

УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

**Лук'янова Олена Миколаївна**

УДК: 658.713:656.2

**ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ЗАСТОСУВАННЯ ЛІЗИНГУ РУХОМОГО  
СКЛАДУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

**АВТОРЕФЕРАТ**

дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Харків – 2011

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства інфраструктури України.

**Науковий керівник:** – доктор економічних наук, професор  
**Позднякова Любов Олексіївна**,  
Українська державна академія  
залізничного транспорту,  
завідувач кафедри економіки  
залізничного транспорту;

**Офіційні опоненти:** доктор економічних наук, професор  
**Чебанова Наталія Володимирівна**,  
Українська державна академія  
залізничного транспорту,  
завідувач кафедри обліку та аудиту;

кандидат економічних наук, доцент  
**Стрілець Валентина Іллівна**,  
Донецький інститут залізничного  
транспорту,  
доцент кафедри економіки підприємства.

Захист відбудеться «11» жовтня 2011 р. о «15-00» год. на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейербаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, пл. Фейербаха, 7, ауд. 2.209.

Автореферат розіслано «09» вересня 2011 року.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради

Чорнобровка І.В.

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми дослідження.** Стійка робота залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання, що відбуваються в Україні – одна з ключових проблем, актуальність рішення якої очевидна. Загальновідомо, що залізничний транспорт – це базова галузь економіки України та основа її транспортної системи, на частку якої припадає приблизно 82% усього вітчизняного вантажообігу (крім перевезень трубопровідним транспортом) та 45% пасажирообігу. При цьому статистичні дані останніх років свідчать про те, що спрацювання основних фондів та рухомого складу сягає майже 85%. Інерційність процесів відтворення основних засобів призвела до того, що значна частина експлуатованого парку рухомого складу морально застаріла й фізично зношена, більше того, не відповідає сучасним вимогам функціонування в умовах конкуренції, внаслідок чого відбувається зниження ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту й галузі в цілому.

Одним з першочергових завдань, що стоять перед галуззю на даному етапі реформування, є підвищення ефективності роботи залізничного транспорту при дотриманні вимог стабільності, доступності, безпеки і якості надаваних послуг, задоволення зростаючого попиту на послуги, що надаються даним видом транспорту.

У цьому зв'язку особливо актуальним стає приведення стану й структури основних засобів галузі у відповідність із передбачуваним ростом обсягів перевезень і дотриманням зазначених вимог шляхом активізації інвестиційної діяльності.

Одним зі способів вирішення даної проблеми є застосування лізингу як методу фінансування реальних інвестицій на залізничному транспорті.

Фундаментальну основу досліджень у галузі економіки та інвестицій становлять роботи таких учених, як І.А. Бланк, Р. Брейлі, Ю. Бригхем, Л. Гапенські, О.Г. Дейнека, В.Л. Дикань, С. Майєрс, Л.О. Позднякова, Н.В. Чебанова, В.В. Ковальов та ін.

В області прикладних досліджень інвестицій, зокрема використання лізингу, великий інтерес представляють роботи С.І. Бруса, Н.М. Внукової, В.Д. Газмана, В.А. Гайдук, Л.І. Гехт, В.А. Горемікіна, В.М. Джухи, М.В. Іванкова, О.В. Кабатової, Д.В. Лелецького, М.І.Лещенко, Л.М. Лепе, Л.О. Прилуцького, В.І. Стрілець, С.Є. Ткаченко, В.М. Хобти, Г.О. Холодного, О.Н. Чекмарьової, Х.-Й. Шпіттлера.

Незважаючи на велику різноманітність досліджуваних наукових проблем, присвячених використанню лізингової форми матеріально-технічного забезпечення і фінансування виробництва, багато з них потребують подальшої розробки. Недостатньо висвітленими є такі питання як відсутність єдиної методики розрахунку лізингового платежу, комплексного підходу до визначення ефективності лізингу на залізничному транспорті. Рішення цих проблем вимагає системного підходу й обумовлює необхідність розробки науково обґрунтованих пропозицій щодо вдосконалення теорії й практики застосування лізингу на залізницях України.

Саме практичне значення ринку лізингових послуг для інвестиційної активності залізниць у нових умовах господарювання визначають актуальність обраної теми дослідження.

**Зв'язок з науковими програмами, планами, темами.** Дисертаційна робота пов'язана з тематикою роботи кафедри «Економіка залізничного транспорту» Української державної академії залізничного транспорту та одночасно є складовою частиною досліджень, проведених відповідно до Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року.

Наведені в дисертації висновки, результати і рекомендації розроблено відповідно до тематики науково-дослідних робіт Української державної академії залізничного транспорту за темами: «Підвищення конкурентоздатності залізничного транспорту України» (номер державної реєстрації 0104U003230), де здобувачем обґрунтовано впровадження лізингу на підприємствах залізничного транспорту в якості пріоритетного джерела придбання основних засобів, проаналізовано історичні аспекти виникнення лізингу, досліджено сутність лізингової операції в порівнянні з кредитом та орендою, удосконалено класифікації лізингових платежів та лізингових ризиків; в темі «Наукове обґрунтування доцільності нових інвестиційних проектів за рахунок впровадження лізингу з метою оновлення рухомого складу залізничного транспорту України» (номер державної реєстрації 0109U001181) здобувачем удосконалено класифікацію видів лізингу, удосконалено методичний підхід до визначення ефективності лізингу.

**Мета і завдання дослідження.** Метою роботи є обґрунтування й розвиток теоретичних положень і науково-практичних пропозицій, спрямованих на підвищення рівня обґрунтованості рішень щодо застосування лізингової форми інвестування при оновленні основних фондів залізничного транспорту України.

Для реалізації поставленої мети в дисертаційному дослідженні вирішуються наступні завдання:

- проаналізувати економічну сутність та зміст поняття «лізинг», дати визначення «лізинговому процесу», розкрити його сутність і окремі складові;
- дослідити діючу класифікацію лізингу та запропонувати таку, яка дозволить систематизувати підходи до неї та уникнути властивих їм протиріч на підставі наукових досліджень та діючого законодавства;
- визначити стан основних виробничих фондів на залізницях України та обґрунтувати створення галузевої лізингової компанії, окресливши основні напрямки її діяльності;
- розглянути існуючі підходи до розрахунку лізингового платежу та класифікувати лізингові платежі за основними ознаками;
- проаналізувати ризики, характерні для лізингових операцій та виявити ті, що будуть властиві лізингодавцю, лізингоотримувачу та ті, які існують на макрорівні;
- систематизувати існуючі методики оцінки економічної ефективності лізингу;

– запропонувати методичний підхід до визначення пріоритетності реалізації альтернативних методів фінансування при оновленні рухомого складу.

**Об'єктом дослідження** є процес оновлення основних виробничих фондів залізниць за умов використання фінансового лізингу.

**Предметом дисертаційного дослідження** є теоретичні та практичні особливості організації та оцінки економічної ефективності використання лізингу рухомого складу на залізничному транспорті.

