

## EURO-LEASING IN DEM GÜTERBEFÖRDERUNGSSYSTEM DER UKRAINE

Resümee: *Es werden gegenwärtige Entwicklungstendenzen von Lkw-Euro-Leasing in der Ukraine analysiert und Unvollkommenheit der Gesetzgebung angeführt, die die Gestaltung des Marktes von Leasingdienstleistungen beschränkt. Es werden Leasingvorteile und ihr Einfluss auf die Infrastrukturgestaltung von Lkw-Komplex der Ukraine und seine Integration in die EG betrachtet.*

Schlüsselwörter: *Leasing, Lkw-Euro-Leasing, die Integration von Transportsystem, Leasing-Gesellschaft, Rechtsfeld von Leasing.*

Die Integration der Ukraine in die EG-Strukturen bedarf die Entwicklung von der Gesamtinfrastruktur, die diejenigen Bereiche -Kommunikationsnetze und -systeme, Energetik, Umweltschutz, Wissenschaft und Technologie - umfasst, die unmittelbar das Schaffen und Bewegung von Materialströmen zwischen räumlich entfernten Herstellern und Verbrauchern betreffen. Die Bewegung der Materialflüsse als eine der Kennziffern von Wirtschaftszusammenarbeit hängt in vollem Masse von Gestaltung des Kommunikationssystems und insbesondere von seinem Hauptbestandteil - dem Transportkomplex ab.

Die Integrationsprozesse auf dem Transportgebiet werden in grossem Masse durch gesamte sozialökonomische Lage des Staates verursacht. Da die Ukraine Schnittpunkt von der Haupttransportwegen des euroasiatischen Kontinents ist, sind die Fragen der Aktivisierung von beiderseitig vorteilhafter internationaler Zusammenarbeit ausserordentlich aktuell.

Die Zusammenarbeitsentscheidung der Ukraine auf dem Transportgebiet bedarf der Vervollkommnung von internationalen Beförderungsprozessen mit etappenweiserer Integration ins europäische Transportsystem und Befestigung der Positionen von ukrainischen Beförderern auf den Transportmärkten. Eine der Etappen vom allmählichen Eintritt der Ukraine ins europäische Transportsystem ist das Programm für Schaffen und Funktionieren des Nationalnetzes von Transportdurchgängen, drei von denen Kfz-Durchgänge sind (1997).

Die Umgestaltung des Transportkomplexes der Ukraine und insbesondere seines Bestandteiles - des Lkw-Transports gewinnt unter den gegenwärtigen Verhältnissen immer mehr an Bedeutung.

Der Übergang von Lastkraftverkehrsbetrieben zu neuen Arbeitsverfahren unter den Marktumständen verpflichtet ihre Leiter ohne Rücksicht auf die Eigentumsformen, neue Formen Unternehmerstätigkeit zu finden und zu verwenden, die ermöglichen würden, ziemlich schnell die Marktpositionen zu befestigen und günstige Bedingungen für Autoparkerneuerung mit der modernen Mustern von Lastkraftwagen zu schaffen. Die Notwendigkeit des Letztgenannten ist dadurch hervorgerufen, dass die Struktur des vorhandenen Lkw-Parks der Ukraine der Ladekapazität, dem Karosserietyp und den Ökologieansprüchen nach weit von der Optimalstruktur ist. Lastkraftwagen Klasse 2-5t bilden den grössten Teil des Autoparks, während ihr Optimalanteil 20% nicht überschreiten sollte. Die Lastkraftwagen mit der Ladekapazität unter 2t reichen nicht aus: sie machen nur 18% aus und der Bedarf beträgt 40%. In den hochentwickelten Ländern bilden die Wagen dieser Klasse den Hauptteil des Autoparks - 60 - 90 %.

Das Missverhältnis zwischen der Struktur von Lkw -Transport und der modernen Nachfragestruktur nach den Beförderungen wird auch im Karosserietyp geäussert. Die Seitenkraftfahrzeuge belaufen sich auf 39,2 % (der Bedarf - nur 25 % ), Autokipper machen 35 % aus und 30 % werden benötigt, Kastenwagen - 14,3 %, was mit 12 % klar unter dem Bedarf liegt, Kühlwagen betragen 1% und der vorhandene Bedarf - 20 %.

