

**Костецький В.В.,**  
викладач кафедри  
фінансів суб'єктів  
господарювання і  
страхування,  
Тернопільський  
національний економічний  
університет

## **Використання фінансового лізингу на підприємствах міського електротранспорту**

Однією із істотних перешкод, які гальмують розвиток і функціонування громадського транспорту, є проблема забезпечення даного сектора економіки фінансовими ресурсами, що ховається в обмеженості доступу до традиційних для ринкової економіки джерел фінансування.

На сьогодні міський електротранспорт України вкрай потребує капітальних вкладень та оновлення. Загальний технічний стан міського електротранспорту країни є критичним. Це спричинено значним фізичним зносом рухомого складу (трамваїв – 92%, тролейбусів – 86%), невідшкодуванням у повному обсязі вартості безплатних перевезень пільгових категорій громадян, нерівними умовами конкуренції з автоперевізниками. Скрутний фінансово-економічний стан підприємств міського електротранспорту не дає можливості здійснювати належне оновлення та утримання рухомого складу відповідно до вимог нормативних документів.

Протягом останніх трьох років здійснено списання 928 одиниць рухомого складу, у той час як закуплено 55 трамвайних вагонів і 459 тролейбусів, що складає 55% від списаних. Середній вік трамвайних вагонів сягнув 23,6 року, тролейбусів – 16,2 року при нормативних відповідно 16,7 і 10 років [2, 57].

Найбільш реальним шляхом оновлення та поповнення технічної бази комунальних транспортних підприємств може виявитися, на нашу думку, фінансовий лізинг. Слід зазначити, що використання лізингу дуже поширене в розвинених країнах. Це обумовлено перевагами, які надає цей метод фінансування капітальних інвестицій.

Згідно з Господарським кодексом України лізинг – це господарська діяльність, спрямована на інвестування власних чи залучених фінансових коштів, яка полягає у наданні за договором лізингу однією стороною (лізингодавцем) у виключне користування другій стороні (лізингоодержувачу) на визначений термін майна, яке належить лізингодавцю або

набувається ним у власність (господарське відання) за дорученням чи погодженням лізингоодержувача у відповідного постачальника (продавця) майна, за умови сплати лізингоодержувачем періодичних лізингових платежів [1, 147].

Підприємство, яке використовує у своїй діяльності лізингові відносини, набуває таких переваг: немає необхідності відволікати частину оборотних коштів для придбання дорогих транспортних засобів; тимчасове використання нових транспортних засобів дозволяє уникнути витрат на технічне обслуговування та ремонт старих; лізингові платежі відносяться на валові витрати, що дозволяє витрати, фактично спрямовані на придбання транспортного засобу, відобразити в обліку як поточні; лізингоодержувач має змогу придбати техніку чи устаткування за залишковою вартістю після закінчення лізингової угоди; лізинг не змінює фінансову структуру капіталу підприємства в балансі.

Однак, негативною рисою лізингу є перевищення його вартості над вартістю банківської позики, проте слід зауважити, що в сучасних умовах підприємствами міського електротранспорту практично не використовують позики банків, оскільки розрахуватися своєчасно за ними транспортні підприємства не мають змоги.

Ми пропонуємо наступну схему прийняття рішення за угодою фінансового лізингу, яка складається з трьох етапів.

Зазначимо, що починати процес створення ефективного працюючого лізингового механізму потрібно з аналізу роботи перевізників – існуючої маршрутної мережі, наявного парку рухомого складу, пасажиропотоку на кожному окремому маршруті, доходів тощо.

На першому етапі транспортне підприємство визначається з типом, маркою та кількістю транспортних засобів, необхідних для роботи.

На другому етапі робиться аналіз можливості сплати підприємством щомісячних лізингових платежів. Для цього регулярний платіж, передбачений лізинговою угодою, та витрати на виробництво послуг з урахуванням застосування нового рухомого складу порівнюються з виручкою, що генерується предметом лізингу.

На третьому етапі з місцевими органами влади погоджується сума, яку вони мають виділити для підтримки підприємства для сплати лізингових платежів.

Проте, виконання договорів лізингу ставить багато запитань, насамперед питання фінансування договору. Забезпечення регіональних та місцевих програм розвитку лізингу міського електротранспорту повинно здійснюватися щорічно за рахунок коштів державного та місцевих бюджетів, а також за рахунок інших джерел. Обсяг обов'язкових коштів, які щорічно виділяються на підтримку лізингової діяльності, повинен зазначатися у видатковій частині бюджетів усіх рівнів окремим рядком. Кошти державного бюджету на оновлення

міського електротранспорту потрібно надавати місцевим органам самоврядування за умови, що певну частину (50 %) вони будуть закладати у місцеві бюджети.

Альтернативним джерелом надходження коштів для забезпечення лізингових угод може бути використання екологічних зборів, так як міський електротранспорт це екологічний транспорт. Як показує досвід Угорщини, кошти на оплату лізингових платежів по лізингу трамваїв були залучені за рахунок екологічного збору з паливно-мастильних матеріалів. Приблизно така сама схема працює і в Чеській Республіці.

Підсумовуючи вищесказане доходимо висновку, що лізинг, безумовно, має право на існування і повинен розвиватися й заохочуватися, так як за умов дефіциту фінансових ресурсів для забезпечення оновлення основних засобів підприємств міського електротранспорту він може стати вагомим джерелом інвестицій для залучення в господарський обіг значних капітальних ресурсів.

#### Література

1. Господарський кодекс України від 16.01.2003 р. № 436-IV. – К.: Вид-во ред. „Закон & Бізнес”, 2003. – 194 с.
2. Інформаційно-аналітичні матеріали до засідання колегії Міністерства з питань житлово-комунального господарства України „Підсумки роботи житлово-комунального господарства за 2007 рік” // Формування ринкових відносин господарювання в міському електротранспорті. – 2008. – Випуск 1. – С. 50-58.