**Методи дослідження.** Теоретичною і методологічною основою дисертаційної роботи є такі наукові методи: *логічного узагальнення* – для уточнення сутності понять «лізинг» та «лізинговий процес», визначення їх особливостей; *діалектичний, системний та абстрактно-логічний* – для вивчення досвіду та здійснення теоретичних узагальнень; *історико-еволюційний* – для виявлення основних тенденцій розвитку лізингу; *статистичний і фінансово-економічний аналіз та порівняння* – для аналізу стану основних виробничих фондів залізниць України; *графічний* – для наочного оформлення результатів дослідження.

Інформаційну базу дисертаційного дослідження склали праці фундаментального й прикладного характеру українських і закордонних вчених у галузі економіки, інвестицій і лізингу. В основу роботи покладені матеріали періодичної преси, законодавчі й нормативні акти України, галузеві нормативні документи. Як емпірична база використана статистична звітність Укрзалізниці, статистичні дані та поточна звітність, що відображають економічний стан залізничної галузі та роботи залізниць.

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає в наступному:

*удосконалено:*

– визначення сутності поняття «лізинговий процес», під яким, на відміну від існуючих, пропонується розуміти впорядковану сукупність взаємопов'язаних дій основних суб'єктів лізингу по організації та реалізації лізингової угоди, що дозволить мати чітке уявлення про алгоритм її проведення та економічну доцільність;

– взаємозв'язок суб'єктів лізингового процесу на залізничному транспорті за рахунок введення дочірньої лізингової компанії Експрес-Банку, що дозволить відновити основні виробничі фонди залізниць, здійснюючи лізингову діяльність на пільгових умовах;

– теоретичні підходи до класифікації методик оцінки ефективності лізингу, що дасть змогу потенційному лізингоотримувачу в залежності від умов майбутньої лізингової угоди та пріоритетності кінцевого показника обґрунтовано здійснити вибір тієї методики, яка дозволить зробити фінансові взаємозв'язки між учасниками лізингового процесу більш прозорими;

– методичний підхід до оцінки економічної ефективності лізингу рухомого складу залізничного транспорту, який доповнюється визначенням проміжних показників (величина економії по податку на прибуток при кредиті

та при лізингу), варіювання якими в умовах проведення конкретної лізингової угоди дозволить підвищити достовірність результатів;

*дістали подальший розвиток:*

- класифікація основних видів лізингу, яка, на відміну від існуючих, заснована на можливості системного вивчення лізингових відносин, що дозволить урахувати економічні інтереси прямих суб'єктів лізингу;
- класифікація лізингових платежів, в якій, на відміну від існуючих, в результаті систематизації та виключення властивих їм протиріч, було виділено саме основні класифікаційні ознаки, що дозволить лізингоотримувачу та лізингодавцю виявити пріоритетні варіанти сплати лізингових платежів;
- класифікація лізингових ризиків за рахунок виділення факторів локального та глобального впливу, що в умовах економічної нестабільності в Україні дозволить прогнозувати настання ризикового випадку і встановлювати доцільні розміри лізингового платежу.

**Практичне значення результатів дисертаційного дослідження** полягає у розробці методичних підходів і конкретних практичних рекомендацій щодо вибору оптимального методу фінансування при придбанні рухомого складу підприємствами залізничного транспорту; ефективної організації лізингової діяльності за рахунок введення галузевої лізингової компанії; визначенні основних етапів лізингового процесу, що обумовлено складністю багатосторонніх майнових відносин. Це дасть можливість оновити рухомий склад залізниць та сприятиме підвищенню доходності залізничного транспорту.

Результати дисертаційного дослідження використані:

Головним управлінням приміських пасажирських перевезень Укрзалізниці при оцінці економічної ефективності лізингу, які полягають у необхідності врахування фактору часу та податкової економії при розрахунках лізингових платежів (акт впровадження № ЦРП 9/5 від 06.01.2011 р.);

Технічною службою Південної залізниці для отримання більш точного та достовірного результату при порівнянні можливих методів фінансування придбання рухомого (акт впровадження № 010/97 від 07.09.2010 р.);

У навчальному процесі Інституту перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів Української державної академії залізничного транспорту при викладанні дисциплін «Інвестиційний менеджмент», «Управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту», «Економіка залізничного транспорту» та у дипломному проектуванні спеціалістів спеціальності «Менеджмент організацій», що підтверджується актом впровадження (акт про впровадження від 20.10.2010 р.).

**Особистий внесок здобувача.** Дисертація є самостійно виконаним дослідженням, в якому викладені авторські теоретичні положення та практичні розробки. В наукових працях, що опубліковані в співавторстві, здобувачу належать: виявлення причин стримування розвитку лізингу в Україні та впровадження лізингу на залізничному транспорті за рахунок введення галузевої лізингової компанії [1], удосконалення класифікації лізингових платежів [2]; виявлення відмінних рис розвитку лізингу за рубежом та переваг його використання порівняно з іншими формами фінансування [3];

удосконалення класифікації лізингових ризиків [4]; обґрунтування доцільності застосування лізингових механізмів на залізничному транспорті [6].

**Апробація результатів дисертації.** Основні наукові положення дослідження і практичні результати були докладені й обговорені на наступних міжнародних науково-практичних конференціях: «Проблеми економіки транспорту» (м. Дніпропетровськ, ДІТ, 2005 – 2006, 2010 рр.), «Перспективні системи управління на залізничному, промисловому і міському транспорті» (м. Алушта, 2005 р.), «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (с.м.т. Коктебель, 2004, 2006 рр.), «Управління інноваційним процесом в Україні: проблеми, перспективи, ризику» (м. Львів, 2006 р.), «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте» (м. Київ, 2006 р.). крім того, результати дисертації доповідалися на щорічних Міжнародних науково-технічних конференціях Української державної академії залізничного транспорту (м. Харків, 2002 – 2010 рр.)

**Публікації.** Основні положення і висновки дисертаційної роботи, всі пункти новизни викладено у 17 наукових праць, у тому числі у 8 статтях у наукових фахових виданнях. Загальний обсяг робіт 3,7 друк. аркушів, з яких особисто здобувачеві належить 3,25 друк. аркушів.

**Структура й обсяг дисертації.** Дисертація складається із вступу, трьох розділів, висновків, додатків та списку використаних джерел. Загальний обсяг дисертації складає 263 сторінки друкованого тексту, в т.ч. основний текст займає 168 сторінок. Матеріали дисертації проілюстровано 20 рисунками, 24 таблицями та містять 5 додатків. Список використаних джерел містить 196 найменувань.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтована актуальність теми дисертаційного дослідження, сформульовані мета й завдання, визначені об'єкт і предмет дослідження, відображена наукова новизна роботи, практична значимість результатів дослідження.

У **першому розділі** – «Економічна сутність та теоретичні аспекти використання лізингу як форми фінансування підприємств залізничного транспорту» розглянуто економічну сутність лізингу й уточнено його визначення, проаналізовано суб'єкти та об'єкти лізингових відносин, обґрунтовано удосконалення класифікації видів лізингу; розкрито сутність поняття «лізинговий процес» та його основні етапи; виявлено особливості законодавчого забезпечення лізингової діяльності в Україні; розкриті методичні підходи до оцінки економічної ефективності лізингу.

