

Аліна БАЗАВЛУК

ЗАСТОСУВАННЯ ФІНАНСОВОГО ЛІЗИНГУ ДЛЯ ОНОВЛЕННЯ ОСНОВНОГО КАПІТАЛУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Проведено аналіз особливостей функціонування залізничного транспорту, які впливають на процес відтворення його основного капіталу. Сформульовано переваги використання фінансового лізингу для оновлення основного капіталу залізничної галузі.

Залізничний транспорт є матеріаломісною сферою виробництва. Основні виробничі фонди галузі становлять приблизно 8% усіх основних фондів національної економіки. Ефективне їх використання сприяє зростанню рівня суспільного виробництва і забезпечує:

– вищу пропускну та перевізну спроможність залізниць, окремих ділянок і ліній для збільшення масштабів перевезення без зайвих капітальних вкладень;

– зменшення матеріальних, трудових і грошових видатків на одиницю перевезень для зниження собівартості перевезень, підвищення прибутку, рентабельності, продуктивності праці тощо;

– зниження витрат від морального старіння засобів праці, прискорення технічного процесу.

Тому якісна модернізація залізничного господарства, енергопостачання, зв'язку, закупівля нового пересувного складу – одні з головних завдань розвитку залізничного транспорту у час впровадження швидкісного руху.

На сьогодні залізничний транспорт має низку проблем, які є загрозливими для економічної, соціальної та оборонної безпеки держави. Через непослідовне державне

управління фінансово-економічною й інвестиційною діяльністю залізничного транспорту відсутнє системне оновлення основних фондів галузі, спостерігається високий фізичний і моральний знос рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту.

Погіршення експлуатаційних характеристик основних фондів національних залізниць, передусім їх активної частини, негативно відображається на структурі експлуатаційних витрат і на фінансових показниках роботи окремих структурних підрозділів і галузі в цілому. Отже, для підвищення ефективності функціонування і конкурентоспроможності галузі необхідне значне оновлення її матеріально-технічної бази відповідно до сучасних вимог.

Теоретико-методологічні підходи та практичні рекомендації щодо відтворення основного капіталу на залізничному транспорті України досліджували такі вчені-економісти, як В. Букін, В. Ільчук, В. Крючков, В. Пасічник, Ю. Пашенко, Є. Сич, Ю. Федюшин, Ю. Цветов та ін. Вагомий внесок у дослідження проблем лізингу зробили такі вітчизняні та зарубіжні науковці, як О. Акімов, М. Іванков, І. Міщенко, С. Ткаченко та ін.

Метою статті є з'ясування найважливіших особливостей функціонування за-

лізничного транспорту, які впливають на процес відтворення основного капіталу, встановлення відмінностей між лізингом і орендою, лізингом і кредитом, визначення переліку переваг і недоліків лізингу для залізничного транспорту.

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

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

Сьогодні простежується негативна тенденція, за якої темпи вибуття застарілих фондів перевищують темпи їхнього оновлення як у кількісному, так і в якісному відношенні. Так, середній вік пасажирських вагонів складає 27,3 року. Рівень зношення парку – 85,8%. Знос електровозного парку Укрзалізниці становить 90% при середньому віці 36 років. Знос моторвагонного рухомого складу становить щодо електропоїздів – 80,3%, щодо дизель-поїздів – 93,1%. Найбільш затребуваними в перевезеннях є піввагони. Проте аналіз стану парку піввагонів показує, що із їх загальної кількості 26,2 тис. або 44,5% використовуються за межами нормативно встановленого терміну експлуатації. Ступінь зносу піввагонів складає 88%. На сьогодні дефіцит навантажувальних ресурсів перевищує 1500 вагонів на добу, що не дає змоги повністю задовольнити потребу у перевезеннях. Експлуатаційна довжина колій залізниць становить 21,7 тис. км, з яких 45% – електрифіковано, причому частка електротяги у загальному вантажопотоці залізниць України складає 89,7% [1].

