

УДК 339.187.62:519.862.5

**ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЛІЗИНГУ В УКРАЇНІ
НА ПРИКЛАДІ ЛІЗИНГУ ТРАНСПОРТ ДЛЯ ПАСАЖИРСЬКИХ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

**Зайцев М.М.
Шевченко Є.О.**

Постановка проблеми. В останні роки знос основних засобів на більшості вітчизняних підприємств досягнув критичного рівня, наслідком чого є зниження конкурентоспроможності їхньої продукції, підвищення технологічних та екологічних ризиків, збільшення енергоємності та матеріалоємності виробництва, поглиблення соціальних проблем, неможливість подальшого нарощування економічних та соціальних показників розвитку України. Зношення основних засобів у промисловості становить 58,3% їхньої вартості: рівень зносу основних засобів на металургійних та металообробних підприємствах - 68,8%, підприємствах із видобування неенергетичних матеріалів - 67,6%, підприємствах хімічної та нафтохімічної промисловості - 64,1% [1, С.2].

Лізинг є інвестиційним механізмом, який у всьому світі широко використовується малим та середнім бізнесом, а також великими підприємствами в разі необхідності придбання основних засобів. За даними Міжнародної фінансової корпорації (The International Finance Corporation, IFC), підрозділу Групи світового банку, у країнах із розвинутою ринковою економікою лізинг становить майже третину інвестицій в основні засоби, а в решті країн із високими показниками росту - 10-15% [2]. У таких країнах Східної Європи, як Естонія, Чеська Республіка, Угорщина, Польща, а також Росія, співвідношення річного обсягу ринку лізингу та валового внутрішнього продукту (ВВП) є більш 5% (в Україні тільки у 2007 році сягнуло 2,6%) [1, С.1]. Незважаючи на те, що у 2009 році в зв'язку з фінансовою кризою ринок лізингу в Україні зазнав відчутного падіння, за підрахунками експертів, його потенціал зараз становить близько 100 млрд. доларів [3].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми та перспективи розвитку лізингу в Україні відображені у серії робіт вітчизняних авторів В.М. Хобти та В.А. Гайдука, зокрема [4]. Я.В. Онищук розкрив економічну природу лізингу як особливого виду фінансових послуг та, аналізуючи проблеми ринку лізингових послуг в Україні, запропонував комплекс заходів щодо його активізації [5]. У статті [6] розглядається фінансовий лізинг як чинник оренди майна, його переваги над банківським фінансовим забезпеченням, порядок використання коштів державного лізингового фонду, параметри лізингових угод, межі лізингових винагород. Метою роботи [7] є розробка рекомендацій щодо створення сприятливого інституціонального

середовища для розвитку фінансового лізингу як ефективної форми накопичення капіталу. Авторами роботи [8] запропоновано ймовірний підхід до оцінки надійності лізингових контрактів та з використанням теорії графів побудовано моделі, які описують різні сценарії виконання лізингового контракту. Вагомий внесок в аналіз ринку лізингу в Україні був здійснений експертами ІФС, які досліджували ринок лізингу в Україні протягом 2004 – 2007 років в рамках проекту «Розвиток лізингу в Україні» [2]. Автором [9] 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.

Але досі існує проблема відсутності доступної та наочної інформації для представників малого бізнесу, лізингові компанії сприймаються багатьма господарниками як посередницькі структури, які свідомо піднімають вартість операцій, пов'язаних із кредитуванням. Взаємодія представників лізингових компаній з фізичними особами - суб'єктами підприємницької діяльності (СПД) зведена до мінімуму.

Особливо гостро відображено проблеми малого бізнесу, який невідкладно потребує інвестицій у відновлювання основних засобів, в сфері пасажирських перевезень на території України. Ця сфера на цей час є проблемною зоною, бо в ній існує жорстка конкуренція між суб'єктами різного права власності [10, С.98]. Але згідно зі статтею 5 глави 2 Закону України «Про автомобільний транспорт» державне регулювання перевезень повинно бути спрямовано на створення рівних умов для роботи всіх суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту, обмеження монополізму та розвиток конкуренції [11]. Використання лізингу як механізму оновлення парку машин для власників транспортних засобів - представників малого бізнесу є альтернативою іншим пропозиціям ринку фінансових послуг.