Аналіз багатьох визначень, пропонованих в українському законодавстві та економічній літературі по лізингу відомих авторів показав, що існує певне термінологічне різночитання даної категорії. Науковці відносять його до різних відомих класичних видів фінансово-господарської діяльності, таких як підприємницька діяльність, інвестиційна діяльність, господарська операція, договір оренди, форма кредитування.

Виконане дослідження дозволило встановити, що найбільш повно характеризує лізинг, охоплює фундаментальні властивості, істотні закономірності, розкриває відмітні ознаки й особливості наступне визначення – це комплекс виникаючих майнових відносин, пов'язаних з передачею майна в тимчасове користування на основі його придбання.

З метою розуміння послідовності дій всіх суб'єктів лізингової діяльності було проведене дослідження лізингового процесу, з виділенням основних його етапів. В результаті автором було доведено, що під лізинговим процесом на рівні суб'єктів господарювання треба розуміти впорядковану сукупність взаємозалежних дій основних суб'єктів лізингу з організації та реалізації лізингової угоди, які забезпечують досягнення економічного ефекту кожному суб'єктові.

Обґрунтовано, що у теорії лізингу, а також його світовій та українській практиці існує значний ряд його різновидів, що мають безліч приватних умов. Це дозволяє говорити про високий ступінь його гнучкості та передбачає аналіз його класифікації. Це стало підґрунтям для удосконалення класифікації видів лізингу, що поєднує всі види лізингу (рис. 1).

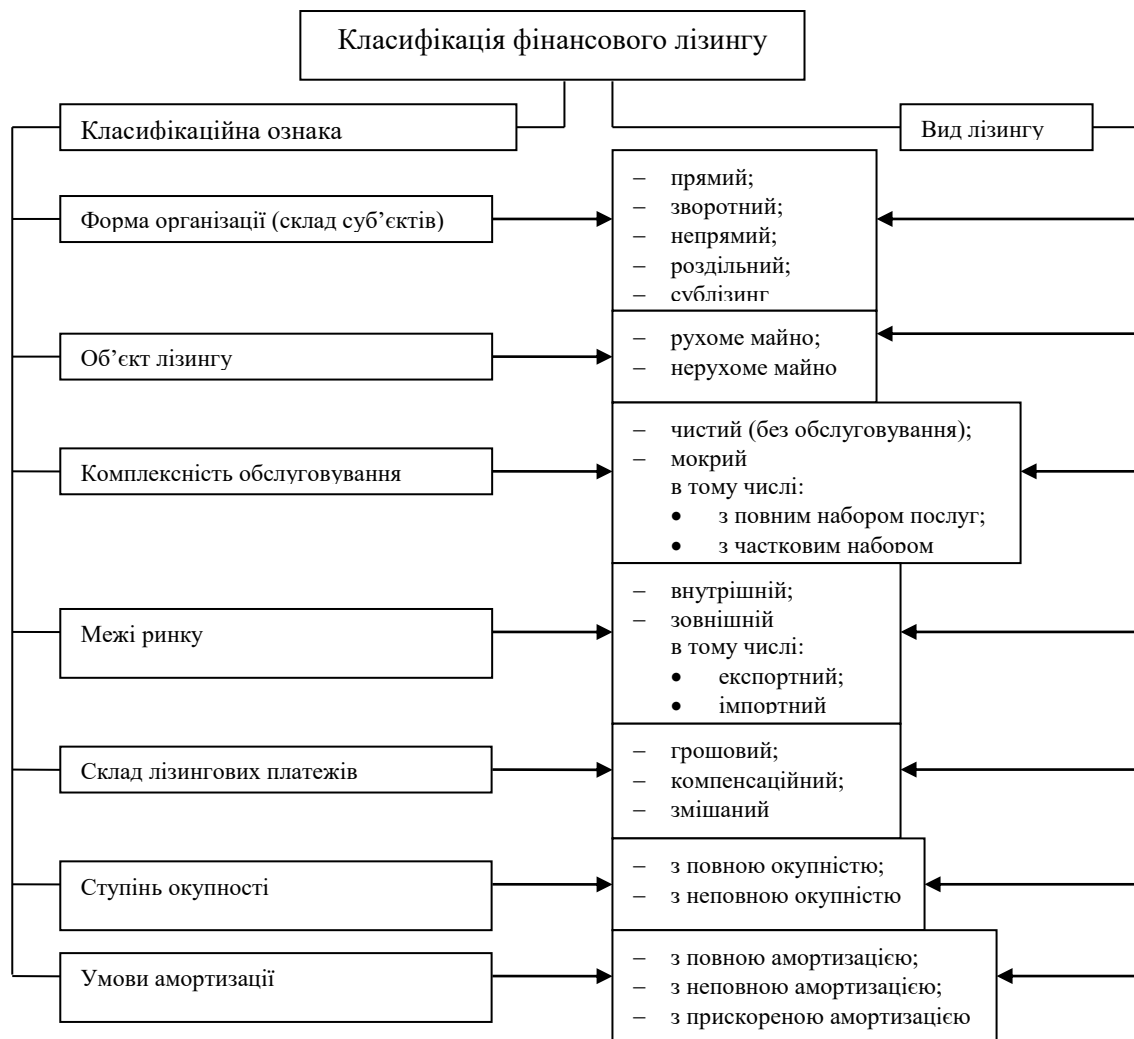


Рис. 1. Класифікація фінансового лізингу



Доведено, що законодавча база з питань лізингу в Україні за рядом параметрів не відповідає вимогам ринкової економіки. Це не дозволяє використовувати потенційні можливості для ефективного управління лізингом повною мірою. Узагальнення загальносвітового досвіду дало змогу показати, що для подальшого розвитку лізингу в Україні необхідно створення сприятливих умов, серед яких: усунення протиріч законодавства про лізинг, відмова від ототожнення лізингової операції з операцією купівлі, використання механізму прискореної амортизації на лізингове обладнання, позбавлення лізингових операцій від сплати ПДВ, зменшення податку на прибуток, затвердження на законодавчому рівні загально визнаної методики розрахунку лізингового платежу.

В результаті аналізу зарубіжного досвіду було доведено, що динамічний розвиток лізингової діяльності в розвинутих країнах став наслідком використання таких важливих інструментів, як податки та амортизація: змінюючи розміри податків, встановлюючи податкові пільги, збільшуючи або зменшуючи строки амортизації, держава формує сприятливе економічне середовище і спрямовує лізингову діяльність в потрібному напрямку.

Доведено, що у зв'язку з тим, що період відносин, які виникають між лізингодавцем і лізингоотримувачем, при лізингу основних виробничих фондів залізничного транспорту, як правило, зіставленні зі строком корисного використання, і тому носять довгостроковий характер, урахування фактору часу є обов'язковим. На підставі вже розроблених моделей і алгоритмів, що дозволяють орієнтуватися в істинній ціні майбутніх доходів або видатків з позиції поточного моменту, була запропонована методика оцінки економічної ефективності лізингу рухомого складу залізничного транспорту, яка ґрунтується на концепції дисконтованих грошових потоків.

Розроблення та обґрунтування шляхів поліпшення стану рухомого складу залізниць є можливим лише за умови аналізу сучасного його стану та особливостей розвитку лізингу на залізничному транспорті.