Як галузь матеріального виробництва, залізничний транспорт має низку особливостей, відмінностей від інших галузей, які так чи інакше впливають на процес відтворення основного капіталу. До найважливіших особливостей можна віднести такі:

1. Залізничний транспорт є дуже капітало- та фондоемною галуззю. Для нього характерними є висока вартість основних фондів і тривалі терміни їх створення та функціонування.

2. Нарощування потужностей на залізничному транспорті відбувається поетапно, в міру освоєння капітальних вкладень і створення резервів пропускнуої спроможності шляхів сполучення.

3. Інвестиційні процеси на залізничному транспорті через їх високу капіталоємність є дуже інертними.

4. Для залізничного транспорту характерне нерівномірне завантаження, пов'язане із сезонністю відвантаження певних видів продукції (сільське господарство), а також із погодними умовами (неможливість використання авіаційного, водного транспорту).

5. При оцінці ефективності капіталоємних затрат на розвиток залізничного транспорту застосовується двоїстий підхід. З одного боку, ефект розглядається з позиції функціонування самостійної галузевої системи, з іншого боку, оцінюється позатранспортний ефект, тобто результат, що отримується від розвитку транспортної системи в інших галузях економіки. Причому частка позатранспортного ефекту значно вище галузевого.

6. Протягом двох останніх десятиріч ще радянського періоду темпи розвитку залізничного транспорту були нижчими від темпів зростання основних вантажоутворюючих галузей економіки, що, зрештою, призвело до розбалансування наявності транспортних потужностей із потребою економіки.

7. Залізничний транспорт, з одного боку, є відносно відособленою складною динамічною системою, що розвивається за властивими цій системі закономірностями, з іншого боку, – невід'ємною частиною економіки держави, котра обслуговує інші галузі та населення, тобто є інфраструктурною галуззю, яка підпорядковується в своїй роботі та розвитку вимогам, що взаємодіють із транспортом галузей і сфер економіки.

8. При порівнянні темпів інвестування окремих видів транспорту з темпами зростання обсягів перевезень найбільша різниця на користь останніх спостерігалась на залізничному транспорті, що призвело практично до повного вичерпання обов'язкових резервів потужностей та інтенсивного зносу основних фондів.

9. Залізничний транспорт, як і більшість інших видів транспорту, виконує соціальну функцію – перевезення населення. Але ще з радянського періоду невиправдано низький рівень заробітної плати у валовому внутрішньому продукті не дозволяє встановлювати тарифи на пасажирські перевезення, особливо місцеві, на рівні, який забезпечує госпрозрахункові принципи функціонування та розвитку пасажирських господарств. В результаті практикується метод компенсування затрат на розвиток пасажирських перевезень за рахунок вантажних. Якщо в умовах централізованого планування й управління цей метод міг застосовуватися, то при переході до ринкових відносин він неприйнятний.

10. Транспорт належить до галузей комплексу виробничої інфраструктури, які не створюють нової натурально-речовинної продукції, а обслуговує та забезпечує діяльність базових галузей матеріального виробництва, невиробничої сфери, а також населення. Як показав досвід, відставання в розвитку транспорту, як і інших галузей виробничої інфраструктури, спричиняє щорічні втрати внаслідок несвочасної доставки вантажів, невиправданого

збільшення матеріальних запасів на підприємствах, зростання собівартості.

Ще в 1960-ті роки академік С. Г. Струмилін зробив важливий висновок: “Транспорт повинен дещо випереджати в своєму розвитку загальне зростання вантажообороту в країні. Певний резерв транспортних ресурсів представляється нам одним із найдодільніших видів резерву, бо його відсутність може перетворити транспорт, який є одним із наймогутніших факторів господарського розвитку, на гальмо його розвитку” [2].

З вищевикладеного можемо зробити висновки, що процес оновлення основних фондів на залізничному транспорті є дуже складним і вимагає врахування специфіки виробничої діяльності підприємств транспортної галузі, характеру відновлювальних процесів і зовнішніх чинників, що впливають на функціональні можливості інвестування.

