

ЕФЕКТИВНІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ ФІНАНСОВОГО ЛІЗИНГУ ДЛЯ ОНОВЛЕННЯ ОСНОВНОГО КАПІТАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ

У статті проаналізовано динаміку розвитку та світову структуру ринку лізингу, сформульовано переваги використання фінансового лізингу для оновлення основного капіталу залізничної галузі.

В статье проанализированы динамика развития и мировая структура рынка лизинга, сформулированы преимущества использования финансового лизинга для обновления основного капитала железнодорожной отрасли.

In the article the dynamics of development and global structure of the leasing market are analyzed, the advantages of using the financial leasing for upgrading the fixed capital of railway industry are formulated.

Постановка проблеми

Для оновлення основного капіталу підприємств в сучасних умовах використання фінансового лізингу є одним із ефективних напрямків вирішення цієї проблеми. Світовий досвід свідчить про розширення ринку лізингових послуг для оновлення основних фондів в усіх галузях економіки. Використання фінансового лізингу для оновлення фондів має цілий комплекс переваг у порівнянні з іншими джерелами інвестування.

Виходячи з критичного рівня зношеності основних фондів у залізничній галузі, відсутності коштів на оновлення фондів, використання фінансового лізингу як джерела оновлення основних фондів є доцільним.

Аналіз останніх джерел

Використання фінансового лізингу для оновлення основного капіталу розглядалось у наукових працях В. М. Горемикіна [2], В. А. Бондаренко [5], І. Светікової [6] та інш. Однак проблема використання фінансового лізингу в залізничній галузі для оновлення основних фондів потребує подальшого вивчення і дослідження.

Мета дослідження

Метою статті є вивчення світового досвіду використання фінансового лізингу для ефективного його застосування в Україні як ресурсу оновлення основних фондів підприємств залізничного транспорту.

Основний матеріал дослідження

Транспортний комплекс є важливою скла-

довою в структурі економіки України. Серед усіх видів транспорту України залізничний транспорт займає одне із провідних місць. Його частка в загальному вантажообігу становить майже 90 % (без урахування трубопровідного), а в пасажирообігу – 50 %.

Ефективна робота залізничного транспорту залежить від його технічних можливостей, обслуговування, рівня зношеності та вчасного проведення ремонту й модернізації.

Протягом 15 років простежувалась негативна тенденція, за якої темпи вибуття застарілих фондів перевищували темпи їхнього оновлення як у кількісному, так і в якісному відношенні. В результаті інвентарний парк залізничного рухомого складу внаслідок виведення його частин з експлуатації скоротився на 124,6 тис. од., зокрема [3]:

- тягового рухомого складу – на 2,082 тис. од. (26 %);

- пасажирських вагонів – на 2,5 тис. од. (25 %);

- вантажних вагонів – на 120 тис. од. (45 %).

Значна частина рухомого складу відпрацювала свій ресурс, у тому числі:

- локомотивів – 48,7 %;

- електросекцій – 40,4 %;

- дизель-потягів – 57,5 %;

- пасажирських вагонів – 33,7 %;

- вантажних вагонів – 32,7 %.

Якщо не оновлювати наявний парк, то майже весь рухомий склад опиниться за межею безпеки (50 % зносу).

Враховуючи, що держава майже не виділяє коштів з бюджету на оновлення основних засобів, важливу роль на підприємствах залізничного транспорту відіграють основні кошти за ра-

хунок амортизаційних відрахувань. Тому потрібно здійснити ряд заходів із вдосконалення активної амортизаційної політики: уточнити норми амортизації на основні фонди; забезпечити антиінфляційну стійкість амортизаційних накопичень шляхом регулярних переоцінок основних фондів відповідно до індексів зростання цін.

Внаслідок високого фізичного зносу і морального старіння устаткування, терміни амортизації якого давно закінчилися, залізниці відчувають брак амортизаційних відрахувань. Методом прискореної амортизації неможливо вирішити проблему оновлення основних фондів Укрзалізниці. По-перше, прискорена амортизація розповсюджується лише на порівняно нове устаткування, частка якого на підприємствах залізничного транспорту є незначною. По-друге, терміни прискореної амортизації не відображають фактичного використання машин і устаткування. По-третє, суми амортизаційних відрахувань не дозволяють відновлювати виробничі фонди внаслідок відсутності адекватного перенесення їх вартості на готовий продукт. Отже, амортизаційні відрахування, як джерело інвестиційних засобів підприємства, необхідно раціонально формувати і ефективно використовувати.

