

## ПРОБЛЕМЫ МЕТОДОЛОГИЧЕСКОГО ПОДХОДА ОТНОСИТЕЛЬНО РАЗВИТИЯ ЛИЗИНГА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Розглянуто актуальність застосування лізингових операцій на залізничному транспорті в умовах ринкової економіки, виділені проблемні питання та економічні переваги лізингових угод, обґрунтована доцільність застосування лізингових механізмів на досвіді російських залізниць.

Рассмотрена актуальность применения лизинговых операций на железнодорожном транспорте в условиях рыночной экономики, выделены проблемные вопросы и экономические преимущества лизинговых соглашений, обоснована целесообразность применения лизинговых механизмов на опыте российских железных дорог.

The article examines practicability of use of leasing operations on the railway transport in the conditions of market economy, singles out the problematic issues and economic advantages of leasing agreements, substantiates the expediency of use of leasing mechanisms as is proved by experience of Russian railways.

Лизинг – наиболее популярная во всем мире схема финансирования в капиталоемких секторах экономики, в частности, в транспорте. Во-первых, эта схема выгодна как для лизингодателя, с позиций инструмента более быстрой реализации товаров и получения налоговых льгот, во-вторых, для лизингополучателя, как возможность экономии оборотных средств и получения налоговых преимуществ. Для государства – это реальный путь активизации работы «неподъемных» с финансовой точки зрения отраслей. Пока это – аксиомы для зарубежного финансиста. Но имеется положительный опыт реализации финансовых схем лизинга в Украине.

Как показывает анализ изучения отечественных и зарубежных источников, финансирование на условиях лизинга более адаптировано за рубежом в силу развитой рыночной экономики. Возможностью их разрешения занимаются такие ученые как: Р. Форд, Р. Тасиах, исследования, которых посвящены проблемам развития зарубежных лизинговых компаний, Н. Гончарова, занимавшаяся возможностями применения лизинга к малым предприятиям, К. Ковальчук, И. Вишнякова, которые занимаются выявлением факторов, влияющих на эффективность лизинга.

Хотя спектр имущества, передаваемого в лизинг достаточно широк, однако, железнодорожный транспорт занимает одно из последних мест в этом списке. Это связано с капиталоемкостью данной отрасли. Решение проблемы, связанной с обновлением подвижного состава на транспорте, возможно за счет применения лизинговых схем. Решение этой проблемы может быть осуществлено за счет поддержки государства либо за счет привлечения отечественных и зарубежных инвестиций.

Поскольку лизинг имеет реализацию в странах с развитой экономикой, то необходимо изучить и обосновать их положительный опыт. Среди стран СНГ лизинг наиболее освоен в России, которая успела достигнуть положительных результатов, в частности, на железнодорожном транспорте при применении лизинговых операций.

Лизинг (финансовая аренда) – форма аренды оборудования или транспортных средств, фактически разновидность финансирования капиталоемких проектов. Существуют следующие разновидности лизинга: финансовый (аренда с выкупом), операционный (лизингополучатель платит аренду, а оборудование остается в собственности у лизингодателя).

Как показали исследования, годовой оборот по лизинговым операциям сегодня в мире не менее 250 млрд дол., причем резкое увеличение объемов лизингового рынка – почти в 5 раз – приходится на последнее десятилетие. За это время объемы лизинговых операций в США выросли на 15 %, в Японии – на 20 %, в странах Западной Европы – на 30 % [1].

Однако в нашей стране лизинг пока не нашел широкого применения. На сегодняшний день эта сфера деятельности для Украины является проблемной в силу ряда причин. Среди таковых причин, из-за которых на отечественной почве лизинг пока не прижился, можно выделить следующие:

- не хватает собственных средств на приобретение активов;
- лизинг привязан к внутренним кредитным ресурсам, которые дороги и краткосрочны (а при коротком финансовом ресурсе не все виды оборудования подпадают под лизинговые схемы);

– ликвидность отечественного оборудования железнодорожного транспорта в большинстве случаев весьма сомнительна;

– отсутствие устоявшейся кредитной истории у лизингополучателя;

– возможные изменения тарифов на железных дорогах;

– противоречия в законодательстве;

– низкая рентабельность проектов.

Как следствие из вышеперечисленного – лизинг в Украине развивается очень медленными темпами.

