

УДК 656.23

*О. М. Лук'янова,*  
к. е. н., доцент кафедри менеджменту на транспорті,  
Українська державна академія залізничного транспорту, м. Харків

## ШЛЯХИ РОЗВИТКУ ЛІЗИНГУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*О. М. Luk'yanova,*  
candidate of economic Sciences, assistant professor of management on a transport department,  
Ukrainian academy of railway transport, Kharkov

### WAYS OF DEVELOPMENT OF LEASING ARE ON A RAILWAY TRANSPORT

*В статті вивчено закордонний досвід застосування лізингу, виявлено причини, що стримують його розвиток в Україні та представлені економічні переваги лізингових угод. Обґрунтовано необхідність створення дочірньої лізингової компанії на залізничному транспорті.*

*Foreign experience of application of leasing is studied in the article, reasons which restrain his development in Ukraine and economic advantages of leasings agreements are presented are exposed. The necessity of creation of daughter's leasing company is grounded on a railway transport.*

**Ключові слова:** лізинг, залізничний транспорт, дочірня лізингова компанія, рухомий склад.

**Keywords:** leasing, railway transport, daughter's leasing company, rolling stock.

**Постановка проблеми.** Лізинг – найбільш популярна у всьому світі схема фінансування в капіталомістких секторах економіки, зокрема, в транспорті. По-перше, ця схема вигідна як для лізингодавця, з позицій інструменту більш швидкої реалізації товарів і здобуття податкових пільг, по-друге, для лізингоотримувача, як можливість економії оборотних коштів і здобуття податкових переваг. Для держави – це реальний шлях активізації роботи «непідйомальних» з фінансової точки зору галузей. Поки це – аксіоми для зарубіжного фінансиста. Але є позитивний досвід реалізації фінансових схем лізингу в Україні.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Окремими аспектами проблем розвитку лізингових відносин займалися такі вітчизняні та зарубіжні науковці як: Н.М. Внукова, П.В. Круша, П.Ю. Курмаєв, П.М. Леус, Д.В. Ломотько, В.О. Дзензерський [1-4; 6] та інші.

Хоча спектр майна, передаваного в лізинг досить широкий, проте залізничний транспорт займає одне з останніх місць в цьому списку. Це пов'язано з капіталомісткістю даної галузі. Вирішення проблеми, пов'язаної з оновленням рухомого складу на транспорті можливо за рахунок вживання лізингових схем. Вирішення цієї проблеми може бути здійснене за рахунок підтримки держави або за рахунок залучення вітчизняних і зарубіжних інвестицій.

**Метою статті є** вивчення закордонного досвіду застосування лізингу, виявлення причин, що стримують його розвиток в Україні та обґрунтування необхідності створення дочірньої лізингової компанії на залізничному транспорті.

**Виклад основного матеріалу.** Оскільки лізинг має реалізацію в країнах з розвинутою економікою, то необхідно вивчити і обґрунтувати їх позитивний досвід. Серед країн СНД лізинг найбільш освоєний в Росії, яка встигла досягти позитивних результатів зокрема на залізничному транспорті при вживанні лізингових операцій.

Лізинг (фінансова оренда) – форма оренди устаткування або транспортних засобів, фактично різновид фінансування капіталомістких проектів. Існують наступні різновиди лізингу фінансовий (оренда з викупом) і операційний (лізингоотримувач платить оренду, а устаткування залишається у власності в лізингодавця).

Як показали дослідження, річний оборот по лізингових операціях сьогодні в світі не менше 250 млрд. дол., причому різке збільшення об'ємів лізингового ринку – майже в 5 разів – доводиться на останнє десятиріччя. За цей час об'єми лізингових операцій в США зросли на 15 %, у Японії – на 20 %, у країнах Західної Європи – на 30 [5].

Проте в нашій країні лізинг ще не настільки розвинутий у всіх галузях економіки. На сьогодні ця сфера діяльності для України є проблемною через низку обставин. Серед причин, із-за яких на Україні лізинг доки не прижився, можна виділити наступні:

- не вистачає власних коштів на придбання активів;
- лізинг прив'язаний до внутрішніх кредитних ресурсів, які є дорогими і короткостроковими (а при короткому фінансовому ресурсі не всі види устаткування підпадають під лізингові схеми);
- ліквідність вітчизняного устаткування залізничного транспорту в більшості випадків вельми сумнівна;
- відсутність сталої кредитної історії в лізингоотримувача;
- можливі зміни тарифів на залізницях;
- протиріччя в законодавстві;
- низька рентабельність проектів.

