

УДК 336:658.115.31

В. В. КОСТЕЦЬКИЙ

**ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ВИКОРИСТАННЯ ФІНАНСОВОГО ЛІЗИНГУ
ДЛЯ ОНОВЛЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ ПІДПРИЄМСТВ
МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ**

Досліджено проблеми та перспективи використання фінансового лізингу для оновлення рухомого складу підприємств міського електротранспорту в Україні.

Problems and prospects of the financial leasing use for the update of rolling stock of enterprises of public electric transport of Ukraine are investigated in the article.

Исследованы проблемы и перспективы использования финансового лизинга для обновления движимого склада предприятий городского электротранспорта в Украине.

Ключові слова: проблеми, перспективи, фінансовий лізинг, оновлення, рухомий склад, підприємства міського електротранспорту.

Міський електротранспорт в сучасних умовах є ефективним, економічним, екологічним та доступним видом громадського транспорту. Забезпечення ритмічної і безперебійної

роботи пасажирського транспорту загалом та електротранспорту зокрема, займає в спектрі проблем життєдіяльності великого міста важливе місце, оскільки з ним пов'язане задоволення щоденних потреб у перевезеннях більшої частини населення. Від того, як працює міський транспорт, також залежить і діяльність виробничих та інших господарських підприємств, організацій, установ. Перевагою електротранспорту, що забезпечує його широке застосування, є значна маневреність, провізна спроможність і висока регулярність перевезень. Одним з істотних перешкод, гальмуючих розвиток і функціонування громадського транспорту, є проблема забезпечення даного сектора економіки фінансовими ресурсами, що пов'язана з обмеженістю доступу до традиційних для ринкової економіки джерел фінансування.

Питанням діяльності підприємств міського електротранспорту значну увагу надавали радянські вчені-економісти, зокрема Ш. З. Васерман, В. П. Наумов, Р. І. Орлова, С. В. Розенберг, Т. А. Строганова, А. І. Файнберг та ін. В наукових розробках вказаних авторів порушуються складні проблеми економіки, організації та планування діяльності вказаних підприємств. Проте, після розпаду СРСР, з реалізацією радикальних економічних трансформацій, транспортна галузь зазнала значних змін і зіткнулася з низкою нових проблем. На сучасному етапі їх дослідженнями займаються такі українські та закордонні вчені, як В. Х. Далека, В. В. Димченко, Ю. М. Коссої, В. М. Лисюк, М. Ю. Радченко, М. Н. Стоянова, І. А. Чигринець, Н. Л. Шлафман та ін. Разом з тим, поки що малодослідженими залишаються питання, пов'язані з урахуванням галузевих особливостей фінансування комунальних транспортних підприємств. Здійснення ринкових перетворень в Україні вимагає нових теоретичних і практичних підходів до підвищення ефективності фінансового забезпечення діяльності усіх без винятку суб'єктів господарювання. За таких обставин вирішення проблем пошуку джерел фінансування оновлення основних засобів підприємств міського електротранспорту, що нагромадилися протягом останніх років, слід вважати актуальним напрямком наукових пошуків.

Завданням даного дослідження є з'ясування сучасних реалій забезпечення фінансовими ресурсами оновлення основних засобів вітчизняних підприємств міського електротранспорту. Метою статті є розкриття проблем та оцінювання перспектив використання фінансового лізингу для оновлення рухомого складу підприємств міського електротранспорту.

Сьогодні міський електротранспорт України вкрай потребує капітальних вкладень та оновлення, так як його матеріально-технічна база зношена майже на 95%.

Так, на виконання положень Закону України "Про міський електричний транспорт" у 2007 році проведено державний технічний огляд рухомого складу, трамвайних колій, контактних мереж та тягових підстанцій усіх підприємств міського електротранспорту України. Загалом перевірено 85% підприємств міського електротранспорту. За результатами огляду визнано такими, що відповідають вимогам правил дорожнього руху та правил експлуатації трамваю та тролейбуса лише 82% інвентарного парку трамвайних вагонів і тролейбусів, 60% протяжності контактної мережі та трамвайної колії, 8% тягових підстанцій. Ще 17% рухомого складу прийнято у експлуатацію лише за результатами повторного державного технічного огляду. Спостерігається збільшення кількості об'єктів міського електротранспорту, технічний стан яких не відповідає встановленим вимогам (з 24% у 2000 році до 33,2% у 2007 році) (рис. 1).

Підсумки проведеного техогляду свідчать про те, що загальний технічний стан міського електротранспорту країни є критичним. Це спричинено значним фізичним зносом рухомого складу (трамваїв – 92%, тролейбусів – 86%), невідшкодуванням у повному обсязі вартості безоплатних 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.