Одним із суттєвих засобів оновлення основних фондів для залізниць України може стати фінансовий лізинг.

Фінансовий лізинг в його сучасному визначенні бере свій початок у США. Засновником американського фінансового лізингу вважається Генрі Шонфельд, що організував в 1952 р. лізингову компанію для однієї конкретної операції в області залізничного транспорту. Переконавшись в економічній доцільності і перспективності лізингових операцій, він вирішив і далі займатися цим бізнесом, заснувавши найвідомішу американську лізингову компанію «United States Leasing Corp.» (в даний час «United States Leasing International Inc.»). В Європі фінансовий лізинг почав розвиватися в кінці 50-х – на початку 60-х років.

Передумовами для швидкого зростання фінансового лізингу в Північній Америці і Західній Європі послужили декілька чинників. Науково-технічна революція 50-х років відкрила перед підприємствами необхідність оновлення основних засобів. А механізм фінансового лізингу дозволяв це зробити на більш вигідних умовах, ніж при покупці устаткування через банківську позику. Одночасно активно розвивався ринок фінансових послуг, пропонуючи

нові форми кредитування, низькі процентні ставки, що в поєднанні зі сприятливим податковим режимом, супутнім лізинговим операціям, зробило лізинг привабливим для лізингових компаній [2].

В 70-ті роки фінансовий лізинг починає розвиватися на ринках Південної Америки, Азії і Африки. На сьогоднішній день лізингові компанії існують більш ніж у 90 країнах світу.

Регіональна структура сучасного ринку лізингових послуг наведена в табл. 1 [9].

Таблиця 1

Регіональна структура ринку лізингу

Region	Річний обсяг лізингових операцій (млрд дол. США)	Частка у світовому ринку лізингу (%)
Північна Америка	262,8	43,8
Європа (у тому числі Україна)	223,2 (0,33)	37,2 (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
Всього	600	100

Для уявленості дані таблиці наведемо у структурній діаграмі:

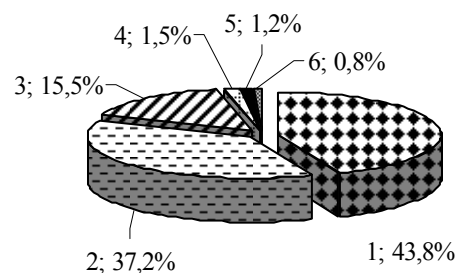


Рис. 1. Структура ринку лізингових послуг:

- 1 – Північна Америка; 2 – Європа; 3 – Азія;
4 – Австралія й Океанія; 5 – Африка;
6 – Південна Америка

З діаграми бачимо, що ринок лізингових послуг Північної Америки перевершує інші регіони, як за масштабом, так і за рівнем розвитку. Світовим лідером лізингу є США. Широке використання лізингу в США, та і в розвинутих країнах Західної Європи, пояснюється більш

сприятливими економічними умовами, оскільки в цих країнах (починаючи з 50-х рр. – у США і з 60-х рр. – у Західній Європі) здійснюється значна підтримка підприємницького бізнесу, який в основному і розвивається за рахунок інвестицій через лізинговий механізм. Для використання лізингу необов'язковим є надання особливих податкових пільг, цілком достатньо тих переваг, які продиктовані самим механізмом. Так, можливість віднесення на собівартість продукції лізингових платежів має перевагу перед іншими формами виробничих інвестицій.

Всього в Західній Європі через лізинг в даний час здійснюється більше 20 % інвестицій у виробничі фонди. При цьому до 80 % лізингового бізнесу Західної Європи припадає на Великобританію, Німеччину, Італію і Францію. Перехід на ринковий розвиток Угорщини, Чехії, Словаччини й інших країн Східної Європи, а також країн СНД відкрили нові можливості для лізингового бізнесу.