Управління інвестиційним процесом на залізничному транспорті передбачає реалізацію завдань щодо визначення та впровадження ефективних джерел і методів фінансування, що потребує:

- встановлення критеріїв залучення того чи іншого джерела фінансування;
- аналізу можливих джерел фінансування на основі оцінки їх якісних і кількісних характеристик;
- вибору джерел, які відповідають обраним критеріям;
- визначення оптимальної структури фінансових джерел [3].

До основних джерел фінансування інвестицій на залізничному транспорті належать: власні кошти залізниць і структурних підрозділів (прибуток, амортизаційні відрахування); кошти державного і місцевих бюджетів, які можуть надаватися на зворотній і незворотній основі, зокрема, у вигляді податкового кредиту, дотацій, субсидій або компенсації частки банківського відсотка за наданими кредитами; кошти позабюджет-

них фондів; кредити банків та інших фінансових установ; облігаційні позики; кошти іноземних інвесторів; лізинг [4].

Нестача власних коштів залізниць і недостатність обсягів фінансування за рахунок державного і місцевих бюджетів обумовили застосування альтернативної форми фінансування необхідних інвестицій – фінансового лізингу, який вперше був застосований у США.

Засновником американського фінансового лізингу вважається Генрі Шонфельд, що організував в 1952 р. лізингову компанію для однієї конкретної операції у сфері 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.” (сьогодні – “United States Leasing International Inc.”). В Європі фінансовий лізинг почав розвиватися наприкінці 1950-их – на початку 1960-их років [5].

Лізинг отримав широке розповсюдження у світовій практиці завдяки перевагам, які отримують суб'єкти 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) ресурсів;

- 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 дає змогу спочатку випробувати машини, а потім купувати їх, а обладнання в сезонних галузях орендувати лише на час його фактичної експлуатації;

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

- лізингові платежі у 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 податку на майно; його вартість не включається до залишку кредитної заборгованості. Це поліпшує фінансові показники підприємства-орендаря і відповідно сприяє залученню додаткових кредитних ресурсів (у зв'язку з цим, сучасний лізинг часто класифікують як “позабалансове фінансування”);

- у багатьох країнах законодавчо встановлені пільги для лізингових операцій (так, прискорена амортизація дає змогу 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 тощо; 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 лізинговому 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 і є хибним. Адже вважається, що лізинг тісно пов'язаний з орендним механізмом, але він має склад-

ну потрібну основу та охоплює відносини купівлі-продажу і відносини оренди, які тісно взаємодіють, переплітаються, створюючи нову організаційно-правову форму бізнесу – лізинг. Стержнем цих відносин є кредитна операція. Отож, визначимо, в чому полягає різниця між лізингом та орендою, лізингом та кредитом, тобто чим перший відрізняється від інших видів найму (табл. 1) [6; 7; 8].

Що стосується перспектив використання лізингу у галузі залізничних перевезень, то вони достатньо широкі: лізинг здатний повністю покривати всі потреби операторів-перевізників у рухомому складі від пасажирських до вантажних перевезень.

Для залізничного транспорту України лізинг також є привабливою формою оновлення основного капіталу. З одного боку, "Укрзалізниці" не доведеться невідомо звідки вишукувати багатомільйонні суми на покупку нових вагонів, бо, укладаючи договір з лізинговою компанією, вона, по суті, одержує їх в розстрочку. З іншого боку, "Укрзалізниці" не доведеться влізати в такі ж багатомільйонні борги, позичаючи необхідні суми в банку. Адже лізинг – це не кредит, і укладення договору лізингу не викликає появи боргових зобов'язань.