**У другому розділі – «Сучасний стан та особливості розвитку лізингової діяльності на залізничному транспорті»** розглянуте становлення лізингу в Україні, проаналізовано стан і тенденції розвитку ринку лізингових послуг, проведено аналіз стану та використання основних виробничих фондів залізниць України, доведено необхідність підвищення інвестиційної привабливості залізничної галузі.

В результаті аналізу доведено, що в структурі активів, переданих суб'єктам господарювання на умовах лізингу, вартість укладених угод лізингу залізничної техніки вже починаючи з 2003 р. стрімко зростає і в 2010 р. складає 60,5% в загальній вартості всіх угод (табл.2).

Доведено, що обсяг ринку лізингу має тенденцію до постійного зростання; кількість компаній, що діють на цьому ринку збільшується. В структурі джерел фінансування лізингових операцій переважають кредити банків і складають близько 61 %, в той час як власний капітал складає лише 7 %. Поступово зростає кількість угод, строк дії яких більше 10 років, що є досить позитивним фактом.

**Динаміка залізничної техніки в Україні, переданої на умовах лізингу  
в 2004-2010 рр.**

Показник	Роки						
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Вартість укладених угод лізингу залізничної техніки, млн. грн..	139,857	240,206	1255,932	10122,0	14628,9	16095,2	17100,3
Питома вага вартості угод лізингу залізничної техніки в загальній вартості всіх угод, %	13,1	13,8	39	56	51	59	60,5

Аналіз стану та використання основних фондів залізниць України довів, що загальний знос основних виробничих фондів залізниць України за період 2005 – 2009 рр. збільшився в середньому з 57,9% до 88,5%. Аналізуючи ступінь зносу по групах основних виробничих фондів, можна констатувати, що найбільший рівень зносу спостерігається по групі транспортні засоби. Саме в цю групу входить рухомий склад, а це означає, що вітчизняні залізниці працюють на межі своїх можливостей. Така ситуація може призвести до непередбачуваних наслідків. По Південній залізниці в 2008 році відзначається найвищий рівень зносу по даній групі – 92,7% (рис.2).

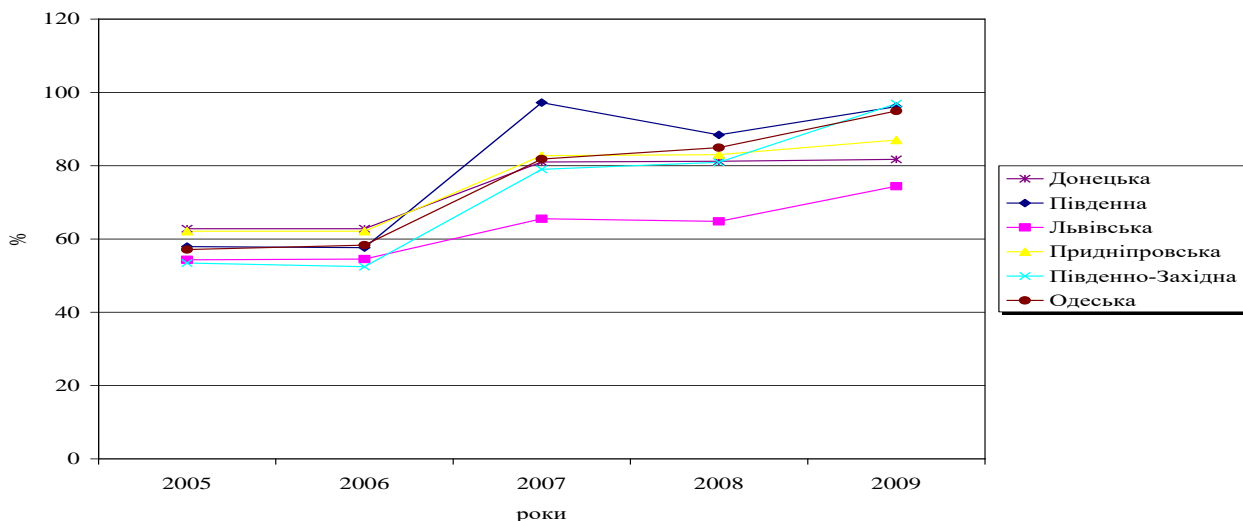


Рис. 2. Динаміка ступеня зносу основних виробничих фондів по залізницях України за період 2005 – 2009 рр.

Високий ступінь зносу вимагає істотних витрат на поточне втримування і ремонт основних засобів, створює небезпеку втрати технологічної стабільності залізничного транспорту й визначає значну потребу в інвестиціях.

Одним із пріоритетних завдань, що вимагає оперативного вирішення від залізничного транспорту, є нагальна потреба приведення стану та структури основних виробничих фондів у відповідність із передбачуваним зростанням обсягів перевезень шляхом активізації інвестиційних процесів, підвищення інвестиційної привабливості галузі. У зв'язку з цим для задоволення інвестиційної потреби в галузі розглядаються можливості мобілізації як внутрішніх, так і залучення зовнішніх джерел фінансування інвестицій.

Встановлено, що лізинг, поряд із традиційними методами фінансування, здатний забезпечити вирішення проблеми задоволення інвестиційної потреби галузі. Даний метод фінансування є кращим для всіх потенційних суб'єктів лізингового процесу, що обумовлено іманентно властивими йому перевагами та особливостями законодавчого регулювання.

В результаті аналізу виявлено, що існуючі лізингові компанії зіткнулися з труднощами в отриманні кредитних ресурсів та зі збільшенням процентних ставок. Пропонується варіант функціонування галузевої лізингової компанії, засновником якої виступатиме Експрес-Банк, яка зможе максимально використовувати переваги лізингу і впроваджувати необхідні проекти з модернізації залізничної галузі. Банк при організації лізингових операцій має такі переваги: розширення мережі клієнтів, збільшення обсягів і видів активних операцій, одержання значного додаткового доходу.

У результаті досліджених нами підходів до впровадження лізингу взагалі та на залізничному транспорті зокрема, було удосконалено взаємозв'язок суб'єктів лізингового процесу на залізничному транспорті за рахунок введення дочірньої лізингової компанії Експрес-Банку, що представлено у вигляді схеми на рисунку 3.