Саме через це лізинг в Україні розвивається досить повільними темпами.

Розпорядженням уряду від 31 грудня затверджена концепція Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005-2015 рр. Концепцією передбачається перехід на швидкість 200 км/ч. Це передбачає повну реконструкцію і модернізацію всієї автоматики, телемеханіки, зв'язку та енергосистеми залізниці. Ці роботи передбачається здійснити поетапно протягом 2005-2015 років. Крім того, необхідно відновити рухомий склад і створити вітчизняний швидкісний вагон. Вагони, локомотиви і залізничне полотно потребує модернізації для впровадження швидкісного руху. Локомотиви вичерпали свій ресурс вже на 92-95%, вагони вичерпали свій ресурс на 80-85 % [6]. Щоб створити парк локомотивів і вагонів, необхідний для забезпечення швидкісного руху до 200 км/ч в перспективі 300-350км/ч, необхідно налагодити їх випуск в Україні або купувати за кордоном, використовуючи систему лізингу.

Одним з найбільш ефективних способів відновити рухомий склад буде придбання його на умовах договору лізингу. Серед економічних переваг лізингових угод можна виділити наступні:

- послідовність оплати вартості об'єкту лізингу;
- економія на витратах, пов'язаних з володінням майна;

- економія на здобутті супутніх послуг;
- зниження ступеня ризику;
- стимулювання оновлення виробництва.

Вивчаючи досвід Росії, можна відзначити, що одним з можливих способів підвищення інвестиційної привабливості на залізничному транспорті є використання лізингових механізмів. У 2002 р. ВАТ «РЖД» Росії був здійснений пілотний проект з придбання рухомого складу з використанням механізму фінансового лізингу [7].

Результати реалізації вказаного проекту дали можливість зробити наступні висновки:

- механізм лізингу є однієї з найбільш доступних форм залучення інвестицій для оновлення основних фондів залізничного транспорту;
- використання лізингу – основа одноразового підвищення обсягів закупівель машинобудівної продукції при збереженні власних інвестиційних ресурсів підприємств залізничного транспорту на незмінному рівні;
- підвищення об'ємів придбання продукції за рахунок використання лізингу забезпечує звантаження виробничих потужностей машинобудівних підприємств і зниження вартості їх продукції за рахунок економії на масштабах виробництва;
- за наявності у виробника достатніх власних оборотних коштів (або джерел залучення позикових) з'являється можливість самостійно виступати у якості лізингодавця і отримувати додатковий прибуток від цієї діяльності.

Результати дослідження вітчизняного ринку лізингових послуг, фондового потенціалу та інвестиційних процесів у залізничній галузі свідчать про те, що для ефективної інтеграції та розвитку лізингу необхідно здійснити наступні заходи: забезпечити необхідну державну підтримку, що буде стимулювати лізинг рухомого складу (аналогічно підтримці в сільському господарстві); розвиток нормативної правової бази, що регулює лізингову діяльність у залізничній галузі; забезпечення надійності лізингових угод (розвиток страхування); розвиток інфраструктури лізингу: консалтингових компаній, посередницьких фірм, розвиток вторинного ринку рухомого складу, залізничної техніки; розвиток інформаційної системи: створення бази даних по проведених лізингових угодах на залізничному транспорті, а також виробників рухомого складу на вітчизняному та закордонному ринках, що працюють по лізингових схемах, видання нормативних і рекламних матеріалів про лізингову діяльність у галузі; розробка методичних рекомендацій з організації та оцінки ефективності лізингових операцій на залізничному транспорті.

Розвиток лізингового бізнесу стикається із проблемою мобілізації значних коштів, які могли б стати джерелом закупівлі майна з метою його подальшої передачі користувачам. У цей час реально мають у своєму розпорядженні тимчасово вільні кошти або мають доступ до таких банківських установи. Закордонний досвід підтверджує правильність такого висновку, а наявна в нашій країні практика доводить доцільність включення лізингових операцій у діяльність банків. Законодавча база для здійснення таких операцій уже створена. Виступаючи в ролі не позикодавця лізингової компанії, а безпосередньо як лізингодавець, комерційні банки, таким чином, використовують прямий метод участі банківського капіталу в лізинговому бізнесі [8, с. 23-24].