Таблиця 1

Відмінності лізингу від оренди та кредиту

Відмінності лізингу від оренди	Відмінності лізингу від кредиту
<ul style="list-style-type: none"> – складний (тристоронній/багатосторонній) характер лізингових відносин; – наявність кількох договорів (договору купівлі-продажу, договору лізингу); – придбання майна лізингодавцем у власність для надання його у лізинг; – право обирати та випробувувати предмет лізингу; – значні податкові пільги; – довший мінімальний термін лізингу (мінімальний строк дії договору лізингу становить один рік); – збільшення обсягів продажу товарів і послуг; – можливість викупу майна, що надавалось у лізинг. 	<ul style="list-style-type: none"> – отримання сучасних, високопродуктивних технічних засобів; – гнучка форма платежів (фіксується за погодженням сторін у договорі лізингу), що визначається нормами амортизації; – не вимагається застава (заставою є сам предмет лізингу відповідно до лізингової угоди); – менше нормативне регулювання; – оперативність виконання замовлення; – охоплення ширшого кола клієнтів, в т. ч. малих підприємств; – можливість надання/отримання додаткових послуг.

У схемі лізингу є ще декілька переваг, важливих для “Укрзалізниці”. По-перше, при купівлі вагонів й устаткування за допомогою лізингу не потрібна застава. Адже закласти дороге майно, без якого робота залізниці 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. Тоді як при банківському кредитуванні у великих розмірах збір і подача документів, розгляд заявки фінансовою установою і підписання остаточних договорів можуть тривати не один місяць. І чим більша сума кредиту, тим триваліший термін необхідний для його отримання. У випадку ж придбання товару через лізинг цей час економиться.

Крім того, будь-який банк при укладанні договору кредитування завжди залишає за собою право корегувати процентну ставку.

При цьому випадки її корекції у бік зменшення майже не зустрічаються. При лізингу ж платежі стабільні протягом усього терміну дії договору. Ще один довід на користь лізингу – його нинішня ціна. Хоча вважається, що придбання товарів за допомогою лізингу дещо дорожче за кредитування, проте “Укрзалізниці” вже вдалося домогтися значного зниження ставок за укладеними договорами.

Разом з тим, лізинг має як свої переваги для кожного із учасників, так і недоліки (табл. 2) [8; 9; 10].

Таким чином, наведені вище переваги та недоліки лізингу дають можливість зробити висновок, що позитивних моментів при здійсненні лізингових операцій на залізничному транспорті значно більше, ніж негативних. Вказані недоліки не є істотними порівняно з перевагами. Лізинг є більш привабливим і прийнятним, ніж залучення боргового капіталу, оскільки й основна частина залученого

Таблиця 2

Переваги та недоліки лізингу для залізничного транспорту

Переваги:	Недоліки:
<ul style="list-style-type: none"> – збільшення обсягів інвестицій у галузь; – можливість оновлення основних виробничих фондів з можливим наступним їх придбанням у власність; – спрямування вивільнених (зеконотомлених) коштів на інші, більш необхідні потреби; розширення можливостей одержання додаткового доходу; – право вибору об'єкта лізингу; – можливість спочатку випробувати техніку і перевірити її якість, а вже потім купувати; – можливість “брати в лізинг” обладнання на час його фактичної експлуатації; – можливість підвищення конкурентоспроможності галузі; – звільнення від сплати податку на придбане майно (“позабалансове фінансування”); – застосування гнучкого порядку здійснення платежів; – здійснення платежів не лише в грошовій формі, а й у товарній чи наданні відповідних послуг; – отримання (при необхідності) широкого спектра додаткових послуг (інформаційних, консультативних, юридичних, повне технічне обслуговування обладнання, ремонт, страхування та ін.); – поступове, поетапне оновлення матеріально-технічної бази без залучення позик; – можливість викупити обладнання за номінальною або ж залишковою вартістю після закінчення терміну договору. 	<ul style="list-style-type: none"> – складна, східчаста організація лізингових операцій; – більша кількість учасників, що ускладнює практичне втілення лізингової угоди; – значні затрати часу; – вища вартість порівняно з кредитом; – моральне старіння машин і устаткування (в результаті науково-технічного прогресу лізингове майно морально старіє, а платежі не припиняються до закінчення угоди); – неможливість будівництва нових доріг, електрифікації діючих залізниць, впровадження автоматизованих систем управління.