## The Herald of Ternopil Academy of National Economy. Special issue №7

Auf niedrigem Niveau befindet sich die Dieselisation des Lkw-Parks. So, für die Lastkraftwagen mit der Ladekapazität über 2t belauft es sich auf 22 %, während fast alle Lkws dieser Klasse in Deutschland und Frankreich mit Dieselmotoren ausgerüstet sind.

Es ist auch hinzuzufügen, dass das Lkw - Durchschnittsalter in der Ukraine Anfang 1997 9 Jahre betrug. Laut Daten von Staatsabteilung für Kraftverkehr machte der Anteil von Lastkraftwagen mit der Nutzungsdauer über 8 Jahre in derselben Periode 62,4 % aus. Die Erneuerungsprozesse des Lkw - Parks sind fast völlig stehengeblieben. 1990 - 1996 schrumpften die jährlichen Erneuerungsraten des Lkw - Transports von allgemeiner Nutzung von 5,41 auf 0,12 %. In diesem Zusammenhang sind die Aufwendungen auf Überholung und Unterhaltung der Fahrkraftzeuge drastisch gestiegen.

Da der Bedarf des Transportkomplexes an Lastkraftwagen durch Inlandsproduktion nur bis auf 15 - 17 % bedeckt wird, ist "die Autoparkserneuerung durch Kraftfahrzeugenimport eine wichtige Richtung der langfristigen Leitung von der Kraftverkehrsentwicklung in der Ukraine" [11, S.4]. Ausserdem ist die Treibstoffvorteilhaftigkeit der Lastkraftwagen, mit denen die Inlandsautobetriebe ausgerüstet sind, auf das Anderthalbfache niedriger im Vergleich zu Fahrkraftzeugen von ausländischen Spitzenherstellern. Die Lage wird auch dadurch erschwert, dass "sich unsere Auslandspartner in Europa mit der Nachfragesteigerung nach internationalen Beförderungsleistungen bemühen, den allgemeinen Transportmarkt einseitigerweise zu erschliessen, die Paritätsbedingungen vergessend [10, S.5]. Und die Protektionpolitik der westeuropäischen Länder fördert das. Laut internationaler Normen EURO-1, die seit dem 1.01.1995 eingeführt sind, und EURO-2, die 1998 eingeführt werden [vgl.7,S.12; 12,S 84], lassen die europäischen Staaten die Lastkraftwagen nicht zu, die den ökologischen Ansprüchen nicht entsprechen und mit den Tachographen nicht ausgerüstet sind. "In erster Linie betrifft das Verbot ukrainische KrAZs, russische KamAZs, ZILs, GAZs und bilorussische MAZs" [7,S.12], deren Anteil an der Struktur der Lastkraftverkehrsbetriebe der Ukraine 90 % überschreitet, darunter 58 % in den Betrieben, die sich mit der internationalen Beförderungen beschäftigen.

Solche Lage richtet Leiter der Lastkraftverkehrsbetriebe auf die Anschaffung von Auslandskraftfahrzeugen aus, die für die meisten Inlandsbetriebe unerschwindlich sind.

Als Ergebnis sollen die ukrainischen Kraftverkehrsbetriebe das Dilemma lösen, das seinem Wesen nach geschlossener Kreis ist: 1) die Notwendigkeit der Umgestaltung vom vorhandenen Autopark, der seiner Struktur nach dem Nachfrage nach Kraftverkehrsbeförderungen entsprechen sollte; 2) Mangel an eigene Finanzierungsquellen. Eines der Gründe dafür ist unrationelle Struktur des veralteten Bewegungsbestandes, was die Investitions- und Innovationstätigkeit auf dem Beförderungsgebiet zunichte macht. Die Situationskompliziertheit wird auch durch Fehlen der langfristigen Bankkreditgewährung verstärkt.

Um die Produktionstätigkeit der Betriebe zu aktivieren, Prozesse der wirtschaftlichen Erneuerung und erweiterten Reproduktion zu sichern, soll man in möglichst breitem Ausmass die für die Wirtschaft unseres Landes neuen Verfahren der Erneuerung von materieller Basis und Modernisierung von Grundfonds der Kraftverkehrsbetriebe aller Eigentumsformen einsetzen. Eines der solchen Verfahren ist Kfz-Leasing.

Die Investitionen spielen in der Wirtschaft eine ausserordentlich grosse Rolle. Als Mittelquellen können dabei eigene oder angeliehene Geldmittel dienen. Und Leasing stellt gerade die Quelle der angeliehenen Mittel des kommerziellen Kredit in Naturalform dar.

