

3. Обсяги активних операцій та частка непрацюючих активів [Електронний ресурс] // Національний банк України. – 2019. – Режим доступу до ресурсу: [https://bank.gov.ua/control/uk/publish/article?art\\_id=34661442](https://bank.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=34661442).

4. Кінцеві споживчі витрати домашніх господарств за цілями [Електронний ресурс] // Державна служба статистики України. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

5. Доходи та витрати населення України [Електронний ресурс] // Державна служба статистики України. – 2012. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

**УДК 336.7**

*Ляхова О.О.,*

*к.е.н., доцент, доцент кафедри*

*корпоративних фінансів і контролінгу*

*ДВНЗ «КНЕУ імені Вадима Гетьмана»*

### **Леверидж лізинг при фінансуванні інфраструктурних проектів**

Інвестиції в економічну і соціальну інфраструктуру є одним з основних елементів розвитку економіки і добробуту суспільства. В умовах глобальних економічних викликів проблема розвитку інфраструктури стає все більш гострою для держави. Адже інфраструктурі відведена особлива роль в економіці країни, оскільки через неї інвестиції впливають на економічну активність суб'єктів господарювання країни як в короткостроковій, так і в довгостроковій перспективі.

Жоден інвестиційний проект, особливо інфраструктурний, не може здійснюватися без адекватного фінансування. Проте як розміри, так і унікальність таких проектів ускладнюють систему управління ними та створюють конфлікти між фактичною та оптимальною інвестиційною поведінкою їх потенційних спонсорів. Тому менеджери часто відмовляються від управління крупними, ризикованими проектами - навіть тими, від яких

очікується додаткова вартість акціонерного капіталу. Притаманний брак гнучкості поєднує ці виклики, оскільки на етапі планування витрат остаточно визначитися чи стане ефективним такий проект в майбутньому чи ні в більшості не представляється можливим. Тому в основу пошуку джерел та методів фінансування великих капіталомістких інвестиційних проектів покладено розв'язання протиріччя між забезпеченням оптимального фінансування таких проектів та поєднанням різних фінансових інструментів для їх здійснення.

Важливе значення для розвитку проектів інфраструктури відведено державі. Тому традиційно у вітчизняних наукових дослідженнях акцентується увага на необхідності реалізації інфраструктурних проектів переважно за рахунок державних коштів, однак в силу обмеженості бюджетних ресурсів у сучасних умовах розвитку економіки України основну увагу слід приділяти реалізації значущих проектів з використанням інших моделей та механізмів фінансування. Ці актуальні питання вимагають додаткового наукового осмислення та розробки нових фінансових схем та стратегій поєднання коштів різних інвесторів, дослідження ефективності їх використання у світовій практиці тощо. Серед них заслуговує на увагу використання такої моделі лізингового фінансування як леверидж-лізинг, що характеризується більш високим рівнем розвитку лізингових відносин, представляє собою інвестиційно-інноваційну схему організації лізингового бізнесу шляхом комбінації ряду елементів: купівлі-продажу активу за рахунок власного капіталу лізингодавця та коштів, отриманих в результаті кредитування без регресу на позичальника, уступки дебіторської заборгованості на лізингові платежі.

На нашу думку, при реалізації інфраструктурних проектів доцільно використовувати саме модель леверидж-лізингу (*leveraged leasing*) як одну з найбільш складних форм лізингового фінансування. Лізингова компанія в моделі леверидж-лізингу стає власником майна, що надається в лізинг, забезпечуючи тільки незначний відсоток (20-30%) капіталу, який необхідний, щоб купити обладнання. Залишок капіталу (70-80%) залучається від ряду інституційних інвесторів без права регресу (лізингова компанія передає боргові вимоги на

безповоротній основі, чим зменшує власний ризик). Даний кредит забезпечується першим правом на утримання об'єктів лізингу та лізингових платежів. Вартість без права регресу визначається кредитоспроможністю лізингоотримувача. Ставка договору лізингу змінюється в залежності від кредитної ставки та ризику операції. [1, с.77]

Позитивний аспект леверидж-лізингу передбачає запозичення коштів для оплати високої вартості активу. Леверидж-лізинг, як правило, використовується тоді, коли суб'єкт господарювання не має коштів для остаточного придбання активу, або він не обов'язково хоче зберегти актив на довгостроковий період.

У ряді країн світу така модель продемонструвала свою високу інвестиційну ефективність. Резонно припустити, що вона може бути корисна для мобілізації значних грошових коштів, ресурсозбереження та залучення капіталу, в тому числі іноземних інвестицій, у вітчизняну економіку. Крім того, її економіко-правова конструкція частково близька до тої, що склалася у розумінні лізингу в нашій країні, наприклад, тимчасове володіння і користування майном, зміна власника при виконанні умов договору тощо.

Наразі, за даними Міністерства інфраструктури, 97% дорожньої інфраструктури України перебуває у незадовільному стані та потребує змін. Щорічні втрати для економіки країни через неякісні дороги становлять близько 24 млрд. грн. [2] З 2015 року розпочалося реформування дорожнього сектору в Україні. Тому леверидж-лізинг може бути використаний при придбанні обладнання для будівництва дорожньої інфраструктури.

#### **Список використаних джерел:**

1. Газман В.Д. Неординарний лізинг. М.: Издательский дом Высшей школы экономики, 2014. 527 с.
2. Краковська А., Вишневський І., Педос Н. Проект USAID «Трансформація фінансового сектору». Лізингова галузь в Україні: тенденції та рекомендації для зростання. 2018, Київ, червень. С.25-26.