Мета статті. Метою цієї роботи було:

- проведення аналізу та систематизація інформації щодо сучасного стану ринку лізингу в Україні;

- моделювання операції лізингу транспорту для пасажирських перевезень для фізичної особи - СПД за допомогою даних Донецького державного комунального підприємства (ДДКП) «Донміськпастранс» та донецьких відділень провідних лізингових компаній;

- аналіз перешкод та перспектив розвитку лізингу для представників малого бізнесу в сфері пасажирських перевезень для фізичної особи - СПД в Україні.

Основний матеріал. У концепції розвитку міського пасажирського транспорту в м. Донецьку на період до 2020 року, яка затверджена рішенням міської ради від 02.11.2007р. №14/1, йдеться про те, що ліцензії на здійснення пасажирських перевезень мають 610 перевізників, з яких 576 є підприємствами приватної власності та приватними підприємцями. Фізичні особи - СПД контролюють більш ніж 1000 одиниць транспорту. Особлива увага

приділяється заміні зношеного транспорту на той, що відповідає сучасним вимогам (безпека, екологічність) сфери пасажирських перевезень.

Обізнаність учасників ринку пасажирських перевезень на предмет лізингу було з'ясовано за допомогою опитування власників транспортних засобів – СПД, транспорт яких використовують на різних маршрутах міста Донецька. Усі опитувані підприємці займалися цим бізнесом щонайменше два роки. Результати опитування наведені в таблиці 1.

Таблиця 1

Результати опитування власників транспортних засобів на предмет обізнаності з питань лізингу

№ маршруту	Кінцева зупинка транспорту	Сумарна кількість опитаних осіб	Кількість осіб, якими використано банківський кредит	Кількість осіб, обізнаних на предмет лізингу	Кількість осіб, якими використано лізинг
23	ТК „Амстор” - АС Червоногвардійська	7	7	0	0
26	АС Залізничний вокзал – АС Центр	7	7	1	0
41	АС Абакумова - АС Центр	7	7	1	0

Дані, наведені в табл. 1, свідчать про те, що переважна кількість учасників ринку пасажирських перевезень – представників малого бізнесу не володіє інформацією щодо лізингу. Опитування виявило також те, що підприємці, обізнані на предмет лізингу, мають поверхове уявлення про переваги та недоліки цього механізму.

За даними ДДКП «Донміськпастрас», в умовах періодичних конкурсів між перевізниками йдеться про рекомендації стосовно категорії та класу транспортних засобів. Згідно з ДСТУ 60.2-00017584-011-2001 «Засоби транспортні дорожні. Технічні вимоги до безпеки конструкції автобусів загального призначення, які знаходяться в експлуатації» і ДСТУ UN/ECE R 36-03:2005 «Єдині технічні приписи щодо офіційного затвердження пасажирських колісних транспортних засобів великої місткості стосовно загальної конструкції» найбільш відповідними визнані засоби категорії М3 класів I та II, які мають конструктивну масу понад 5 тон та місткість більше 22 пасажирів, крім водія. Вищевикладеним вимогам відповідають, зокрема, автобуси «Еталон» А-079 виробництва ЗАТ Бориспільський автозавод та «Богдан» А-092 виробництва корпорації «Богдан» [12].

Для моделювання ситуації придбання транспорту для пасажирських перевезень для фізичної особи - СПД було сформульовано переваги лізингу, найбільш вагомими для СПД, діючих у сфері пасажирських перевезень:

- а) можливість звести до мінімуму авансовий платіж;
- б) відсутність додаткових застав, оскільки забезпеченням виступає сам предмет лізингу;
- в) відсутність будь – яких платежів, окрім лізингових;
- г) здійснення платежів на виплат (платіж страхування КАСКО та громадянської відповідальності (ГВ); оплата податку із власників транспортного засобу (ТЗ); платежі по реєстрації ТЗ на весь строк лізингу, у тому числі у державних органах (міжрайонний реєстраційно-екзаменаційний відділ (МРЕВ), військовий комітет, державна автоінспекція (ДАІ) і т.п.);
- д) можливий графік погашення заборгованості з урахуванням сезонності бізнесу лізингоотримувача;
- е) можливість зменшити фінансове навантаження на лізингоотримувача за рахунок пільг, якими користується лізингодавець як оптовий та постійний партнер страхових компаній, фінансових установ та постачальників майна;
- є) економія часу лізингоотримувача за рахунок, зокрема, проведення лізингодавцем всієї реєстрації ТЗ та оформлення, як правило, одного договору лізингу;
- ж) віднесення лізингового платежу в повному обсязі на валові витрати при оподаткуванні СПД, що важливо, коли він не є платником єдиного податку.