Leasing als Form der Unternehmerstätigkeit ist in den Ländern Zentral- und Westeuropas weit verbreitet. Unter den Objekten, die in Leasinggeschäften benutzt werden, entfällt ein wesentlicher Anteil auf die Lastkraftwagen. 1994 in Bulgarien entfielen 71,4% der Leasinggeschäfte auf Lastkraftwagen, in Spanien - 32,1%, in Luxemburg - 31,5%, in Frankreich - 26,2% [dank dem gehört ihm der 1 Platz in Europa in den Gesamtvolumen - 2324 Mio. ECU], in Portugal - 22,6%, Ungarn, Slowenien und Slowakei - 20 %, Niederlande - 19 0%, in Grossbritannien - 12,1%. Unter 23 Ländern Europas auf Lkw-Leasing entfielen im Durchschnitt 13,8% von Gesamtvolumen der Leasinggeschäfte [vgl.8,S.38-39].

Die Umfänge von Kfz - Leasing in der Ukraine sind viel bescheidener, was eine direkte Auswirkung der mangelhafter Gestaltung des Binnenmarktes von Leasingleistungen darstellt. Das folgt aber nicht aus dem Grund, dass es bis Dezember 1997 noch kein Gesetz "Über das Leasing" gab. So, beispielweise, gibt es in der Bundesrepublik Deutschland und Grossbritannien keine spezielle

## **The Herald of Ternopil Academy of National Economy. Special issue №7**

Gesetze, die Leasinggeschäfte regeln [siehe 9,S.38-39]. Zwar beträgt der Leasinganteil in diesen Ländern entsprechend 33,3 und 15,8 des gesamten Investitionsbetrages.

Die Unentwickeltheit des Leasingmarktes der Ukraine klärt sich eher durch innere wirtschaftliche Gründe, mangelhafte Koordinierung der Gesetzgebung sowie durch den Mangel an qualifizierten Fachleuten auf dem Gebiet von Leasinggeschäften.

Kein Wunder, dass auf dem ukrainischen Lkw-Leasingmarkt führende europäische Kraftfahrzeugbauunternehmen dominieren. Ihre Menge vergrößerte sich in Jahren 1991-1997 von einem bis sieben. Leasinggeschäfte werden sowohl von direkten Vertretungen als auch von den Handelsvertretern der Hersteller abgewickelt. Lkw-Euro-Leasing ist in der Ukraine von folgenden Kfz-Marken vorgestellt: französischen "Renault", holländischen "DAF", italienischen "Iveco", deutschen "Mercedes-Benz", schwedischen "Scania" und "Volvo", tschechischen "Tatra". "Technologie- und Qualitätsniveau ist bei allen Herstellern gleich. Die Vertretungen konkurrieren um Bedingungsqualität und Geschäftsbedingungen. Der Erfolg jener oder anderer Marke wird durch die Leasingbedingungen bestimmt. Der Fährmann, der sich eine Firma zum Abschluss eines Leasingvertrages aussucht, richtet sich heute in erster Linie auf die Finanzierungsbedingungen", - so ist die Meinung des DAF Trucks-Vertreter in der Ukraine A.Kusnezov [12, S.84].

Je nach der Sättigung des ukrainischen Marktes mit den Leasingleistungen und der Steigerung von Förderungen zum Service wächst die Vielfältigkeit der Dienstleistungen, die von den Leasingunternehmen angeboten werden, in der grossen Masse. In erster Linie tritt das in Komplexmäßigkeit von Leasingverträgen in Erscheinung. Bei der Lkw-Vermietung übernehmen die Leasingfirmen oft nicht nur die Reparatur- und Versicherungsfunktionen, sondern auch die Lieferung von vermieteten Kraftfahrzeugen, Bereitstellung Marketing- und Absatzleistungen. Das ermöglicht den Leasingfirmen ihre hohe Wachstumsraten bei der relativen Senkung von den Leasingraten.