Лізинг отримав широке розповсюдження у світовій практиці завдяки перевагам, які надаються суб'єктам угоди. З точки зору лізингоодержувача ці переваги такі:

— можливе використання нової, дорогої техніки, високих технологій без значних одноразових витрат, оскільки при лізингу виробниче обладнання передається в користування без попереднього викупу, тобто є можливість налагодити виробництво при обмежених витратах фінансових (а при міжнародному лізингу – валютних) засобів;

— лізинг припускає 100 % кредитування і, як правило, не потребує негайного початку платежів; при використанні звичайного кредиту підприємство повинно було б частину вартості покупки оплатити за рахунок власних коштів;

— лізинг також дозволяє спочатку випробувати машини, а потім закупити їх, а обладнання в сезонних галузях орендувати лише на час його фактичної експлуатації;

— лізинг дозволяє підприємству запобігти витратам, пов'язаним із моральним старінням машин і устаткування, і сприяє використанню найновіших об'єктів лізингу, що підвищує конкурентоспроможність лізингоодержувача;

— лізингові платежі в повному обсязі відносяться на собівартість продукції (робіт, послуг), виробленої лізингоодержувачем, і відповідно знижують оподатковуваний прибуток;

— майно за лізинговою угодою не зараховується на баланс лізингоодержувача, що не збільшує його активів і звільняє від сплати подат-

ку на майно; його вартість не включається до залишку кредитної заборгованості. Це поліпшує фінансові показники підприємства-орендаря і відповідно дозволяє йому залучити додаткові кредитні ресурси (у зв'язку з цим сучасний лізинг часто класифікують як «позабалансове фінансування»);

— у багатьох країнах законодавче встановлені податкові пільги для лізингових операцій (так, прискорена амортизація дозволяє суттєво знизити оподатковуваний прибуток і термін лізингової угоди);

— порядок здійснення лізингових платежів гнучкіший, ніж за кредитними угодами (лізингоодержувач може розрахувати надходження своїх доходів і разом із лізингодавцем розробити зручну схему платежів; платежі можуть бути щомісячними, щоквартальними і т.п.; сума платежів може бути постійною або ковзкою; при її визначенні може бути врахована сезонність використання предмета лізингу; платежі можуть здійснюватися із виручки від реалізації продукції, що вироблена на отриманому в лізинг обладнанні); при використанні компенсаційного лізингу лізингоодержувач здійснює платежі в товарній формі, використовуючи продукцію, що вироблена на лізингованому обладнанні;

— лізинг на відміну від кредиту дає змогу створити надійніші умови господарювання;

— підвищується ліквідність підприємств-лізингоодержувачів, тобто покращується такий важливий для ринкової економіки показник, як здатність своєчасно сплатити майбутні борги;

— перевагою лізингу є також можливість придбання лізингоодержувачем устаткування за залишковою вартістю після завершення лізингової угоди;

— при укладанні лізингової угоди орендар може розраховувати на отримання від лізингодавця додаткових інформаційних, консультативних і юридичних послуг;

— Міжнародний валютний фонд не враховує суму лізингових угод у підрахунку національної заборгованості, тобто є можливість перевищити фактичні ліміти кредитної заборгованості, встановлені Фондом для окремих країн (при застосуванні імпортного лізингу).

Як бачимо, лізингові операції мають великі переваги. Традиційне уявлення про лізинг як примітивну довгострокову оренду майна безнадійно застаріло.

Що стосується перспектив використання лізингу у галузі залізничних перевезень, то вони достатньо широкі: лізинг здатний повністю покривати всі потреби операторів-перевізників в

рухомому складі від пасажирських до вантажних перевезень.

Для залізничного транспорту України лізинг також є привабливою формою оновлення основного капіталу. З одного боку, «Укрзалізниця» не доведеться невідомо звідки вишукувати багатомільйонні суми на покупку нових вагонів. Укладаючи договір з лізинговою компанією, вона, по суті, одержує розстрочку. З другого боку, їй не доведеться влізати в такі ж багатомільйонні борги, займаючи необхідні суми в банку. Адже лізинг – це не кредит, і укладення договору лізингу не спричиняє за собою появу боргових зобов'язань.