Вибір лізингової компанії було зроблено за такими критеріями:

- а) розташування представництва у місті Донецьку;
- б) провідне положення у рейтингу лізингових компаній відповідно до обсягу портфеля лізингових угод станом на 01 січня 2008 року та загальної вартості активів, щодо яких було укладено лізингові угоди протягом 2007 року (дані 2009 року не використано в зв'язку з загальною нестабільністю фінансової системи України);
- в) належність до дочірнього підприємства банку або компанії – виробника, що дає можливість отримання деяких пільг для лізингоодержувача при здійсненні платежу.

Вищевикладеним критеріям відповідають компанії «Райффайзен Лізинг Аваль» та «Богдан-Лізинг». «Райффайзен Лізинг Аваль» створена як дочірня компанія ЗАТ «Райффайзен Банк Аваль» (60% уставного капіталу) та Raiffeisen-Leasing International GmbH (40% уставного капіталу). Представництво цієї компанії є в м.Донецьку. За даними ІФС [2], «Райффайзен Лізинг Аваль» мала обсяг портфеля лізингових угод станом на 01 січня 2008 року 929,10 млн.грн. та загальну вартість активів, щодо яких були укладені лізингові угоди протягом 2007 року, 847,90 млн.грн. «Богдан-Лізинг» було створено підприємствами корпорації «Богдан» (підприємства-виробники автобусів, легкових автомобілів та спеціальної автотехніки, а також розвинена мережа підприємств з реалізації та обслуговування автотехніки як власного, так і імпортного виробництва). Представництво цієї компанії також є в м. Донецьку. За даними ІФС [2], «Богдан-Лізинг» мала обсяг портфеля лізингових угод станом на 01 січня 2008 року 18,60 млн.грн. та загальну вартість активів, щодо яких було укладено лізингові угоди протягом 2007 року, 25,50 млн.грн. Умови, за якими можливе придбання комерційного транспорту в лізинг для

СПД у «Райффайзен Лізинг Аваль» та «Богдан-Лізинг», було з'ясовано завдяки контактам з представниками цих компаній. Результати наведені в таблиці 2.

Таблиця 2

Умови придбання комерційного транспорту в лізинг для СПД в компаніях «Райффайзен Лізинг Аваль» та «Богдан-Лізинг»

Умови придбання в лізинг	«Райффайзен Лізинг Аваль»	«Богдан-Лізинг»
Належність лізингоотримувача до клієнту відповідного банку	Вимагається («Райффайзен Банк Аваль»)	Не вимагається
Мінімальний строк діяльності лізингоотримувача як СПД	12 місяців	12 місяців
Вибір предмету лізингу за бажанням клієнту	Автобус «Богдан» А-092	Автобус «Богдан» А-092
Авансовий платіж, %	Від 30	Від 20
Строк лізингу, місяців	13 - 60	13 - 60
Необхідність додаткових застав	Не вимагається	Не вимагається
Здійснення платежів на виплат (платіж страхування; оплата податку із власників ТЗ);	Існує	Існує
Вибір графіку платежу	Теоретично існує	Теоретично існує
Вартість лізингових послуг (з урахуванням реєстрації ТЗ на весь строк лізингу, сплати податку із власників ТЗ, оформлення застави, страхування та інше), %	Теоретично 24	Теоретично 24
Залишкова вартість предмету лізингу, грн.	0	0

Можливість співпраці з «Райффайзен Лізинг Аваль» було відхилено внаслідок того, що:

а) в філії компанії в умовах придбання ТЗ в лізинг існує певне обмеження - належність лізингоотримувача до клієнту відповідного банку (табл.2);

б) взаємодію філії компанії з клієнтами було призупинено до кінця 2008 року – початку 2009 року в зв'язку з нестабільністю ситуації на кредитному ринку України.

За результатом опитування СПД, оптимальними умовами для придбання ТЗ в лізинг в випадку, який досліджується, є:

- а) авансовий платіж 20 %;
- б) строк лізингу 60 місяців;
- в) платіж здійснюють однаковими сумами щомісяця;
- г) залишкова вартість предмету лізингу 0 грн.

