати застаріле устаткування, а отже, зменшувати оподатковуваний прибуток;

- термін лізингу не обмежується в часі та може значно перевищувати терміни надання кредитів;

- податкові пільги: зменшення оподаткованого прибутку, митних зборів і платежів та податків за операціями міжнародного лізингу;

- збільшення виробничого потенціалу підприємства, адже лізингова угода на відміну від кредитної не потребує застави;

- можливість удосконалювання технології виробництва за рахунок вивільнених коштів;

- зниження ризиків експлуатації одержаного за договором лізингу майна (ризик повністю чи частково бере на себе лізингодавець).

Надання лізингових послуг має свої переваги і для лізингодавця, а саме:

- право власності на предмет лізингу залишається за лізингодавцем, що гарантує безпеку укладеної угоди і зменшує ризики лізингодавця;

- витрати й доходи від інвестицій погоджуються в часі;

— платежі здійснюються у встановлений строк, а в разі неможливості подальшого здійснення лізингоотримувачем платежів предмет лізингу повертається лізингодавцю;

— зменшуються негативні наслідки коливання кон'юнктури ринку: устанавлюються довгострокові відносини з користувачем і відносно стабільні лізингові платежі;

— виникає можливість використання податкових пільг.

Продавець (виробник) також має свої переваги при використанні його продукції як предмету лізингу, якими є:

— розширення кола споживачів продукції підприємства, вихід підприємства-виробника на нові ринки збуту;

— оперативне виявлення недоліків устаткування, що випускається;

— можливість співпраці з постійним перевіреним на надійність клієнтом, який гарантує оплату;

— використання лізингу як ефективної рекламної й маркетингової політики виробника;

— прискорення реалізації продукції та її модернізації;

— збільшення попиту на додаткове устаткування;

— зменшення впливу наслідків коливання кон'юнктури ринку.

Особливе значення розвиток ринку лізингових послуг має і для держави, яка при цьому отримує такі переваги: поживлення інвестиційної активності, мобілізація фінансових коштів саме під інвестиційні проекти, гарантоване їх використання для переоснащення виробництва тощо. Держава через використання механізмів стимулювання лізингової діяльності (податкові пільги, прискорена амортизація) може значно зменшити бюджетні витрати на фінансові інвестиції, сприяти збільшенню виробничого й експортного потенціалу країни, а також розвитку малого й середнього бізнесу.

У світовій практиці лізингові послуги широко використовуються та є однією з форм капітальних інвестицій у виробництво. За даними Світового банку в європейських країнах через лізингові послуги підприємства здійснюють від 15 % до 30 % інвестицій в основні фонди. Наприклад, у США, як і в країнах Європи, цей вид послуг також широко використовується, що пояснюється сприятливими економічними умовами для їх розвитку. Підприємницькі структури згаданих країн мають підтримку держави, що дало змогу підприємствам розвиватися за рахунок інвестицій через лізинговий механізм. Однією з найістотніших переваг інвестування через механізм лізингу є можливість віднесення лізингових платежів на собівартість продукції.

Рівень розвитку лізингових послуг у країні визначають: нормативно-правове регулювання ринку лізингу; державна підтримка; макроекономічні умови; стан інвестиційного ринку; можливості бухгалтерського й податкового обліку.

Незважаючи на те, що протягом останніх років український ринок лізингових послуг стабільно зростає, Україна майже не використовує його переваг і можливостей: у 2006 році співвідношення обсягу лізингових послуг до ВВП становило лише 0,25 %. Це у 20 разів менше від показника Естонії та майже в 6 разів менше від показника Росії (табл. 1).

Таблиця 1. Співвідношення обсягу лізингових послуг до ВВП у країнах світу, %

Країна	2006 рік
Естонія	5,17
Чехія	4,74
Словаччина	4,25
Південна Африка	4,25
Німеччина	2,99
Італія	1,99
Польща	1,82
Росія	1,46
Україна	0,25
Середній показник	1,67

Джерело: складено за даними: <http://www.efkr.com.ua>.

У світовій структурі ринку лізингових послуг частка України також є надзвичайно мізерною: річний обсяг лізингових операцій у 2006 році становив 0,33 млрд дол. США, або лише 0,055 % світового ринку лізингових послуг (табл. 2). Треба сказати, що фахівці Світового банку, врахувавши знос основних засобів вітчизняних підприємств і потребу їх заміни, визначили потенційний попит на ринку лізингових послуг — від 12 млрд до 50 млрд дол., що в 100 разів більше від досягнутого рівня.