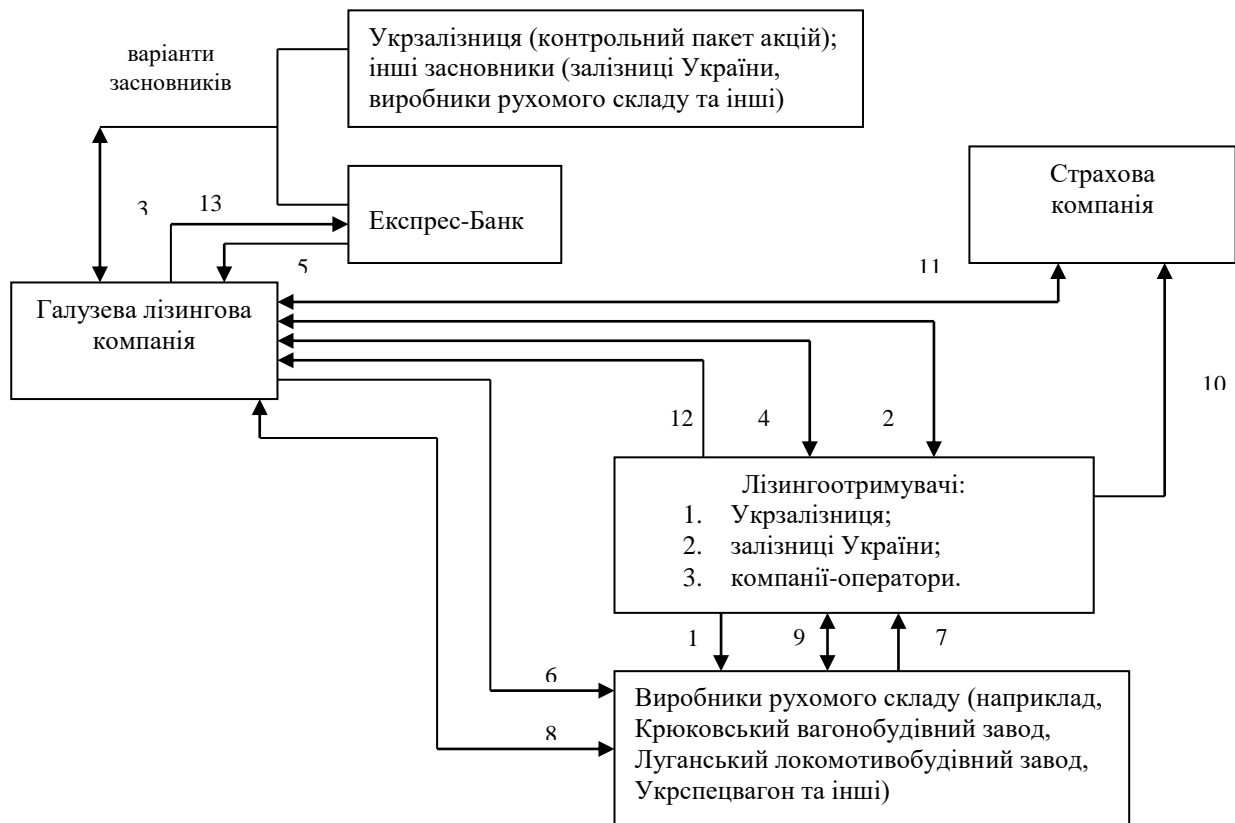


Рис. 3. Схема організації лізингу на залізничному транспорті при функціонуванні галузевої лізингової компанії:

1, 2, 3 – вибір виробника рухомого складу, розробка і аналіз лізингового проекту, узгодження з засновниками прийнятого рішення про фінансування; 4 - укладання договору лізингу; 5 – отримання кредиту; 6 - оплата рухомого складу; 7, 8, 9 – надання рухомого складу, укладання договору купівлі-продажу, укладання договору на технічне обслуговування майна, що надане в лізинг; 10, 11 – укладання договору страхування майна та страхові платежі, страхування несплати лізингових платежів; 12 – виплата лізингових платежів. 13 – повернення кредиту та його сплата.

Завдяки сформованій економічній кон'юнктурі, відстороненості держави від фінансування залізничного транспорту, високій вартості довгострокових кредитних ресурсів, обмежених можливостей мобілізації внутрішніх джерел фінансування реальних інвестицій інтегрування лізингу в галузь дозволить відновити фондний потенціал (в першу чергу рухомий склад).

Ефективність подальшого впровадження лізингу необхідно забезпечити розробкою і затвердженням єдиної методики розрахунку величини лізингового платежу, а також вдосконаленням методичних підходів до оцінки економічної ефективності лізингу.

У *третьому розділі* – «Вдосконалення методичного забезпечення лізингових операцій на залізничному транспорті України» дістали подальшого розвитку класифікації лізингових платежів та лізингових ризиків, обґрунтовано вибір методики оцінки економічної ефективності лізингу, містяться основні положення удосконаленої методики оцінки економічної ефективності лізингу рухомого складу залізничного транспорту.

Одним з істотних і складних завдань у взаємодії галузевої лізингової компанії та лізингоотримувача є визначення суми лізингових платежів і графік їхніх виплат.

На основі аналізу досліджень провідних вчених з питань лізингу зроблено висновок: єдиної класифікації лізингових платежів немає; існуючі класифікації відрізняються за обсягом інформації та ознаками; однакові ознаки лізингових платежів можуть називатися по-різному. Це стало підґрунтям для удосконалення класифікації лізингових платежів (рис. 4).



Рис. 4. Класифікація лізингових платежів

З'ясовано, що лізингова діяльність, як і впровадження в практику будь-яких нових видів підприємницької діяльності, пов'язана з ризиками. Відзначено, що різкі стрибки інфляції, невпевненість у законодавчій сфері, криза платежів та інші подібні обставини характеризують інвестиційну

діяльність галузі як сферу підвищеного ризику. Для лізингу як однієї з форм інвестування також характерні ризики. Вони існують на всіх етапах реалізації лізингової операції, починаючи з одержання лізинговою компанією від потенційного лізингоодержувача заявки на лізинг до кінцевої реалізації лізингової угоди. З метою ефективного застосування аналізу, відповідних методів і заходів управління ризиком виникає необхідність його класифікації при лізингових операціях. На підставі існуючих була удосконалена класифікація лізингових ризиків, в якій було виділено фактори глобального та локального впливу.

Найбільш відповідальним та вирішальним етапом при прийнятті рішення суб'єктами господарювання щодо оновлення основних засобів виробництва на основі лізингу є загальна оцінка його економічної ефективності. З цією метою було проведено порівняльний аналіз методик оцінки економічної ефективності лізингу, які розрізняються кількістю вихідних даних, ступенем складності розрахунків, кінцевими показниками, що є критеріями оцінки ефективності. В результаті було виявлено переваги та недоліки цих методик та систематизовано їх за одним критерієм, у якості якого виступає правило моделювання грошового потоку. Така диференціація методик дозволить лізингоотримувачу вибрати потрібну методику оцінки економічної ефективності лізингу залежно від умов майбутньої угоди, важливості урахування зазначених факторів, пріоритетності кінцевого показника.

В результаті проведених досліджень було виявлено, що ефективність лізингу можна визначити тільки в порівнянні із близьким за сферою застосування методом фінансування реальних інвестицій. Таким чином, лізингоотримувачу треба здійснити вибір найбільш економічного методу фінансування реальних інвестицій, а саме: придбання у власність на умовах банківського кредиту, на умовах лізингу або купівлі за власні кошти.

Проведене дослідження показало, що загальновизнана методика оцінки економічної ефективності лізингу відсутня. У результаті суб'єкти господарювання стикаються із проблемою вибору методики, що легко інтерпретується та буде змістовною, що доводить економічну доцільність використання лізингу менеджерам, відповідальним за прийняття управлінських рішень.

В основу удосконаленої нами методики покладена концепція дисконтованих грошових потоків DCF (discounted cash flows). Однією з переваг даної концепції є те, що вона дозволяє врахувати часову вартість грошей і ризикованість грошових потоків. Використання запропонованої методики визначення ефективності лізингу має універсальний характер, оскільки дозволяє визначати ефективність лізингу не лише в порівнянні з кредитом чи фінансуванням за рахунок власних коштів, але й окремих видів лізингу між собою.