Розрахунок придбання автобусу «Богдан» А-092 вартістю 201600 грн. в лізинг для фізичної особи – СПД з урахуванням умов, які пропонує компанія «Богдан-Лізинг», зроблено, виходячи з методики розрахунку лізингових платежів, яка наведена в [13, С.174] та [14, С.170]. Коли платежі по лізингу здійснюють однаковими сумами, то розрахунок виконують за допомогою формули:

$$L = \frac{(C - A) \cdot P}{1 - \frac{1}{(1 + P)^q}}, \quad (1)$$

$$P = p/t, \quad (2)$$

де L – лізинговий платіж, грн.;

C – вартість основних лізингових фондів, грн.;

A – авансова сплата вартості основних лізингових фондів, грн.;

P – зведена ставка лізингового відсотку, частка одиниці ;

p – ставка лізингового відсотку, частка одиниці ;

q – сумарна кількість лізингових платежів, одиниць;

t – кількість лізингових платежів на протязі року, одиниць.

Дані для розрахунку лізингових платежів з урахуванням умов «Богдан-Лізинг» зведені до табл. 3.

Таблиця 3

Дані для розрахунку платежів у лізингову компанію

Перелік компонентів для розрахунку	Початковий внесок за даними «Богдан-Лізинг»	Наступний сумарний внесок
l	2	3
A ; $C - A$, грн.	40320 (аванс 20%)	161280 (залишок 80%)
p (з урахуванням комісійних), одиниць	-	0,24 (за даними «Богдан-Лізинг»)
t , одиниць	-	12
q , одиниць	-	60
Реєстрування в державних органах, грн.	1946	за даними «Богдан-Лізинг», ураховано в ставці лізингового відсотку
Оформлення договору застави, грн.	942	
Комісія банку за оформлення кредиту, грн.	6757	
Страховання КАСКО, грн.	2311 (на перші 3 місяці)	
Страховання ГВ, грн.	1200 (на 1 рік)	
Податок з власників ТЗ, грн. [24]	-	
Ризикова премія, грн.	-	
Техасістанс, грн.	500 (на 1 рік)	
Разом, грн.	53976	321540 (за даними «Богдан-Лізинг»)

За допомогою даних табл. 3 та формул (1), (2) розраховуємо:

$$L' = L \cdot q \cdot D + A_1, \quad (3)$$

$$D = \frac{1}{1 + RV \cdot \frac{1}{(1 + P)^q}}, \quad (4)$$

де L – сума лізингових платежів за договором лізингу, грн.;

D – дисконтний множник ($D=1$, якщо залишкова вартість предмету лізингу RV дорівнює 0 грн.);

A_1 - початковий внесок за даними «Богдан-Лізинг», разом, грн. Результати розрахунку наведені в табл. 4.

Таблиця 4

Результати розрахунку платежів у лізингову компанію з урахуванням умов «Богдан-Лізинг»

Перелік компонентів	За даними «Богдан-Лізинг»	Розрахунок	Розрахунок	Розрахунок
p (з урахуванням комісійних), одиниць	0,24	0,24	0,31	0,32
L , грн.	5359	4608	5335	5451
L' , грн.	375516	330456	374076	381036

Таким чином, за результатами розрахунку реальна ставка лізингового відсотку знаходиться між 31% і 32%. Це свідчить про те, що деякі елементи лізингового платежу коливаються в умовах нестабільної економічної ситуації в Україні. Це стосується, в першу чергу, плати за фінансові ресурси, які лізингодавець залучає для здійснення лізингової угоди. Звичайною є ситуація, коли банк, з яким працювала лізингова компанія, відмовляє їй у кредитуванні за попередніми умовами. В нашому випадку, щоб зберегти прийнятні умови ставки за кредитом та попередній авансовий платіж для клієнту, компанія «Богдан-Лізинг» змінила банк, з яким співпрацювала (Укргазбанк), на банк БТА, та залучила невелику кількість власних коштів для кредитування. Крім того, ставка лізингового відсотку пов'язана з розміром ризикової премії, яка безпосередньо залежить від рівня різних видів ризиків, які виникають у лізингодавця протягом реалізації проекту. Робота з комерційним транспортом, зокрема, транспортом для пасажирських перевезень, є одним з найбільш ризикових проектів. Тому реальна ставка лізингового відсотку перевищує ту, якою оперує представник лізингової компанії при попередніх контактах з потенційними клієнтами. Необхідно враховувати також наступні моменти:

а) реєстрування транспорту для пасажирських перевезень в державних органах проходить за місцем розташування головного офісу компанії, а саме в

місті Києві. Оскільки основне місце роботи СПД знаходиться у місті Донецьку, він повинен самостійно зареєструвати ТЗ у МРЕВ для отримання тимчасового технічного талону на своє ім'я, що, в свою чергу, є необхідним для отримання ліцензійної картки на ТЗ, який перевізник буде використовувати для перевезення пасажирів. Це тягне за собою витрату часу та додаткове фінансове навантаження на лізингоотримувача;

б) при реєструванні ТЗ у державних органах лізингова компанія отримує річний талон державного технічного огляду. Для ТЗ, який використовують для роботи на маршрутах, треба проводити щоквартальний технічний огляд. Це також додаткові витрати для СПД;

в) технічна підтримка компанією стану ТЗ існує до 10000 кілометрів пробігу ТЗ. Транспорт, який використовують для пасажирських перевезень на міських маршрутах, досягає такого пробігу за кілька місяців. Подальше технічне обслуговування ТЗ та його ремонт здійснюють за рахунок лізингоотримувача.

Висновки. Моделювання операції лізингу, орієнтовні розрахунки лізингових платежів, вищенаведені викладки та зауваження допомагають об'єктивно оцінити стан лізингу транспорту для пасажирських перевезень для фізичної особи - СПД та зробити наступні висновки:

а) реформування сфери пасажирських перевезень в Україні, в тому числі заміна зношеного транспорту на той, що відповідає сучасним вимогам, є дуже актуальним, бо за цим стоять щоденні безпека та зручність кожного з пересічних громадян. Сфера пасажирських перевезень у місті Донецьку на цей час є проблемною зоною, бо в ній існує жорстка конкуренція між суб'єктами різного права власності. Державне регулювання перевезень спрямовано на створення рівних умов для роботи всіх суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту, обмеження монополізму та розвиток конкуренції. В умовах конкурсу між суб'єктами підприємницької діяльності в місті Донецьку, які є представниками малого бізнесу, існує проблема залучення коштів для оновлення транспортних засобів. Лізинг може бути одним з механізмів для рішення цієї проблеми.

б) лізинг як особливий вид фінансових послуг є перспективним механізмом у реформуванні сфери пасажирських перевезень, але потребує подальшого вдосконалення як на загальнодержавному рівні (оподаткування, пільги, тощо), так і на рівні окремих лізингових компаній;

в) обізнаність СПД на ринку пасажирських перевезень щодо послуг лізингу знаходиться на дуже низькому рівні, тому робота лізингових компаній повинна бути спрямована на виважену рекламу своїх послуг, кваліфіковану взаємодію з потенційними клієнтами, роз'яснення переваг лізингу в порівнянні з іншими фінансовими послугами, надання вірогідних та прозорих відомостей щодо вартості своїх послуг;

г) робота лізингових компаній у регіонах з урахуванням специфіки праці у сфері пасажирських перевезень потребує подальшого вдосконалення щодо розширення кількості запропонованих послуг, зокрема регіональних реєстрації, технічного огляду та технічного обслуговування;

д) існує необхідність роботи щодо введення в перелік послуг лізингових компаній оперативного лізингу, який практично не використовують у сфері пасажирських перевезень, та задля цього знаходження можливості закупівлі відповідних частин та комплектуючих для ремонту та обслуговування техніки, пошук та освоювання вторинного ринку для ТЗ;

е) необхідна подальша взаємодія лізингових компаній з учасниками лізингової угоди, а саме зі страховими компаніями, фінансовими установами та постачальниками майна, з метою послаблення фінансового навантаження на своїх клієнтів за рахунок пільг, якими лізингові компанії користуються як оптові та постійні партнери вищенаведених організацій;

є) існує потреба в роботі лізингових компаній щодо удосконалення структури джерел, залучених для фінансування лізингових угод, зокрема, збільшення частки фінансування за рахунок власних коштів задля можливості зменшення авансового внеску, що є важливим для представників малого бізнесу;

ж) необхідна робота лізингових компаній щодо ретельного вивчення та аналізу тенденцій у сфері пасажирських перевезень з метою швидкого реагування на зміну попиту.