Дослідження ринку лізингу в Україні свідчить, що засновниками найпотужніших лізингових компаній України є саме банківські установи. В результаті автором доведено, що найбільш оптимальним варіантом створення лізингової компанії, яка зможе максимально використовувати переваги лізингу і впроваджувати необхідні проекти з модернізації залізничної галузі, буде створення дочірньої лізингової компанії банку. Створення власної лізингової компанії потребує від банківської установи мінімальних капіталовкладень, оскільки в Україні немає обмежень щодо мінімального розміру статутного фонду або організаційно-правових форм лізингових компаній, тому порядок їх заснування такий самий, як і процедура створення будь-якого господарського товариства [9, с. 262; 10, с. 170].

Автором запропонований варіант функціонування регіональної галузевої лізингової компанії, де у якості засновника виступає Експрес-Банк. У цьому випадку, діяльність лізингової компанії буде відповідати основним цілям і завданням Укрзалізниці.

В результаті створення галузевої лізингової компанії, «Експрес-банк», засновник цієї компанії, зможе забезпечити пільгове кредитування лізингової операції, тому що він є галузевим банком залізничного транспорту України, засновниками якого є залізниці України.

У цьому випадку для всіх суб'єктів лізингового процесу можна виділити наступні переваги (рис.1).



Рис. 1. Переваги суб'єктів лізингової процесу за участю дочірньої лізингової компанії Експрес-банку

До основних напрямків діяльності галузевої лізингової компанії варто віднести: проектування лізингових угод по придбанню рухомого складу, колійної техніки; розробку механізмів по залученню зовнішніх джерел фінансування лізингу рухомого складу з урахуванням надання гарантій з боку Укрзалізниці, великих вантажоперевізників; надання консалтингових послуг виробникам рухомого складу та підприємствам-лізингодержувачам відносно специфіки та переваг взаємозв'язків суб'єктів лізингу; установлення договірних відносин зі страховими компаніями по наданню їм права страхувати майнові ризики, ризик несплати

лізингових платежів; підготовку та безпосереднє проведення лізингових операцій.

**Висновок.** Таким чином, предметом дослідження автора є створення механізму регулюючого взаємовідношення лізингодавця і лізингоотримувача. Розробка положень і повноважень на прикладі «Експрес-банку», який буде проміжною ланкою між лізингодавцем і лізингоотримувачем. Реалізація ринкового механізму буде забезпечена за рахунок економії витрат залізничного транспорту і як наслідок здобуття прибутку лізингодавцем, лізингоотримувачем і «Експрес-банком».

Взаємовигідність полягає в тому, що здійснення лізингової операції через банк, дозволить понизити витрати транспортного виробництва на утримання і придбання рухливого складу і інших основних виробничих фондів.

#### Список використаних джерел.

1. Круш, П.В. Системне регулювання лізингових операцій як рушій розвитку високотехнологічних виробництв / П.В. Круш, Б.В. Дергалюк // Теорії мікромакроекономіки. – 2009. – №32. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc\\_Gum/Tmm/2009\\_32/5.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Tmm/2009_32/5.pdf)
2. Курмаєв, П.Ю. Державне регулювання інвестиційної діяльності на регіональному рівні / П.Ю. Курмаєв // Формування ринкових відносин в Україні : зб. наук. праць. – К., 2009. – Вип. 8. – С. 167–170.
3. Леус, П.М. Роль лізингу в інноваційній діяльності підприємства / П.М. Леус // Вісник НТУ. – 2009. – № 19. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vntu/2009\\_19\\_1/pdf/84.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vntu/2009_19_1/pdf/84.pdf)
4. Ломотко, Д. В. Оптимізація процесу лізинга залізничного подвижного складу в сучасних економічних умовах / Д. В. Ломотко, В. И. Панкратов, Е. В. Сушарин // Залізничний транспорт України. – 2009. – №5. – С. 28 – 31.
5. Мировой рынок лизинга в 2012 году – Електронний ресурс. Режим доступу: [http://raexpert.kz/researches/leasing\\_results\\_2012/part\\_1/](http://raexpert.kz/researches/leasing_results_2012/part_1/)
6. Дзензерський, В.О. Ефективний рухомий склад для вантажних перевезень – запорука розвитку всіх галузей промисловості / В.О. Дзензерський // Урядовий кур'єр. – 2010. – 13 жовтня. – Електронний ресурс. Режим доступу: <http://www.ukurier.gov.ua/uk/articles/Efektivnyj-ryxomyj-sklad-dlya-vantazhnyx-perevezen-zaporuka-rozvytku-vsix-galyzej-promyslovosti>
7. Толкунов, М. Основные направления повышения инвестиционной привлекательности сектора железнодорожного машиностроения на транспортном рынке // Вестник ВНИИЖТ. – 2006. – № 3. – Електронний ресурс. Режим доступу: <http://vestnik.vniizht.ru/ru/journal?nomer=3&year=2006>
8. Вітт, О. Ф. Лізингові операції комерційних банків України / О.Ф. Вітт // Фінанси, облік, аудит. – 2009. – №13. – С. 20 – 27.
9. Сухаревич, В. Т. Банк як суб'єкт лізингових відносин / В. Т. Сухаревич // Науковий вісник НЛТУ України. – 2009. – Вип.19.8. – С. 258 – 265.
10. Семен, Н. Організаційно-економічні аспекти діяльності банківських установ на ринку лізингових послуг / Н. Семен // Регіональна економіка. – 2006. – № 4. – С. 165 – 172.