Алгоритм порівняльного аналізу лізингу й кредиту, і вибору економічно доцільного методу фінансування реальних інвестицій представлений на рисунку 5.

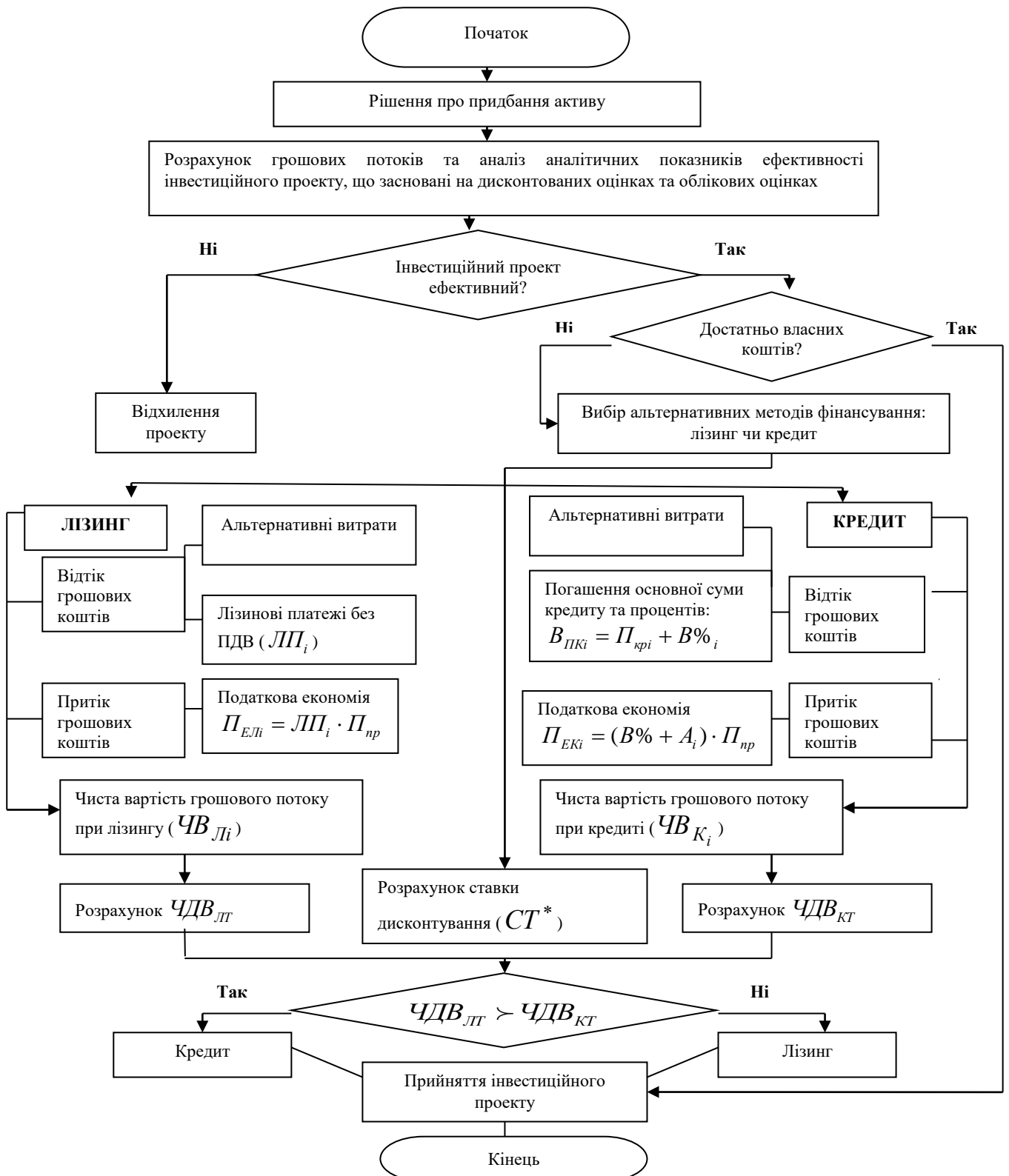


Рис. 5. Алгоритм оцінки економічної ефективності лізингу рухомого складу залізничного транспорту

В розрахунках використано вірогідні умови: вартість електровозу 20 млн. грн., термін лізингу 10 років, комісійна винагорода лізинговій компанії 5%, процент за кредит – 20%, за умови участі дочірньої лізингової компанії процент за кредит складає 12%. Розрахунки лізингових платежів проводилися за різноманітними методиками (методичні рекомендації Російської Федерації,

метод фінансових рент, методика складових) та різних умовах нарахування амортизації (рівномірний та з коефіцієнтом прискорення 3).

Аналіз розрахунків дисконтованих вартостей придбання нового електровозу за рахунок лізингу та кредиту показав, що при використанні тієї або іншої методики розрахунку лізингових платежів, зміни графіка їхніх виплат, ставки по кредиту та відповідно ставки дисконтування, лізингової маржі або лізингового відсотка, урахування альтернативних витрат ранжирування можливих методів фінансування придбання рухомого складу може бути іншим.

В роботі було доведено, що саме за рахунок введення галузевої лізингової компанії, створеної Експрес-Банком, проведення лізингових операцій в повній мірі відповідає потребам залізниць.

## ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі здійснено теоретичне обґрунтування та узагальнення актуальних питань розвитку лізингових відносин на залізничному транспорті, що сприяє підвищенню конкурентоспроможності залізничної галузі. Узагальнення отриманих результатів дослідження дозволяє зробити наступні висновки:

1. Доведено необхідність відокремлення лізингу від інших класичних видів фінансово-господарської діяльності (орендою, кредитом, купівлею-продажем) з метою уникнення вузькості його розгляду на підставі аналізу підходів до визначення сутності лізингу в економічній літературі. Запропоновано визначення сутності поняття «лізинговий процес», під яким розуміється впорядкована сукупність взаємопов'язаних дій основних суб'єктів лізингу по організації та реалізації лізингової угоди. З метою чіткого уявлення потенційному лізингоотримувачеві про механізм проведення лізингової угоди та її економічної доцільності було виділено основні етапи лізингового процесу – від концептуальної ідеї до практичної реалізації лізингового проекту.

2. Досліджено існуючі методичні підходи до класифікації видів лізингу та запропоновано таку, яка ґрунтується на тому, що базовим видом лізингу є фінансовий і класифікується за такими ознаками: форма організації (склад суб'єктів), об'єкт лізингу, комплексність обслуговування, межі ринку, склад лізингових платежів, ступінь окупності, умови амортизації. Така класифікація дозволяє врахувати накопичений досвід і усуває недоліки існуючих методик, і може бути деталізована або розширена за рахунок включення нових класифікаційних ознак.

3. Дослідження стану основних виробничих фондів свідчить про їх високий ступінь зносу та вимагає істотних витрат на поточне втримування й ремонт, що створює небезпеку втрати технологічної стабільності залізничного транспорту та не відповідає сучасним вимогам функціонування транспорту в умовах конкуренції. Запропоновано впровадження галузевої лізингової компанії, діяльність якої дозволить відновити фондочий потенціал (у першу чергу рухомий склад) та забезпечити ефективність і безпеку залізничних

перевезень в результаті зниження витрат на ремонт морально та фізично зношеного рухомого складу.