Останній чинник для «Укрзалізниця» надзвичайно важливий. Тільки за перше півріччя 2006 р. кредиторська заборгованість «Укрзалізниця» зростає майже на 100 млн грн і перевищила двохмільярдну відмітку. Тепер же погашення цих кредитів і відсотків по них відбирає значну частину оборотних коштів. Зрозуміло, що в таких умовах брати нові кредити для «Укрзалізниця» є неприйнятним.

У схемі лізингу є ще декілька переваг, важливих для «Укрзалізниця». По-перше, при купівлі вагонів і устаткування за допомогою лізингу не потрібна застава. Адже закладати дороге майно, без якого робота залізниця може бути паралізована, дуже небезпечно. Крім того, при видачі кредитів банки іноді вимагають заставу в подвійному або потрійному розмірі. Ще одна перевага лізингу – відносно швидка і проста процедура отримання. Адже при банківському кредитуванні збір і подача документів, розгляд заявки фінансовою установою і підписання остаточних договорів можуть займати не один місяць. І чим більше сума кредиту, тим більший термін необхідний для його отримання. У випадку ж придбання товару через лізинг цей час економиться.

Крім того, будь-який банк при укладенні договору кредитування завжди залишає за собою право коректувати процентну ставку. При цьому випадки її корекції у бік зменшення зустрічаються українською рідко. При лізингу ж платежі стабільні протягом всього терміну дії договору. Ще один довід на користь лізингу – його ціна. Вважається, що придбання товарів за допомогою лізингу дещо дорожче за кредитування. Проте «Укрзалізниця» вже вдалося добитися значного зниження ставок.

Очевидні й переваги лізингу в сегменті рухомого складу. Враховуючи високу вартість майна, в першу чергу лізинг надає розстрочку оплати майна, що було придбане на достатньо

тривалий термін. Помірне авансування операції з боку лізингоотримувача дозволяє одержувати в користування основні кошти – рухомий склад – без помітного відволікання оборотних коштів.

За рахунок прискореної амортизації предмету лізингу здійснюється економія по сплаті податку на майно. Якщо при прямій купівлі термін амортизації рухомого складу складає до 25 років, то лізинг дозволяє скорочувати цей термін до 7...8 років. Крім того, важливим чинником є перерозподіл у часі й часткове зниження платежів по податку на прибуток. Лізингова операція дозволяє лізингоотримувачу відносити всі витрати за договором лізингу на собівартість. За допомогою лізингу можлива не тільки вигідна експлуатація, але і поповнення, а також заміна рухомого складу (як матеріально-технічної бази) на більш нові вагони зі збільшенням вантажопідйомності платформи, що приведе тільки до підвищення доходів з однієї одиниці експлуатованої техніки.

Про ефективність використання фінансового лізингу на залізничному транспорті України свідчить щорічне збільшення вартості лізингових угод (рис. 2), а також той факт, що в 2008 р. найбільшу питому вагу (52 %) у структурі лізингового портфелю займає саме залізничний транспорт (рис. 3) [8].

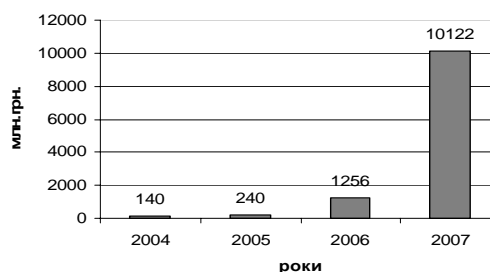


Рис. 2. Динаміка зміни вартості лізингових угод на залізничному транспорті в Україні

Ще одним джерелом оновлення основного капіталу залізниць може стати чемпіонат «Євро-2012». З метою забезпечення підготовки пасажирських перевезень у період проведення чемпіонату «Євро-2012» розроблено Комплексні заходи підготовки залізничного транспорту України до надання послуг з перевезень пасажирів у період проведення чемпіонату.

Загальна орієнтовна вартість стратегічного плану розвитку залізничної галузі на період 2007 – 2012 рр. становить 6,64 млрд дол. США, в тому числі вартість інфраструктурних проєктів становить 1,6, оновлення тягового рухомого складу – 0,5, парку пасажирських вагонів, елек-

тропоїздів, дизель-поїздів, рейкових автобусів та швидкісних поїздів із примусовим нахилом – 3,3, реалізації державної програми впровадження швидкісного руху на залізницях України – 1,24 млрд дол. [7].