#### References.

1. Krush, P. V. and Derhaliuk, B.V. (2009), "Systemne rehulivannia lizynhovykh operatsij iak rushij rozvytku vysokotekhnolohichnykh vyrobnytstv", *Teoriy mikro-makroekonomiky*, vol.32, available at: [http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc\\_Gum/Tmm/2009\\_32/5.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Tmm/2009_32/5.pdf), (Accessed 4 october 2013).
2. Kurmaiev, P.Yu. (2009), "Derzhavne rehulivannia investytsijnoji diial'nosti na rehional'nomu rivni", *Formuvannia rynkovykh vidnosyn v Ukraini : zb. nauk. prats'*, vol. 8, pp. 167–170.
3. Leus, P.M. (2009), "Rol' lizynhu v innovatsijnij diial'nosti pidpriemstva", *Zbirnyk naukovykh prats' NTU*, vol.19, available at: [http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vntu/2009\\_19\\_1/pdf/84.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vntu/2009_19_1/pdf/84.pdf), (Accessed 7 october 2013).
4. Lomot'ko, D. V., Pankratov V. Y. and Susharyn E. V. (2009) "Optymyzatsiya protsessa lizynha zheleznodorozhnoho podvyzhnoho sostava v sovremennykh ekonomycheskykh usloviyakh", *Zaliznychnyj transport Ukrainy*, vol. 5, pp. 28 – 31.
5. The official site of rejtynhovoe ahentstvo RAEKSPERT (2012) "Myrovoj rynek lizynha v 2012 hodu" available at: [http://raexpert.kz/researches/leasing\\_results\\_2012/part\\_1/](http://raexpert.kz/researches/leasing_results_2012/part_1/) (Accessed 4 November 2013).
6. Dzenzers'kyj, V.O. (2010) "Efektivnyj rukhomyj sklad dlja vantazhnykh perevezen' – zaporuka rozvytku vsikh haluzej promyslovosti", *Uriadovyj kur'ier*, 13 October, available at: <http://www.ukurier.gov.ua/uk/articles/Efektivnyj-ryxomyj-sklad-dlya-vantazhnyx-perevezen-zaporuka-rozvytku-vsix-galyzej-promyslovosti> (Accessed 23 october 2013).
7. Tolkunov, M. (2006) "Osnovnye napravleniya povysheniya ynvestytsionnoj pryvlekatel'nosti sektora zheleznodorozhnoho mashynostroeniya na transportnom rynke", *Vestnyk VNIIZhT*, vol.3, available at: <http://vestnik.vniizht.ru/ru/journal?nomer=3&year=2006> (Accessed 20 october 2013).
8. Vitt, O. F. (2009) "Lizynhovi operatsii komertsijnykh bankiv Ukrainy", *Finansy, oblik, audit*, vol. 13, pp. 20 – 27.
9. Sukharevych, V. T. (2009) "Bank iak sub'iekt lizynhovykh vidnosyn", *Naukovyj visnyk NLTU Ukrainy*, vol. 19.8, pp. 258 – 265.
10. Semen, N. (2006) "Orhanizatsijno-ekonomichni aspekty diial'nosti bankiv'skykh ustanov na rynku lizynhovykh posluh", *Rehional'na ekonomika*. – vol. 4, pp. 165 – 172.

Стаття надійшла до редакції 14.11.2013 р.



ТОВ "ДКС Центр"