Спостерігається значне старіння та скорочення парку рухомого складу підприємств

міського електротранспорту (з 8,7 тис. од. у 2000 році до 7,4 тис. од. у 2007 році) (рис. 2). Протягом останніх трьох років списано 928 одиниць рухомого складу, у той час як закуплено 55 трамвайних вагонів і 459 тролейбусів, що складає 55% від списаних. Середній вік трамвайних вагонів досяг 23,6 років, тролейбусів – 16,2 років при нормативних відповідно 16,7 і 10 років [2, с. 57].

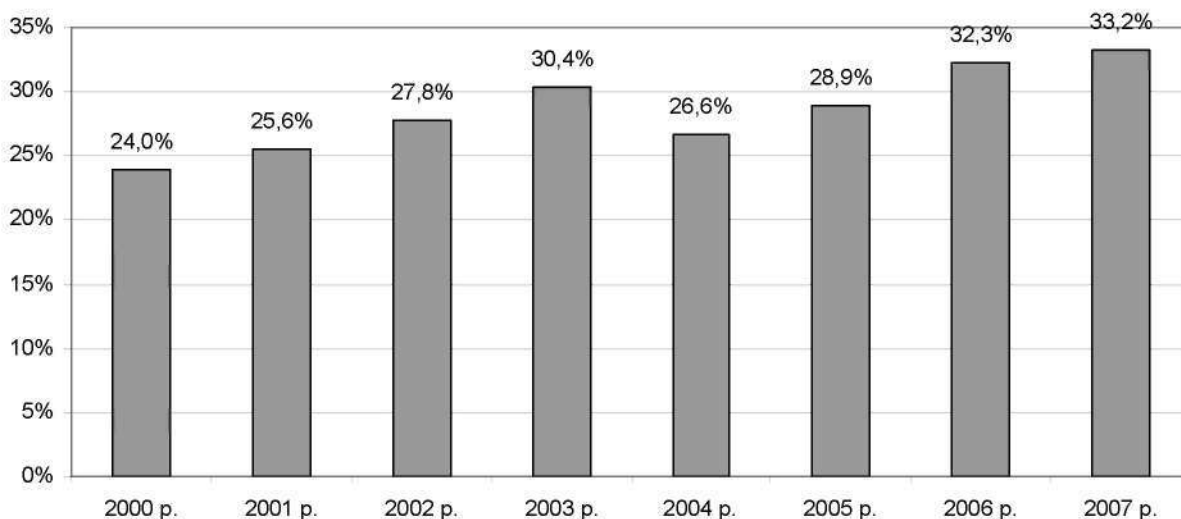


Рис. 1. Частка об'єктів міського електротранспорту, що не відповідають правилам технічної експлуатації [1, с. 32]

Брак ресурсів та їх висока вартість спонукають до пошуків нових форм інвестування.

Найбільш реальним способом оновлення та поповнення технічної бази комунальних транспортних підприємств може виявитись, 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 перед іншими відомими методами. Головною з них є те, що підприємство має можливість розпоряджатися необхідними засобами виробництва не витрачаючи при цьому значного обсягу фінансових ресурсів на їхнє придбання, що виключає необхідність відволікання оборотних коштів для придбання дорогих транспортних засобів.