Таблиця 2. Світова структура ринку лізингу у 2006 році

Регіон	Річний обсяг лізингових операцій, млрд дол. США	Частина у світовому ринку лізингу, %
Північна Америка	262,8	43,8
Європейські країни	223,2	37,2
у т.ч. Україна	0,33	0,055
Азія	93,0	15,5
Австралія й Океанія	9,0	1,5
Африка	7,2	1,2
Південна Америка	4,8	0,8
Усього	600,0	100,0

Джерело: складено за даними: <http://www.efkr.com.ua>.

Згідно з даними Держфінпослуг за останні три роки кількість вітчизняних компаній, які активно працюють на лізинговому ринку, зросла більше ніж у 2,5 разу (з 34-х компаній, що надавали послуги у 2005 році до 90 станом на початок

2008-го). За рік, з початку 2007 року до початку 2008-го, кількість лізингових компаній зросла на 38 % (рис. 1).

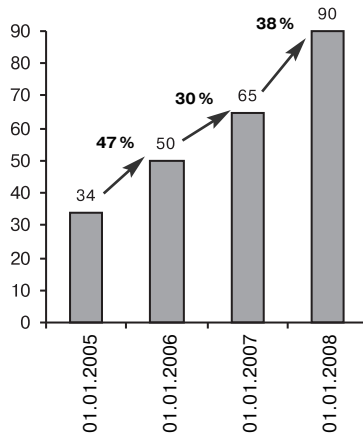


Рис. 1. Кількість лізингових компаній, що надавали лізингові послуги у 2005—2007 роках

Потрібно зазначити, що останніми роками всі показники, які характеризують ринок лізингових послуг в Україні, стабільно зростали. Пік активності цього ринку припав на 2007 рік, коли вартість лізингових активів і обсяг портфеля лізингових угод протягом року збільшилися майже у 6 разів. У 2006 році порівняно з 2005-м загальна вартість активів і загальна вартість лізингових угод зросли майже у 2,5 разу (табл. 3). За досліджуваний період вартість лізингових активів збільшилася з 298 млн до 14 063 млн грн, вартість укладених лізингових угод — з 375 млн до 16 878 млн грн, що становить зростання більш ніж у 45 разів за одним і другим показниками. Лише впродовж 2007 року вартість лізингових активів зросла на 487 %, вартість укладених угод — на 372 %. Вартість портфеля лізингових угод також швидко зростала: лише за 2007 рік вона збільшилася у 5 разів, за досліджуваний період — у 42 рази.

Останніми роками на ринку лізингових послуг склалася тенденція, за якої одна лізингова компанія надає в лізинг декілька видів активів. На українському ринку в 2007 році найпоширенішими предметами лізингу були транспортні засоби (легкові автомобілі, вантажний транспорт і транспорт для пасажироперевезень). Причому легкові автомобілі у лізинг надавали 64 % лізингових компаній, вантажний — 49 %, транспорт для перевезення пасажирів — 39 % усіх компаній, що працюють на цьому ринку. Тобто лізинг транспортних засобів як один із найпопулярніших видів лізингу входив до кола інтересів майже половини фінансових компаній, які надавали такі послуги. Як предмет лізингу користується попитом також виробниче обладнання (у 2007 році його лізингом займалися 49 % лізингових компаній), інші предмети лізингу займають значно меншу частку в активах компаній-лізингодавців. У 2007 році спостерігалось істотне зниження попиту на сільськогосподарську техніку (з 30 % у 2006 році до 23 % у 2007-му) та обладнання для

Таблиця 3. Основні показники діяльності компаній, що надавали фінансові послуги на ринку лізингу у 2003—2007 роках

Показник	2003	2004	2005	2006	2007
Вартість переданих у лізинг активів протягом року					
млн грн	298	619	962	2396	14 063
у % до попереднього року	—	108	55	149	487
Вартість лізингових угод, укладених протягом року					
млн грн	375	873	1364	3573	16 878
у % до попереднього року	—	133	56	162	372
Вартість портфеля лізингових угод станом на кінець року					
млн грн	456	1071	1738	3601	19 148
у % до попереднього року	—	135	62	107	432

Джерело: розраховано автором за даними Держфінпослуг (<http://www.dfp.gov.ua>) та International Financial Corporation (<http://www.ifa.com.ua>).

харчової промисловості (з 18 % до 12 %). Треба зазначити, що ринок лізингу деякою мірою можна вважати індикатором бізнесових пріоритетів у країні (табл. 4).