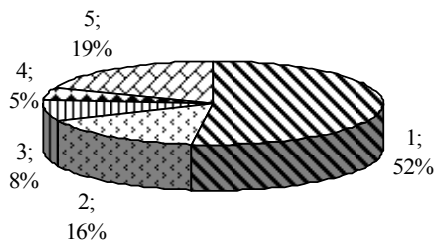


Рис. 3. Вартісний розподіл лізингового портфелю за видами предметів лізингу:

1 – Залізничний транспорт; 2 – Легкові автомобілі; 3 – Транспорт для вантажоперевезень; 4 – Виробниче обладнання (за винятком харчової промисловості); 5 – Інше

За умов реформування Укрзалізниці з утворенням ДАК «Українські залізниці» фінансування інвестиційної потреби залізничного транспорту в розмірі 94465 млн грн передбачається забезпечувати за рахунок:

- власних коштів Компанії – амортизаційних відрахувань у сумі 68247 млн грн та частини прибутку, що залишається в розпорядженні Компанії після сплати всіх обов'язкових платежів;
- інвестицій приватних компаній на закупку власного рухомого складу в сумі 15415 млн грн;
- коштів, отриманих у результаті оптимізації структури Компанії та створення конкурентного середовища – в сумі 7975 млн грн;
- інших джерел, не заборонених законодавством (залучені кошти, кошти державного та місцевих бюджетів та ін.) [4].

Висновок

Комплексне використання вищезазначених джерел і засобів оновлення основних фондів залізничного транспорту дозволить високими темпами реформувати галузь, впровадити нову техніку і технології, підвищити швидкість руху і тим самим відкріє шлях до інтеграції у міжнародну транспортну систему, забезпечити ефективність та безпеку залізничних перевезень, підвищити виробничий потенціал галузі.

На сьогоднішній час, враховуючи відсутність у підприємств власних коштів та їх тяжке

фінансове становище, розвиток лізингу є практично єдиною можливістю придбання необхідного обладнання машин та інших основних засобів.

Лізинг дозволяє підприємству, не відволікаючи власні ресурси, провести модернізацію основних фондів і отримати нове, сучасне високотехнологічне устаткування. Це є способом фінансування, за якого отримання засобів на розвиток поєднується з оптимізацією оподаткування підприємства.

Застосування лізингових технологій в умовах браку власних коштів для оновлення основного капіталу підприємств «Укрзалізниці» також дасть змогу надавати високоякісні послуги своїм споживачам, бути конкурентоспроможними у ринковому середовищі та сприяти гармонійному розвитку економіки України в цілому.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Ходаківська, В. П. Ринок фінансових послуг [Текст] : навч. посібник / В. П. Ходаківська, О. Д. Данілов. – Ірпінь: Академія ДПС України, 2001. – 501 с.
2. Горемыкин, В. А. Лізинг. Практическое учебно-справочное пособие [Текст] / В. А. Горемыкин. – М.: ИНФРА-М, 1997. – 384 с.
3. Комплексна програма оновлення залізничного рухомого складу [Текст]. – К., 2005.
4. Особливості структурної реформи залізничного транспорту України [Текст] / В. В. Корнієнко та ін. // Заліз. трансп. України. – 2007. – № 5. – С. 3-9.
5. Бондаренко, В. А. Лізинг у системі стратегічного інвестування [Текст] / В. А. Бондаренко // ЗТ. – 2007. – № 4.
6. Светикова, И. Лізинг как средство обновления железной дороги [Текст] / И. Светикова // Киевский телеграф. – 10-16 серпня 2007.
7. Юрченко, Г. А. Організація забезпечення пасажирських перевезень чемпіонату Європи з футболу 2012 року [Текст] / Г. А. Юрченко, П. С. Хомінський, А. І. Стрілець // Матеріали наук. конф. – Частина 2. – Донецьк: ДонІЗТ, 2008. – С. 50-52.
8. Експрес результати дослідження ринку лізингу України. 2008 рік [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <http://franchising.com.ua>
9. [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <http://www.raexpert.ru/thematic/leasing>

Надійшла до редколегії 24.12.2009.