4. Запропоновано класифікацію лізингових платежів, в якій відокремлено основні ознаки від другорядних, що дає змогу в повному обсязі врахувати та спланувати всі можливі варіанти сплати лізингових платежів для повноцінного забезпечення ефективності лізингової діяльності.

5. Доведено, що всі ризики, пов'язані з лізинговою діяльністю, можна класифікувати на локальні (ризики, які повинні враховувати лізингодавець та лізингоотримувач) та глобальні (ризики, які виникають на загальнодержавному рівні), що дозволить максимально врахувати всі ризики при страхуванні лізингової діяльності.

6. Проведено систематизація існуючих методик оцінки ефективності лізингу за одним критерієм, у якості якого виступає правило моделювання грошового потоку, що дозволить потенційному лізингоотримувачу здійснити вибір на користь тієї або іншої методики в залежності від умов майбутньої лізингової угоди.

7. Доведено необхідність удосконалення методичного підходу до визначення пріоритетності реалізації альтернативних методів фінансування при оновленні рухомого складу, що дозволить впроваджувати на залізничному транспорті найбільш економічно доцільні інвестиційні проекти, спрямовані на оновлення рухомого складу, сприяючи більш ефективному проведенню інвестиційної політики.

## СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

– у наукових фахових видання:

1. Журавлева Е. Н. (Лукьянова Е. Н.) Пути активации лизинговой деятельности на Украине и на железнодорожном транспорте / Л. А. Позднякова, Е. Н. Журавлева (Е. Н. Лукьянова) // Вісник харківського національного університету ім. В. Н. Каразіна: економ. серія – 2004. – Вип. 630. – Ч. 2. – С. 183 – 187.

2. Журавльова О. М. (Лук'янова О. М.) Економіко-правове забезпечення договору фінансового лізингу / Л. О. Позднякова, О. М. Журавльова (О. М. Лук'янова) // Вісник харківського національного університету ім. В. Н. Каразіна: економ. серія – 2005. – Вип. 663. – С. 311 – 315.

3. Журавлева Е. Н. (Лукьянова Е. Н.) Методологический подход к проблеме лизинга на железных дорогах / Л. А. Позднякова, Е. Н. Журавлева (Е. Н. Лукьянова) // Вісник економіки транспорту та промисловості: зб. наук.-практ. ст. УкрДАЗТ. – 2006. – № 13. – С. 265 – 269.

4. Журавльова О. М. (Лук'янова О. М.) Теоретичні підходи до класифікації лізингу / Л. О. Позднякова, О. М. Журавльова (О. М. Лук'янова) // Вісник економіки транспорту та промисловості: зб. наук.-практ. ст. УкрДАЗТ. – 2005. – № 12. – С. 145 – 149.

5. Журавльова О. М. (Лук'янова О. М.) Лізинг як форма фінансування інноваційних процесів на залізничному транспорті України / О. М. Журавльова



// Вісник львівського політехнічного університету. – 2006. - № 15. – С. 186 – 191.

6. Журавлева Е. Н. (Лукьянова Е. Н.) Проблемы методологического подхода относительно развития лизинга на железнодорожном транспорте / Л. А. Позднякова, Е. Н. Журавлева (Е. Н. Лукьянова) // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна: зб. наук.ст. – 2006. – Вип. 10. – С. 201 – 203.

7. Лук'янова О. М. Методика оцінки економічної ефективності лізингу рухомого складу залізничного транспорту / О. М. Лук'янова // Вісник економіки транспорту та промисловості: зб. наук.-практ. ст. УкрДАЗТ. – 2010. – № 30. – С. 45 – 50.

8. Лук'янова О. М. Теоретичні аспекти лізингової діяльності в Україні / О. М. Лук'янова // Вісник економіки транспорту та промисловості: зб. наук.-практ. ст. УкрДАЗТ. – 2010. – № 32. – С. 127 – 131.

– у тезах доповідей на міжнародних конференціях:

9. Журавлева Е. Н. (Лукьянова Е. Н.) Возможность применения лизинговых операций в условиях интермодальных перевозок / Е. Н. Журавлева (Е. Н. Лукьянова) // Вісник економіки транспорту та промисловості: зб. наук.-практ. ст. УкрДАЗТ. – 2004. – № 7. – С. 41.

10. Журавльова О. М. (Лук'янова О. М.) Проблеми методологічного підходу щодо розвитку лізингу на залізничному транспорті / О. М. Журавльова (О. М. Лук'янова) // Проблеми економіки транспорту. IV Міжнародна наукова конференція : тези доповідей. – Дніпропетровськ : ДІТ. – 2005. – С. 51-52.

11. Дейнека О.Г. Основні передумови обґрунтування впровадження лізингу на залізницях України / О.Г. Дейнека, О.М. Журавльова (О. М. Лук'янова) // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. – 2005. – С. 132.

12. Журавльова О. М. (Лук'янова О. М.) Лізинг як один з шляхів підвищення конкурентоздатності залізничного транспорту / О. М. Журавльова (О. М. Лук'янова) // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України. 2-га Міжнародна науково-практична конференція : тези доповідей. – Харків : УкрДАЗТ, – 2006. – №14. – С. 51.

13. Журавльова О. М. (Лук'янова О. М.) Застосування лізингу підприємствами залізничного транспорту в умовах конкурентного середовища / О. М. Журавльова (О. М. Лук'янова) // Проблеми економіки транспорту. V Міжнародна наукова конференція : тези доповідей. – Дніпропетровськ : ДІТ, – 2006. – С. 30.

14. Журавльова О. М. (Лук'янова О. М.) Лізинг як одна з найефективніших форм фінансування інноваційних процесів / О. М. Журавльова (О. М. Лук'янова) // Управління інноваційним процесом в Україні: проблеми, перспективи, ризики. Міжнародна науково-практична конференція: тези доповідей. – Львів. – 2006. – С. 285.

15. Журавлева Е. Н. (Лукьянова Е. Н.) Методика расчета лизинговых операций / Л. А. Позднякова, Е. Н. Журавлева (Е. Н. Лукьянова) // Проблемы

экономики и управления на железнодорожном транспорте : материалы междунар. науч.-практ. конф. – К.: КУЕТТ, – 2006. – С. 84 – 87.

16. Лук'янова О. М. Обґрунтування вибору методики оцінки лізингу рухомого складу залізничного транспорту / О. М. Лук'янова // Проблеми економіки транспорту. ІХ Міжнародна наукова конференція : тези доповідей. – Дніпропетровськ : ДПТ. – 2010. – С. 161.

17. Лук'янова О. М. Лізинг як один з напрямків підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту / О. М. Лук'янова // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте. V Международная научно – практическая конференция: тезисы докладов. – Днепропетровск. – 2010. – С. 69 – 71.

#### АНОТАЦІЯ

***Лук'янова О.М. Шляхи удосконалення застосування лізингу рухомого складу на залізничному транспорті України. – рукопис.***

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2011.