Vereinzelte Handlungen von Euro-Leasingvertretern in der Ukraine sind kaum mit den koordinierten Massnahmen einer Mannschaft zu vergleichen. Es scheint, dass europäische nationale Leasingvereinigungen (z.B. internationaler Verband "Leaseurope" - Europäischer Bundesverband von Firmen, die sich mit Anlageleasing beschäftigen; dazu gehören mehr als 1200 Leasingunternehmen aus 25 Ländern; Fachverband ECATRA - Europäischer Verband von Lkw- und Pkw-Vermietern u.a.) wollen nicht wegen des Risikos in den ukrainischen Markt eindringen; sie bleiben lieber in den Nachhut und warten auf die Beendigung der vorläufigen Arbeit bezogen auf die Gestaltung des ukrainischen Marktes von Leasingleistungen, die von einzelnen Leasingfirmen durchgeführt wird. Wie sonderbar es auch scheinen mag, gerade internationale Leasingvereinigungen sind dazu gerufen, die Hilfe bei der Lösung von Rechts-, Besteuerungs-, Finanzproblemen zu leisten und die mit dem Praxis Leasinggeschäften in Rahmen der Integrationsprozessen von europäischen Ländern verbundene Fragen zu regeln. Offensichtlich, das wichtigste Hindernis liegt in erster Linie in der Unentwickeltheit des heimischen Leasingmarktes. Das wichtigste Merkmal davon ist das Fehlen bis zur neulichen Zeit von dem nationalen ukrainischen Verband von Leasingfirmen, der als Vermittler zwischen den europäischen Leasingfirmen und der Regierung der Ukraine hervortreten sollte. Erst Ende April 1997 fand die Gründungskonferenz von der Vereinigung "Ukrleasing" statt. Zweitens: krisenhafte Wirtschaftslage, hoher Unbestimmtheitsgrad gegenüber der Perspektiven und Richtungen der Wirtschaftssystemreform, Unstabilität der Gesetzgebung, beschränkte Versorgung bei meisten ukrainischen Firmen mit den Währungsmitteln, sowie keine Sicherheitsgarantien in Bezug auf die Unantastbarkeit des Privateigentums lassen der europäische Kapital der aktiven Markteinführung in den potenziell sehr aufnahmefähigen ukrainischen Markt vermeiden [4, S.33].

Unvollkommene regionale Politik auf dem Gebiet von Leasing, insbesondere Importleasing erschweren und hemmen die Entwicklung und unbehindertes Funktionieren in der Ukraine von dieser eigenartigen Investitionsbranche. Die Verabschiedung Ende des Jahres 1997 des Gesetzes "Über das Leasing", das das Ziel der Regelung von rechtlichen Verhältnissen zwischen den Leasinggeschäftsteilnehmern hat, rufte neue Ungehörigkeiten hervor. Selbst das Gesetz spricht einer ganzen Reihe von anderen Unterlagen wider. Aber unsere gesetzgebende Macht eilt sich kaum bei der Fehlerberichtigung und sogar bei der Herausgabe von Erklärungen zu den angenommenen gesetzlichen Akten. Die Gebrauchsmöglichkeiten von diesem Dokumenten in der Ukraine sind begrenzt und sogar diejenige Unternehmen (sowohl in - als auch ausländische), die bis zum Jahre 1997 noch ihre Leasingtätigkeit entwickeln könnten, haben heute Perspektive der Auflösung vor.

## **The Herald of Ternopil Academy of National Economy. Special issue №7**

Das Gesetz "Über das Leasing" spricht dem gängigen Gesetz "Über die Gewinnsteuer", laut dessen Objekten von dem Operativ- und Finanzleasing nicht innerhalb des Zeitraumes, dass ihrer Abschreibungszeitraum überschreitet, gebraucht werden können [2, S.18]. Im Grunde genommen wird die Fristuntergrenze für das Finanzleasing auf dem Nullpunkt festgelegt.

Nichtabgeschriebene Wert des Vermietungsobjektes nach einem Finanzleasingvertrag soll laut dem Gesetz "Über das Leasing" ausgelöst werden. Das kann aber 40% bei der Durchführung des minimalen Leasingumfanges (auf die 60% des Gesamtwertes) betragen, wobei der Leasingteilnehmer auf die komplizierten Finanzproblemen treffen kann. Bei der Verlängerung der Vertragsfrist kann man über das Operativleasing reden. Jedoch dabei entsteht das Problem des Leasingbeschlusses.

Die Abschreibungsvorzugsigkeit, die sich in der Gliederung in der Operativ- und Finanzleasing zeigt, was im Gesetz "Über das Leasing" festgelegt ist, ruft die Ungehörigkeiten anderer Art hervor. Nach den internationalen Rechnungsnormen wird für die Leasingobjekten eine wirtschaftliche Nutzungsdauer von Anlagen aufgenommen, was im Vertrag im Bezug auf die Ausnutzungsbedingungen erwähnt werden soll. Bestimmungsbegriff soll dabei das Risiko sein, weil die Aufnahme aller Risiken seitens Leasingnehmers (darunter mit dem Eigentum verbundenen) das wichtigste Bestimmungsmerkmal vom Finanzleasing ist. Leider, hat die Rechtsgrundlage der Ukraine keine vollendete juristische Erläuterung des Begriffes von wirtschaftlichen Risiken im Sinne der Finanzverhältnisse.