Распоряжением правительства от 31 декабря утверждена концепция Государственной целевой программы внедрения на железных дорогах скоростного движения пассажирских поездов на 2005–2015 гг. Концепцией предполагается переход на скорость 200 км/ч. Это предусматривает полную реконструкцию и модернизацию всей автоматики, телемеханики, связи энергосистемы железной дороги. Работы предполагается осуществить поэтапно в течение 2005–2015 гг. Кроме того, необходимо обновить подвижной состав и создать отечественный скоростной вагон. Вагоны, локомотивы и железнодорожное полотно нуждается в модернизации для внедрения скоростного движения. Локомотивы исчерпали свой ресурс уже на 92...95 %, вагоны исчерпали свой ресурс на 80...85 % [2]. Чтобы создать парк локомотивов и вагонов, необходимый для обеспечения скоростного движения до 200 км/ч в перспективе 300...350 км/ч, необходимо наладить их выпуск в Украине или закупить за границей, используя систему лизинга.

Одним из наиболее эффективных способов обновить подвижной состав будет приобретение его на условиях договора лизинга. Среди экономических преимуществ лизинговых соглашений можно выделить следующие:

– последовательность оплаты стоимости объекта лизинга;

– экономия на затратах, связанных с владением имущества;

– экономия на получении сопутствующих услуг;

– снижение степени риска;

– стимулирование обновления производства.

Изучая опыт России, можно отметить, что одним из возможных способов повышения инвестиционной привлекательности на железнодорожном транспорте является использование лизинговых механизмов. В 2002 г. ОАО «РЖД» России был осуществлен пилотный проект по

приобретению подвижного состава с использованием механизма финансового лизинга [3].

Результаты реализации указанного проекта дали возможность сделать следующие выводы:

1. Механизм лизинга является одной из наиболее доступных форм привлечения инвестиций для обновления основных фондов железнодорожного транспорта.

2. Использование лизинга – основа единовременного повышения объемов закупок машиностроительной продукции при сохранении собственных инвестиционных ресурсов предприятий железнодорожного транспорта на неизменном уровне.

3. Повышение объемов приобретения продукции за счет использования лизинга обеспечивает загрузку производственных мощностей машиностроительных предприятий и снижение стоимости их продукции за счет экономии на масштабах производства.

4. При наличии у производителя достаточных собственных оборотных средств (или источников привлечения заемных) появляется возможность самостоятельно выступать в качестве лизингодателя и получать дополнительный доход от этой деятельности.

Для предприятий железнодорожного транспорта применение лизинга для пассажирского транспорта, целесообразно в современных условиях. Социальная значимость пассажирских перевозок и отсутствие достаточных средств для его приобретения побуждает способствовать внедрению лизинговых сделок на железнодорожном транспорте Украины и за ее пределами. При этом, учитывая значимость пассажирских перевозок, обоснована необходимость участия государства в этом процессе.

Авторами предлагается одно из направлений реализации этой программы: создание лизинговых компаний; разработка положений и законодательной базы по лизингу на железнодорожном транспорте.

Для осуществления этого можно использовать финансовые рычаги: привлечение иностранных инвесторов; закупка иностранного подвижного состава; поддержка государства.

Предметом исследования авторов является создание механизма, регулирующего взаимоотношения лизингодателя и лизингополучателя. Разработка положений и полномочий на примере Экспресс-банка, который будет являться промежуточным звеном между лизингодателем и лизингополучателем. Реализация рыночного механизма будет обеспечена за счет экономии издержек железнодорожного

транспорта и как следствие получение прибыли лизингодателем, лизингополучателем и Экспресс-банком.

Взаимовыгодность заключается в том, что осуществления лизинговой сделки через банк, позволит снизить издержки транспортного производства на содержание и приобретение подвижного состава и других основных производственных фондов Экспресс-банка.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. [www.trgr.ru](http://www.trgr.ru) Лизинг на железнодорожном транспорте: первые шаги.
2. [www.pk.kiev.ua](http://www.pk.kiev.ua) И. Касьянова. Нет Кирпы – не будет скорости?
3. [www.css-mps.ru/vestnik-vniizht](http://www.css-mps.ru/vestnik-vniizht) М. Толкунов. Основные направления повышения инвестиционной привлекательности сектора железнодорожного машиностроения на транспортном рынке.

Поступила в редколлегию 23.06.2005.