фінансування, і нараховані відсотки повністю входять до складу валових витрат виробництва (на надання послуг) лізингоотримувача.

Сьогодні є можливість реалізації широкого спектра лізингових схем. При цьому умови і характер взаємовідносин між учасниками лізингових операцій за конкретними угодами можуть суттєво відрізнитися.

За допомогою лізингу можна оновлювати значну кількість техніки, яка використовується "Укрзалізницею": тяговий рухомий склад, вантажні та пасажирські вагони, будівельно-монтажну техніку, виробниче обладнання для вагонних і локомотивних депо тощо.

Лізинг є ефективним механізмом оновлення основних фондів підприємств залізничного транспорту в умовах відсутності достатніх обігових коштів, оскільки ефективність функціонування залізничної галузі залежить від її технічних можливостей та рівня обслуговування. При цьому однією з головних умов для розвитку лізингу є наявність у країні стабільного правового поля.

Підсумовуючи результати дослідження, хочемо наголосити на таких моментах. Ефективна робота і розвиток залізничного транспорту України можливі лише за умови вдосконалення організаційної структури його управління, оновлення основних фондів і рухомого складу, впровадження новітніх технологій і високошвидкісного руху, надання нових видів послуг і захоплення нових сегментів транспортного ринку, збільшення прибутковості перевезень вантажів і пасажирів та інтеграції до європейської транспортної системи.

Враховуючи відсутність у вітчизняних підприємств залізничного транспорту власних коштів та важке фінансове становище, розвиток лізингу є практично єдиною можливістю придбання необхідного обладнання машин та інших основних засобів.

Лізинг дає змогу підприємствам "Укрзалізниці", не відволікаючи власні ресурси, провести модернізацію основних фондів

й отримати нове, сучасне високотехнологічне устаткування. Він є способом фінансування, за якого отримання засобів на розвиток поєднується з оптимізацією оподаткування підприємств залізничної галузі.

Література

1. <http://www.uz.gov.ua/>
2. Струмилин С. Г. Избранные произведения. – М.: Изд-во АН СССР, 1963. – 488 с.
3. Реструктуризація, оновлення і розміщення виробничого апарату залізниць України / Ю. М. Федюшин, В. І. Букін, Ю. Є. Пащенко. – К.: РВПС України НАН України, 2002. – 397 с.
4. Личук В. П. Інноваційно-інвестиційні системи залізничного транспорту: становлення та розвиток; За ред. д. е. н., проф. Є. М. Сича. – К.: Логос, 2004. – 381 с.
5. Горемыкин В. А. Лизинг. Практическое учебно-справочное пособие. – М.: ИНФРА-М, 1997. – 384 с.
6. Лізингові операції – додаткові можливості розвитку підприємства [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.meblevyuk.info/info.php?i=64>.
7. Закон України "Про фінансовий лізинг" // Відомості Верховної Ради (ВВР). – 1998. – № 16. – С. 68 (із змінами та доповненнями).
8. Основи лізингу: Навчальний посібник / В. І. Міщенко, О. Г. Луб'яницький, Н. Г. Слав'янська. – К.: Товариство "Знання", КОО, 1997. – 138 с.
9. Ефективність використання фінансового лізингу для оновлення основного капіталу підприємств залізничної галузі / В. І. Стрілець, О. А. Мінченкова, Г. А. Юрченко // Вісник Дніпропетровського національного університету імені академіка В. Лазаряна. – Вип. 25. – Дніпропетровськ: Вид-во Дніпропетровського нац. ун-ту залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна, 2008. – С. 253–258.
10. Иванков М. В. Использование финансовой аренды (лизинга) на железнодорожном транспорте // Экономика железных дорог. – 2003. – № 2. – С. 9–21.