Die letzten Änderungen, die dem Gesetz "Über die Gewinnsteuer" 30.12.1997 vorgenommen wurden, nehmen einen negativen Einfluss auf die Entwicklung vom Importleasing in der Ukraine. Laut der vorgenommenen Änderungen wurde dem Leasinggeber (der kein Resident ist) mitgeteilt, dass Gewinnsteuer gemäss dem vorläufigen Steuerabschnitt berechnet wird und dass er nicht 100% ihm laut dem Leasingvertrag gehörender Summe bekommt, sondern nur 85%. Andere 15% (Gewinnsteuer, dass von den Nichtresidenten zu erheben ist) fließen in den Staatshaushalt. Es gibt auch eine andere Variante: diese 15% werden nach dem Abzug von Steuern und Ausgabendeckung von der Leasingfirma bezahlt.

Eine komplizierte Situation entsteht bei der Zahlung der Mehrwertsteuer, mit deren Leasingteilnehmer auf den allgemeinen Gründen belastet werden [3, S.2]. Aber die MwSt sollte im Moment des Eigentümerswechsel bezahlt sein, bzw. dann, wenn die Abschreibung einem 100% - Punkt erreicht hat (oder dazu naheliegt).

Es gibt auch zahlreiche gesetzliche Ungehörigkeiten, was die Bereitstellung von Importleasingleistungen von Kfz betrifft. Erstens, zwar laut dem Gesetz "Über die MwSt" werden die Leasinggeschäfte den Steuergegenständen beigezeichnet, sondern der Erlass über den kritischen Import die Kfz als steuerfreie Warengruppe aus.

Aber in diesem Dokument wird nicht bestimmt, dass die Transportmittel als Leasingobjekt sein können. Zweitens, es bleibt unregulierte Frage über das Steuerobjekt des Importleasings. Laut dem Gesetz der Ukraine "Über die MwSt" ist das die Leasingzahlung, dass die Normen anderer gesetzgebenden und die Import vom MwSt befreienden Akten der Ukraine verletzt.

Die Unreguliertheit des Rechtsfeldes der Ukraine auf dem Gebiet des Importleasings wird auch durch Besonderheiten der Zollgesetzgebung gezeigt. So bei der Leasingobjektausgestaltung soll der Leasingnehmer, der juristisch keinen Inhaber des ankommenden Vermögens ist, grosse Summe noch nicht verdienten Geldes in Zollgebührenform zahlen. Das umfasst 10% des Zollwertes. Die Zollgebührensomme beträgt mindestens über 20 000 Griven für einen Lkf. In Moldowa, z.B. wenn die Transportmittel das Leasing bekommen, ist der Leasingnehmer von allen Zollgebühren frei.

Bei der Realisierung der internationalen Leasingprojekten entsteht das Problem des Subleasings, das im Gesetz "Über das Leasing" nicht widerspiegelt wurde. Die Erklärung dieses wird auf der Motivation von Preisen, die unter Subleasingbedingung steigen können, für die Leasingdienstleistungen beschränkt.

Das internationale Leasingbusiness kann unmittelbar durch die Vereinbarungen mit ukrainischen Leasinggesellschaften, die selbst nachdem als Leasingsubjekt die Leasingnehmersrolle übernehmen können, nicht effektiv in Erfüllung gehen. Solche Leasingsystemverbreitung auf der Anfangsstufe seines Entstehens ist gerechtfertigt, weil "die Leasinggesellschaften, die auf dem nachsowjetischen Territorium entstehen wurden, sind nicht zahlreich, schwach und beherrschen in Vollmasse keine Leasingtechnik" [5, S.34].