Таблиця 4. Розподіл активів у портфелі лізингових компаній

Вид активів	2004		2005		2006		2007	
	млн грн	%	млн грн	%	млн грн	%	млн грн	%
Легкові автомобілі	257	68	492	67	714	62	2963	64
Транспорт для перевезення вантажів	121	59	127	61	459	52	1472	49
Виробниче обладнання	44	41	66	41	117	33	981	49
Транспорт для перевезення пасажирів	33	32	58	33	187	30	353	39
Сільськогосподарська техніка	28	32	22	33	81	30	417	23
Обладнання для харчової промисловості	9	21	30	28	13	18	35	12
Комп'ютерна техніка	1	15	5	22	9	18	217	19
Будівлі та споруди	10	9	5	15	14	10	58	13
Поліграфічне обладнання	16	12	31	17	21	8	125	12
Медичне обладнання	1	6	3	7	2	8	4	6
Телекомунікаційне обладнання	1	12	1	11	1	5	363	9
Водний і залізничний транспорт	140	2	240	2	1257	2	10 122	6
Літаки	339	3	500	4	168	2	179	1
Інше	64	32	157	35	217	38	1859	44

Джерело: складено автором за даними International Financial Corporation (<http://www.ifa.com.ua>).

Порівнюючи структуру портфеля лізингових компаній у 2006 році та у 2005-му, можна зробити висновок, що компанії за багатьма показниками зменшили частку лізингових активів. Наприклад, частка компаній, що надають у лізинг легкові автомобілі, зменшилася з 67 % до 62 %, виробниче обладнання — з 41 % до 33 %. За цей період спостерігалось лише посилення інтересу до медичного обладнання

(частка компаній зросла з 7 % до 8 %) та позиції “Інше” (відповідно з 35 % до 38 %). Натомість у 2007 році зацікавленість у наданні в лізинг медичного обладнання зменшилася, відповідно його частка в активах компаній знизилася до 6 %. З одного боку, це свідчило про те, що багато компаній визначилися зі своєю нішею на ринку лізингових послуг і зменшили диверсифікацію активів, які вони надають у лізинг, з другого боку, збільшення активів у 2007 році та їх перерозподіл свідчать про те, що ринок лізингових послуг має значний потенціал і зарано робити висновки про структурний розподіл активів лізингових компаній.

Аналізуючи структуру портфеля лізингових угод у розрізі вартості активів предметів лізингу, можна відзначити стрімке зростання вартості активів. Зокрема, вартість водного й залізничного транспорту в портфелі лізингових компаній збільшилася з 140 млн у 2004 році до 10 122 млн грн у 2007-му, тобто у 72,3 разу (лише за 2007 рік вартість портфеля за цією групою активів збільшилася на 700 %). Вартість легкових автомобілів за 2007 рік збільшилася з 714 млн до 2963 млн грн (понад 300 %), транспорту для вантажоперевезень — з 459 млн до 1479 млн грн (на 222 %), транспорту для пасажироперевезень — з 187 млн до 353 млн грн (на 87,7 %). При цьому вартість літаків у портфелі лізингових угод, яка у 2005 році становила 500 млн грн, зменшилася до 179 млн грн у 2007-му, або на 79 %. Треба зазначити, що залізничний транспорт займав 56 % у портфелі лізингових угод, але з цим видом активів працювала дуже обмежена кількість лізингодавців — усього 6 %.

У 2007 році найбільша частка портфеля лізингових угод (56 %) належала водному і залізничному транспорту. Легкові автомобілі, транспорт для вантажо- й пасажироперевезень у сукупності займали 26 %, інші активи мали незначний вплив на розподіл активів у портфелі компаній (рис. 2).

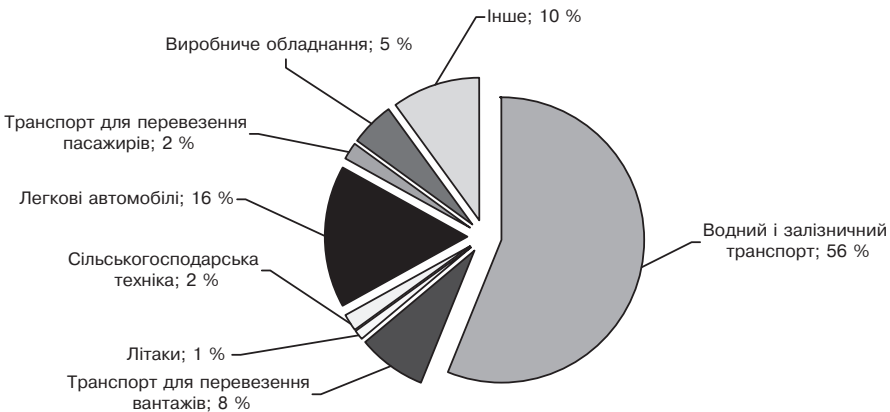


Рис. 2. Частка лізингових активів у портфелі лізингових компаній у 2007 році

Незважаючи на перспективність цього бізнесу для всіх причетних суб'єктів (лізингодавці, лізингоотримувачі, виробники продукції, яка надається у лізинг,

держава та ін.), порівняно зі світовим ринком частка України, як уже зазначалося, є мізерною. На нашу думку, проблемами, які гальмують розвиток цього ринку, є такі.