Дисертаційну роботу присвячено удосконаленню лізингової діяльності з метою підвищення її ефективності на залізничному транспорті України.

Удосконалено взаємозв'язок суб'єктів лізингового процесу на залізничному транспорті за рахунок введення дочірньої лізингової компанії Експрес-Банку та теоретичні підходи до класифікації методик оцінки ефективності лізингу, що дасть змогу потенційному лізингоотримувачу в залежності від умов майбутньої лізингової угоди та пріоритетності кінцевого показника обґрунтовано здійснити вибір тієї або іншої методики.

Удосконалено методичний підхід до оцінки економічної ефективності лізингу рухомого складу залізничного транспорту, який доповнюється визначенням проміжних показників.

Запропоновано авторське бачення поняття “лізинговий процес”, розроблена класифікація основних видів лізингу, яка є узагальненням існуючих, удосконалені класифікації лізингових платежів, а також лізингових ризиків за рахунок виділення факторів локального та глобального впливу.

***Ключові слова:*** лізинг, рухомий склад, реальні інвестиції, економічна ефективність.

#### АННОТАЦИЯ

***Лукьянова Е.Н. Пути усовершенствования применения лизинга подвижного состава на железнодорожном транспорте Украины. – Рукопись.***

Диссертация на соискание учёной степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальним хозяйством. – Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2011.

Диссертационная работа посвящена обоснованию возможности использования лизинговых операций для финансирования процессов обновления подвижного состава железнодорожного транспорта в условиях высокого уровня его изношенности и ограниченных финансовых возможностей для осуществления его обновления.

Осуществлена оценка потенциально возможных источников обновления основных производственных фондов предприятий, в результате чего сделан вывод о том, что целесообразнее применять лизинговые операции по сравнению с самофинансированием (размер прибыли и амортизационных отчислений недостаточен для капиталовложений) и банковскими кредитами (малодоступность и высокая стоимость долгосрочных кредитов).

На основании теоретического обобщения различных подходов к определению сущности финансового лизинга как формы инвестирования и его специфических особенностей проведено уточнение данной экономической категории.

Обосновано авторское видение понятия «лизинговый процесс», под которым предполагается понимать упорядоченную совокупность взаимосвязанных действий основных субъектов лизинга по организации и реализации лизингового соглашения.

Получила дальнейшее развитие классификация видов лизинга, где в качестве основных классификационных признаков выделены: форма организации (состав субъектов), объект лизинга, комплексность обслуживания, границы рынка, состав лизинговых платежей, степень окупаемости, условия амортизации.

Оценено юридическое регулирование лизинга, в результате чего выявлено, что действующее законодательство не способствует реализации функций, присущих современному лизингу. Действующая система налогообложения Украины не стимулирует предприятия использовать лизинговые операции.

В результате обобщения зарубежного опыта развития лизинга выявлено, что общемировые тенденции развития лизингового бизнеса связаны со значительной поддержкой со стороны государства, выраженной в форме налоговых льгот и введении ускоренной амортизации. Определены основные направления трансформации лизинга в отечественную практику.

Проанализированы методические подходы к оценке эффективности лизинга, в результате чего были сделаны выводы о целесообразности учета фактора времени. В качестве методики, которая будет учитывать данный фактор предложена концепция дисконтированных денежных потоков.

В результате анализа выявлено, что значительная часть эксплуатируемого парка морально устарела и физически изношена и не отвечает современным требованиям функционирования транспорта в условиях конкуренции. Обоснована необходимость усовершенствования взаимосвязи субъектов лизинговой деятельности за счет создания дочерней лизинговой компании, основателем которой будет Экспресс-Банк, что даст возможность обновлять подвижной состав на льготных условиях.

Обосновано, что определяющим для всех видов лизинга является лизинговый платеж. Анализ материалов и публикаций позволил утверждать, что на сегодня наработано много различных классификаций лизинговых платежей, которые отличаются по объему информации и признакам. В результате была предложена усовершенствованная классификация лизинговых платежей, где в качестве основных признаков выделены: форма платежа, метод начисления платежа, периодичность внесения платежа и способ внесения платежа. Также получила дальнейшее развитие классификация лизинговых рисков за счет выделения факторов глобального и локального влияния.

Предложены теоретические подходы к классификации методик оценки эффективности лизинга, в основе которой лежит один критерий – правило моделирования денежного потока. Такая дифференциация методик позволит потенциальному лизингополучателю обоснованно сделать выбор методики в зависимости от условий будущей лизинговой сделки и приоритетности конечного показателя.

Предложен методический подход к оценки экономической эффективности лизинга подвижного состава железнодорожного транспорта, который дополнен определением промежуточных показателей, варьирование которыми в условиях проведения конкретной сделки позволит повысить достоверность результатов и будет способствовать принятию обоснованных и оптимальных решений в инвестиционной деятельности предприятий железнодорожного транспорта. В результате был предложен алгоритм расчета и сопоставления совокупных затрат лизингополучателя на финансирование получения основных производственных фондов железнодорожного транспорта.

Проведены расчеты приобретения магистрального локомотива на основе альтернативных методов финансирования, таких как финансовый лизинг и банковский кредит.

**Ключевые слова:** лизинг, подвижной состав, реальные инвестиции, экономическая эффективность.

## ANNOTATION

*Lukyanova O.M. Ways of leasing application improvement of rolling stock on the railway transport of Ukraine. – Manuscript.*

The thesis to obtain the scientific degree of Candidate of Economic Sciences according to the specialty 08.00.03 – economics and management of national economics. – Ukrainian State Academy of Railway Transport, Kharkiv, 2011.

Dissertation work is devoted to the improvement of leasing activity with the purpose of its efficiency increasing on the railway transport of Ukraine.

The chart of organization of leasing is improved on a railway transport due to introduction of daughter's leasing company Express-bank and scientific approaches to the classification of methods of estimation of leasing efficiency which will allow potential leasing receiver to choose properly this one that method depending on future leasing agreement and priority of final index.

The methodical approach to the estimation of economic efficiency of railway transport rolling stock leasing, which is supplemented with intermediate indexes determination, is improved.

It is offered an author's vision of "leasing process" concept, classification of basic types of leasing, which is generalization of existing, is developed, classifications of leasing payments and also leasing risks due to the selection of factors of local and global influence are improved.

**Keywords:** leasing, rolling stock, real investments, economic efficiency.

ЛУК'ЯНОВА ОЛЕНА МИКОЛАЇВНА

**ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ЗАСТОСУВАННЯ ЛІЗИНГУ РУХОМОГО  
СКЛАДУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ**

*Спеціальність 08.00.03 - економіка та управління національним  
господарством*

**АВТОРЕФЕРАТ**

дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск

Каличева Н.Є.

---

Підписано до друку .09.2011 р. Формат паперу 60x84 1/16.  
Друк різнограф. Папір офсетний. Обсяг 0,9 ум. друк. арк.  
Наклад 100 прим. Зам. № . Безкоштовно.

---

Видавництво УкрДАЗТ.  
Свідоцтво про державну реєстрацію ДК № 2874 від 12.06.2007 р.  
61050, Харків, майдан Фейєрбаха, 7  
Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7