Дослідження дає можливість піднести інформованість зацікавлених осіб, зокрема представників малого бізнесу, щодо лізингу, допомогти їм прорахувати переваги та недоліки цієї послуги, підвищити компетентність при вирішенні проблеми вибору системи кредитування, а також сприяє підвищенню обізнаності з питань лізингу серед спеціалістів на предмет лізингу в сфері пасажирських перевезень.

Література

1. Гулай А. Програма розвитку лізингу в Україні на період 2006 – 2010 років / А. Гулай // Лізинг в Україні. – 2006. - №3. – С. 1 - 6.
2. Проект «Розвиток лізингу в Україні» [Електронний ресурс]: за даними IFC / Режим доступу: <http://www.ifc.org/leaseukraine>.
3. Результати прес-конференції «Ринок лізингу: підсумки 2009 р. Стан, проблеми, перспективи» [Електронний ресурс]: за даними Українського об'єднання лізингодавців / Режим доступу: <http://www.leasing.org.ua>.
4. Хобта В. М. Проблемы и перспективы развития лизинга в Украине / В. М. Хобта, В. А. Гайдук. - Донецк: ИЭП НАН Украины, 2000. – 120 с.
5. Онищук Я. В. Розвиток лізингу в Україні / Я. В. Онищук // Фінанси України. – 2005. - №7. – С. 106 - 113.
6. Поплавська Ж. В. Фінансовий лізинг в агросфері / Ж. В. Поплавська, В. Г. Поплавський // Фінанси України. – 2005. - №8. – С. 91 - 100.
7. Колесник І. В. Інституціональні складові розвитку фінансового лізингу в Україні / І. В. Колесник // Наукові праці ДонНТУ: серія економічна. – 2006. – Вип.103-3. - С. 174 - 178.

8. Долінська Є. Б. Оцінка ризику неплатежу в операціях фінансового лізингу з використанням теорії графів / Є. Б. Долінська, Л. Б. Долінський // Фінанси України. – 2007. - №10. – С. 121 - 130.
9. Брус. С.І. Розвиток ринку лізингових послуг в Україні / С. І. Брус // Фінанси України. – 2008. - №11. – С. 75 - 85.
10. Крапива С. Реакция замещения / С. Крапива // Бизнес. – 2008. - №5 (784). – С. 98 - 99.
11. Закон України «Про автомобільний транспорт» (в редакції Закону № 3492-IV від 23.02.2006) // Відомості Верховної Ради України. – 2006. - №32. – Ст. 273.
12. Продукція корпорації «Богдан» [Електронний ресурс]: за даними корпорації «Богдан» / Режим доступу: <http://www.bogdan.ua>.
13. Банки и банковское дело / [Под ред.И.Балабанова]. – СПб.: Питер, 2002. – 304 с.
14. Газман В. Д. Лизинг: теория, практика, комментарии / В. Д. Газман. – М.: Фонд «Правовая культура», 1997. – 416 с.

УДК: 330.322.16

МИРОВАЯ ПРАКТИКА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СЭЗ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ СТРАНЫ

**Залавская Е.В.
Черноусова М.А.**

Актуальность исследования. Современный этап развития мировой экономики характеризуется усилением процессов либерализации, повышением степени открытости национальных экономик, а также экономической интеграцией, неотъемлемой частью которой является создание свободных экономических зон всех видов (свободные торговые зоны, экспортные промышленные зоны, банковские и страховые зоны, технологические зоны, оффшорные зоны и др.). В условиях сложившейся кризисной ситуации в мировой экономике, СЭЗ, благодаря действию ряда льгот по отношению к иностранным инвесторам, способны аккумулировать в себе инвестиционные средства, с последующим получением отдачи не только в рамках своей территории, но и в масштабах экономики страны, где они расположены.

Степень изученности проблемы. Исследованию проблематики создания, развития и функционирования свободных экономических зон посвящены работы Кухарского Н.О., Левицкого М.А., Макогона Ю.В., Стеченко Д.М., Чмырь О.С. и т.д. Однако, несмотря на глубину современной экономической мысли относительно использования СЭЗ, состояние экономической практики свидетельствует о необходимости дальнейших исследований в данном направлении.

Цель статьи – изучить эффективность функционирования свободных экономических зон в мировых масштабах и в Украине.