## The Herald of Ternopil Academy of National Economy. Special issue №7

Positive Entscheidung des Subleasingproblems bewarten auch die auf dem ukrainischen Markt arbeitenden Inlandsleasinggesellschaften. Besonders scharf betrifft das das Lkw-Mittel, weil der Leasingnehmer ein Subleasing für Kostenvermeidung einnehmen soll. Der Weg der Ukraine zum zivilisierten Markt der Leasingleistungen beschwierigt sich durch Veränderlichkeit und Unstabilität der Binnengesetzgebung. Viele internationale Leasinggesellschaften lassen auf einen Konflikt mit ukrainischer Gesetzgebung ankommen, die sich manchmal schneller verändert, als sich die Vollziehungsfrist des Vertrages beendet. Offenbar ist das Bedürfnis nach der schnellsten Überwindung der bestimmten Ursachen, die Negationscharakter haben, weil das Leasing (Euro-Leasing als Bestandteil) einer der effektiven Sanierungsmitteln der ukrainischen Wirtschaft ist. Was die Ukraine betrifft, so haben die Pachtverhältnisse den Charakter der neuen Integrationsbeziehungen, die auf die Beschleunigung und Entwicklung der Wirtschaftszusammenarbeit der Ukraine und EG ausgerichtet sind.

Nach den Einschätzungen der europäischen Leasingforscher korrelierte der Industrieproduktionswachstum, z.B. auf 5,7% pro Jahr mit dem 7%-Wachstum des Leasinggeschäftsumsatzes.

Die Vorteile, die die Verkehrsunternehmen - Renter als Ergebniss des Lkw - Euro - Leasings bekommen, zeigen sich auf allen Wirtschaftstätigkeitsgebieten.

Leasing als besondere Investitionsart gewährleistet: 1) Bediengungs- und Finanzierungsquellediversifikation des Verkehrshaushalts; 2) volle Vertragsfinanzierung seitens des Leasinggeber; 3) die Nachfolge und Flexibilität der Zahlung des Wertes der veralteten Fahrzeugen; 4) die Kontinuirlichkeit und schnelle Tempos der Sanierung des beweglichen Vermögens und seine technische Bedienung; 5) die Einsparung der eigenen Mittel der Verkehrsunternehmen, deren Bestandteile auch die Kosten-, Zwischenbedingungs-, Personalstudiums-, maximale Pachtfahrzeug einsparung usw. sind; 6) die Senkung der Wirtschaftsrisiko; 7) die Möglichkeitsverbreitung der mehr motivierten Planung der Unternehmensentwicklung.

Unabhängige gesetzgebende Unterstützung und Stimulierung des Lkw -Euro- Leasings in der Ukraine fördert der schnellen Umgestaltung und Entwicklung des Lkw-Verkehrssystem so wie von Innen als auch von Aussen, und insgesamt - dem Aufbau der Marktinfrastruktur des staatlichen Verkehrskomplexes, der Verbreitung der Integrationsverhältnisse mit Europäischer Gemeinschaft.

### Literatur

1. Закон України «Про лізинг» // Діло. - 1998. - № 2. - С. 39 - 41.
2. Закон України «Про оподаткування прибутку підприємств» // Діло. - 1998. - №№ 1, 2.
3. Закон України «Про податок на додану вартість» // Діло. Бізнес досьє. - 1997. - № 35. - С. 1 - 8.
4. Будкін В., Сіденко В., Новицький В., Бураковський І., Малколм Н. Україна та ЄС: лібералізація співробітництва // Політична думка. - № 2 - 3. - С. 27 - 39.
5. Внукова Н. Ни по поняттям, ни по закону // Бизнес. - 1998. - № 11. - С. 34.
6. Гурняк І., Костецький Р. «Чи потрібні Україні вантажні автомобілі з-за її меж?» - запитує у нашого уряду представник фірми «DAF Trucks» // Діло. - 1996. - № 81. - С. 13.
7. Михальов В. Вітчизняним вантажним машинам може закритися шлях в Європу // Діло. - 1995. - № 12. - С. 12.
8. Прилуцкий Л. Финансовый лизинг. Правовые основы, экономика, практика. - М.: Издательство «Ось - 89», 1997. - 272 с.
9. Смирнов А.Л. Лизинговые операции. - М.: Издательство АО «Консалтбанкир», 1995. - 136 с.
10. Ткаченко А.Н., Игнатенко А.С., Марунич В.С. Международным перевозкам - законодательную основу // Автошляховик України. - 1997. - № 1. - С. 2 - 5.
11. Хабутдинов Р.А. Маркетинговая методика системного анализа конструкции автомобиля при обновлении подвижного состава // Автошляховик України. - 1994. - № 3. - С. 4 - 6.
12. Шульман А. Рынок с прицепом на будущее // Бизнес. - 1997. - № 51. - С. 84 - 85.