1. Брак стартового капіталу у лізингових компаній для фінансування своїх послуг: власними коштами лізингові компанії покривають лише 10-ту частину своїх витрат.

2. Відсутність податкових пільг фінансування лізингових операцій. Можна виділити лише пільги на страхування за лізинговим договором. Витрати на страхування не підлягають віднесенню до валових витрат, якщо перевищують 5% загальних витрат (за винятком обов'язкових видів страхування). Згідно з п. 1.4. ст. 1 Закону України “Про податок на додану вартість” передача лізингових активів лізингоотримувачу за договором операційного лізингу не вважається поставкою товару й на нього не нараховується ПДВ. При цьому ПДВ нараховується на лізингові платежі за договором оперативного лізингу й на операції з імпорту товарів за договором міжнародного лізингу, включаючи й саму передачу лізингових активів. Зазначимо також: Закон України “Про фінансовий лізинг” визначає, що з моменту початку дії лізингової угоди сторони можуть розглядати фінансовий лізинг як оперативний.

3. Незначні терміни дії лізингових угод. У вітчизняній практиці переважають договори середньострокової дії на відміну від зарубіжних компаній, де лізингові угоди укладаються на довгостроковий термін. За даними проекту “Розвиток лізингу в Україні” Міжнародної фінансової корпорації (IFC) середній термін лізингових угод у 2007 році становив два-три роки. Разом з тим спостерігалася тенденція до зменшення кількості таких договорів з 67% у 2005 році до 54% у 2007-му.

4. Слабкий розвиток інфраструктури ринку та відсутність інформації й реклами щодо лізингових послуг. Інфраструктура лізингового ринку повинна включати широку мережу лізингових компаній, консалтингові фірми, інформаційну систему, банківські установи, маркетингові компанії, страхові й рекламні послуги, а також структури збуту та ін. Недостатній інфраструктурний розвиток ринку лізингу спричиняє інші проблеми — брак кваліфікованих кадрів і недостатню інформованість потенційних споживачів лізингових послуг.

5. Невідповідність вітчизняного законодавства нормам міжнародного лізингового права.

6. Виражена тенденція вітчизняного лізингового ринку до залежності від імпорту: близько 80% лізингових операцій є операціями міжнародного лізингу.

7. Нестабільна економічна ситуація в країні як головна причина короткотерміновості дії укладених угод. У нинішніх нестабільних економічних умовах лізингодавці не можуть дозволити розстрочити виплати за лізинговими угодами на 5—7 років, що знецінює переваги лізингу, наприклад, перед кредитом.

8. Поряд із державним регулюванням ринку лізингових послуг повинно здійснюватися саморегулювання через саморегулювні організації чи інші об'єднання

професійних учасників. Такі об'єднання повинні створюватися для захисту інтересів учасників лізингового ринку.

9. Незацікавленість банків у довгостроковому кредитуванні лізингових угод.

10. Недостатня фінансова стійкість лізингодавців.

Розв'язання цих проблем потребує комплексного підходу й можливе лише за умови прийняття урядом програми розвитку ринку лізингових послуг. Основними напрямками в рамках цієї програми мають бути:

— удосконалення законодавчої бази, узгодження її з міжнародними нормами;

— сприяння розвитку інфраструктури ринку лізингових послуг (інформаційне забезпечення, підготовка кадрів та ін.);

— розвиток системи гарантій і страхування предметів лізингу;

— розробка комплексу заходів для збільшення іноземних інвестицій під програми лізингу;

— посилення зацікавленості банків через систему пільг у довгостроковому кредитуванні лізингових угод;

— підготовка рекомендацій щодо структури лізингових компаній, розробка критеріїв оцінки фінансової стабільності лізингодавців.

У програмі слід передбачити механізм підвищення ефективності надання лізингових послуг через консультаційні центри, які матимуть функції безкоштовної допомоги потенційним клієнтам щодо пошуку найоптимальнішої схеми лізингу. На базі такого центру лізингові компанії можуть створити лізинговий супермаркет. Однією з особливостей такої форми роботи є те, що на одному майданчику клієнт може отримати декілька варіантів пропозицій щодо можливостей лізингу, а також супутні послуги (консультаційні, юридичні, страхові та ін.). При цьому лізингові компанії створюють спільну базу даних клієнтів, а компанія-лізингодавець повинна буде виплатити комісійні тій лізинговій компанії, яка внесла дані клієнта до бази даних.

Фінансування як самої програми розвитку ринку лізингових послуг, так і створення консультаційних центрів має здійснюватися частково за рахунок державного бюджету, зацікавлених підприємств і компаній, а також за можливої участі у фінансуванні міжнародних фінансових організацій.