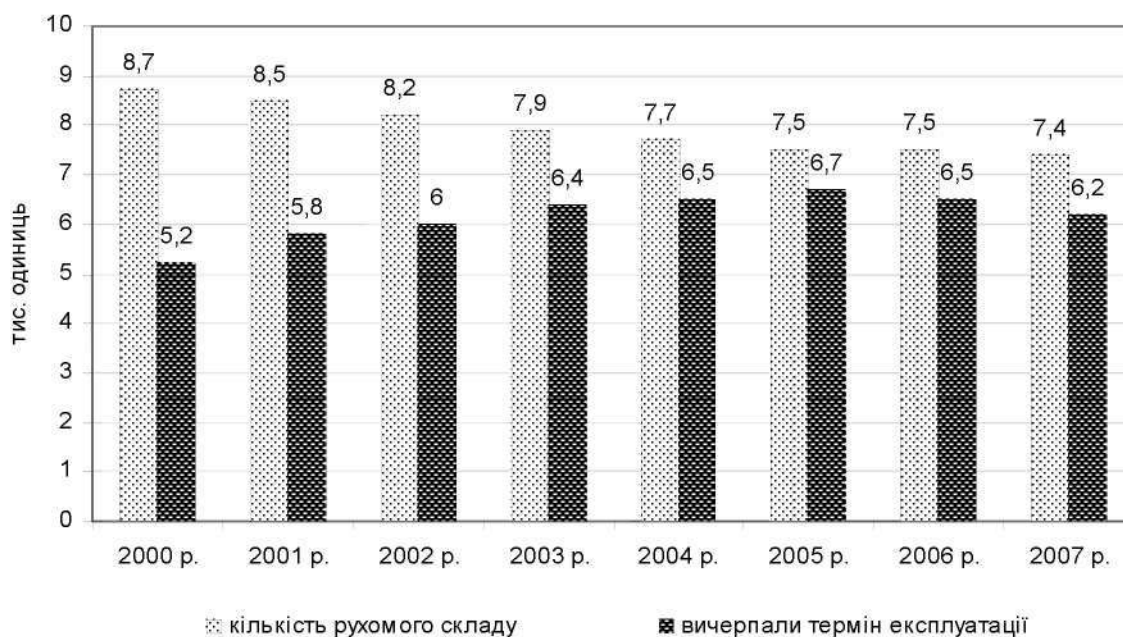


Рис. 2. Динаміка скорочення кількості та старіння трамвайних вагонів і тролейбусів, що експлуатуються в Україні за період 2000 – 2007 рр. [1, с. 30]

Актуальність розвитку лізингу в Україні, включаючи формування лізингового ринку, обумовлена передусім несприятливим станом парку устаткування: значна частка морально застарілого устаткування, низька ефективність його використання, недостатньою забезпеченістю запасними частинами тощо. Одним з варіантів вирішення цих проблем може стати фінансовий лізинг, який об'єднує всі елементи зовнішньо-торгівельних, кредитних та інвестиційних операцій.

Лізинг – явище для України досить нове, але в розвинутих країнах частка лізингових операцій як одна з форм інвестування набула значного поширення. На Заході, як свідчить історичний досвід, переваги лізингу використовують вже більше 100 років. В сучасних умовах 25-30% інвестицій в розвинутих країнах припадає на лізингові операції. І близько 90% оновлення міського електротранспорту відбувається виключно за лізинговими схемами [3, с. 11].

Лізингові відносини в Україні регулювалися Законом України “Про лізинг” від 16 грудня 1997 р. № 723/97-ВР, Законом України “Про внесення змін до Закону України “Про лізинг” від 11 грудня 2003 р. № 1381-IV, Господарським кодексом України та Цивільним кодексом України.

Згідно з Господарським кодексом України, лізинг – це господарська діяльність, спрямована на інвестування власних чи залучених фінансових коштів, яка полягає в наданні за договором лізингу однією стороною (лізингодавцем) у виключне користування другій стороні (лізингоодержувачу) на визначений строк майна, що 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 [4, с. 147].

Внесені зміни Законом України “Про внесення змін до Закону України „Про лізинг” були обумовлені необхідністю приведення цього Закону у відповідність із кодексами, що ускладнювалось певною неузгодженістю між собою норм кодексів (ст. 806, 807, 808, 809 Цивільного кодексу та ст. 292 Господарського кодексу). При цьому в Цивільному кодексі України термін “фінансовий лізинг” не вживається, але йдеться, що особливості окремих видів і форм лізингу встановлюються законом (ч. 3 ст. 806 Цивільного кодексу).

Якщо раніше поняття “фінансовий лізинг” трактувалося як лізинг, у результаті укладення якого лізингоодержувач на своє замовлення отримувач у платне користування від лізингодавця об'єкт лізингу на строк, не менший строку, за який амортизується 60% вартості об'єкта лізингу, визначеної в день укладення договору, то тепер строк договору фінансового лізингу не залежить від терміну амортизації (але не може бути менший за 1 рік). Таким чином, стає можливим укладання короткострокових лізингових угод.

Підприємство, яке використовує в своїй діяльності лізингові відносини, набуває таких переваг як:

- 1) виключення необхідності відволікання значної кількості обігових коштів для придбання дорогих транспортних засобів і техніки;
- 2) тимчасове використання дорогих транспортних засобів і техніки дозволяє уникнути витрат на технічне обслуговування та ремонт старих, а це значна складова виробничих витрат;
- 3) лізингові платежі відносяться на валові витрати виробництва та обігу, що дозволяє витрати, фактично спрямовані на придбання транспортного засобу, відобразити в обліку як поточні;
- 4) при фінансовому лізингу лізингоодержувач має змогу придбати техніку чи устаткування за залишковою вартістю по закінченні лізингової угоди;
- 5) лізинг не змінює фінансову структуру капіталу підприємства в балансі.

Негативною рисою лізингу, проте, є перевищення його вартості над вартістю банківської позики. Але слід зауважити, що в сучасних умовах підприємствами міського електротранспорту практично не використовують позики банків, оскільки розрахуватись своєчасно за ними транспортні підприємства не в змозі.

Керівництво міських адміністрацій вже давно шукає шляхи поновлення та розширення парку міського комунального електротранспорту. Обмеженість оборотних та бюджетних коштів на придбання цього транспорту у великих обсягах робить привабливими лізингові схеми з терміном 5 – 7 років.

Тому, для подальшої розробки положень розвитку галузі ми пропонуємо схему прийняття рішення за угодою фінансового лізингу, яка складається з трьох етапів. Зазначимо, що починати процес створення ефективно 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, які йому необхідні для роботи. При цьому необхідно провести аналіз наявного парку та розробити напрямки вдосконалення щодо оптимізації його структури. А для цього потрібно проаналізувати маршрутну мережу та провести маркетингові дослідження, визначивши попит на послуги.

На другому етапі проводиться 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 на сплату лізингових платежів.

При виконанні договорів лізингу можуть виникати й певні проблеми.

Насамперед, проблема фінансування договору. Забезпечення регіональних та місцевих програм розвитку лізингу міського електротранспорту має здійснюватися щорічно за рахунок коштів державного та місцевих бюджетів, а також за рахунок інших джерел.

Обсяг обов'язкових коштів, які щорічно виділяються на придбання трамваїв і тролейбусів, зазначається у видатковій частині бюджетів усіх видів окремим рядком. Кошти державного бюджету, на оновлення міського електротранспорту, надаються місцевим органам самоврядування за умови, що певну частину (50%) вони включають у місцеві бюджети.

Проте, не завжди виділені бюджетні кошти на оновлення рухомого складу підприємств міського електротранспорту повністю використовуються за цільовим призначенням. Як засвідчили результати використання коштів місцевими органами влади у 2006 та 2007 роках з 50 млн грн щорічно перерахованих коштів було не використано і повернуто до Державного бюджету відповідно 7,3 млн грн та 10,4 млн грн.

З огляду на це, на нашу думку, доцільно покласти на Міністерство з питань житлово-комунального господарства України виконання координуючої функції у взаємовідносинах між суб'єктами лізингових відносин у цій сфері діяльності (органами місцевого самоврядування, підприємствами міського електротранспорту та потенційними лізингодавцями).

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

Також треба вирішити проблему, пов'язану з тим, що лізингодавець, коли працює з банком не може розглядатись як один позичальник, оскільки він отримує кредити для різних лізингоотримувачів і за кожним окремим договором фінансового лізингу здійснює окремий бухгалтерський та податковий облік й відповідно розподіляє ризики. Ця проблема пов'язана з тим, що згідно діючого законодавства банк не може надати кредит одному позичальнику в сумі більшій, ніж 25% від свого статутного капіталу.

Підсумовуючи вищесказане доходимо висновку, що лізинг, безумовно, має розвиватися й заохочуватися, так як за умов дефіциту фінансових ресурсів для забезпечення оновлення

основних засобів вітчизняних підприємств міського електротранспорту він може стати вагомим джерелом інвестицій для залучення в господарський обіг значних капітальних ресурсів.

Успіх лізингових відносин в будь-якій галузі, в тому числі комунальному господарстві, багато в чому залежить від правильного розуміння його змісту та специфічних особливостей, їх адекватного відображення в методичних рекомендаціях та практичних рішеннях. Але без внесення відповідних змін у законодавчу базу, ініціативи вищих органів держави та місцевого самоврядування, підтримки зі сторони Кабінету Міністрів залучити інвестиції у комунальне господарство України буде важко.

Список використаних джерел

1. Вірченко В. В. Стан та основні напрямки удосконалення роботи міського електричного транспорту в сучасних умовах / В. В. Вірченко // Формування ринкових відносин господарювання в міському електротранспорті. – 2008. – Вип. 3 – 4. – С. 30–37.
2. Підсумки роботи житлово-комунального господарства за 2007 рік : інф.-аналітичні матер. до засідання колегії Міністерства з питань житлово-комунального господарства України // Формування ринкових відносин господарювання в міському електротранспорті. – 2008. – Вип. 1. – С. 50–58.
3. Свідзінський Ю. В. Фінансовий лізинг та його застосування для міського електротранспорту / Ю. В. Свідзінський // Лізинг в Україні. – 2007. – № 2. – С. 11–12.
4. Господарський кодекс України від 16.01.2003 р. № 436-IV. – К. : Вид-во ред. “Закон & Бізнес”, 2003. – 194 с.
5. Про лізинг : закон України : [прийнято Верхов. Радою 16.12.1997 р. № 723-ВР] // Відомості Верховної Ради. – 1998. – № 16.
6. Про внесення змін до Закону України “Про лізинг” [Електронний ресурс] : закон України : [прийнято Верхов. Радою 11.12.2003 р. № 1381-15]. – режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi>
7. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. № 435-IV // Відомості Верховної Ради. – 2003. – № 40–44.