

УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Ткаченко Світлана Євгенівна

УДК 336.47:339.187.6:656.2

**ВИКОРИСТАННЯ ЛІЗИНГОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ ДЛЯ
ООНОВЛЕННЯ ОСНОВНОГО КАПІТАЛУ ПІДПРИЄМСТВ
(НА ПРИКЛАДІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ)**

Спеціальність 08.06.01 – економіка, організація і управління
підприємствами

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків – 2003

Дисертацією є рукопис.

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

Науковий керівник – кандидат економічних наук, доцент **Крихтіна Неоніла Михайлівна** – Українська державна академія залізничного транспорту Міністерства транспорту України, доцент кафедри фінансів

Офіційні опоненти: - доктор економічних наук, професор Галуза Станіслав Григорович, Харківський національний університет ім.В.Н.Каразіна Міністерства освіти і науки України, професор кафедри економічної теорії та економічних методів управління;
- кандидат економічних наук, доцент Холодний Геннадій Олександрович, Харківський державний економічний університет Міністерства освіти і науки України, доцент кафедри економіки та маркетингу

Провідна установа – Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, відділ ринку транспортних послуг, м.Одеса

Захист відбудеться “___”_____ 2003р. о ___ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 64.820.05 Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м.Харків, майдан Фейєрбаха,7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м.Харків, майдан Фейєрбаха,7.

Автореферат розісланий “___”_____ 2003р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

Чорнобровка І.В

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Необхідною умовою зростання економічного потенціалу та виходу України з економічної кризи є ефективне функціонування транспортної системи. Її основу становлять залізниці, що забезпечують єдність основних ланок народно-господарського комплексу. Основний капітал підприємств залізничного транспорту на сьогоднішній день має дуже високий рівень фізичної та моральної зношеності (тягового рухомого складу – 77%, вантажних вагонів – понад 65%). Обсяги та доступність традиційних джерел фінансування оновлювальних процесів у галузі, до яких належать власні кошти, бюджетне фінансування, банківські кредити, не задовольняють інвестиційні потреби залізничних підприємств у здійсненні широкомасштабного оновлення основного капіталу. Тому пошук нетрадиційних форм фінансування цього процесу на залізничному транспорті потребує подальших досліджень.

Серед нетрадиційних форм фінансування відтворювальних процесів виробництва окреме місце посідає лізинг, який відкриває нові можливості для вирішення проблеми оновлення основного капіталу. Зростання масштабів впровадження лізингових операцій в сучасних умовах зумовлено тим, що вони підвищують конкурентоздатність продукції, полегшують виплату податків та стають одним з прогресивних методів матеріально-технічного забезпечення виробництва.

Значний вклад у розробку питань теорії лізингу, методології його розвитку, формування відповідної інфраструктури, підходів щодо визначення напрямів підвищення ефективності лізингових операцій, питань їх правового забезпечення внесли вітчизняні та іноземні вчені: Н.Внукова, В.Газман, С.Галуза, В.Горемикін, Є.Кабатова, С.Катирін, Л.Лепа, В.Мищенко, О.Ольховіков, Л.Прилуцький, В.Трач, Г.Холодний, Є.Чекмарьова, С.Майерс, Д.Ділл, А.Батиста та ін. Вивчення опублікованих праць показало, що використання лізингових відносин потребує подальших досліджень та розробки методичних підходів до їх здійснення, особливо у галузі залізничного транспорту України, де раніше питання використання лізингу в процесі технічного оновлення виробництва не розглядалося.

Однією із важливих сфер, у якій лізинг може продемонструвати свою ефективність, є інвестування у розвиток матеріально-технічної бази та вцілому основного капіталу підприємств залізничного транспорту України. Тому актуальним слід вважати дослідження сучасного стану основного капіталу підприємств залізничного транспорту України, процесу його оновлення, сутності лізингових технологій та їх впровадження у галузь залізничного транспорту, визначення об'єктів та суб'єктів лізингової діяльності, видів та форм лізингу, які були б найбільш ефективними і прийнятними в умовах обмеженості власних, позикових та бюджетних ресурсів, а також розробку організаційно-економічних заходів з реалізації лізингових технологій згідно діючого законодавства, пропозицій щодо його покращення, обґрунтування ефективності використання лізингу у порівнянні з іншими джерелами фінансування інвестиційної діяльності.

Актуальність проблеми та необхідність формування методичної бази лізингових технологій на залізничному транспорті з метою активізації інвестиційних процесів у галузі зумовила вибір теми, мети, задач та структури дослідження.

Зв'язок з науковими програмами, планами, темами. Наукова робота є ініціативною й одночасно складовою частиною досліджень, проведених відповідно до Концепції і програми реструктуризації на залізничному транспорті України, а також до Концепції реформування транспортного сектора України.

Мета і задачі дослідження. Мета дисертаційної роботи полягає в обґрунтуванні економічних, фінансових та організаційних засад формування механізму лізингових відносин, що охоплюють інвестування у відтворення основного капіталу залізниць, в розробці організаційно-методичних і практичних рекомендацій для забезпечення високої ефективності лізингових угод.

У відповідності до цієї мети у дисертаційній роботі були поставлені наступні задачі:

- визначити сутність процесу оновлення основного капіталу у народному господарстві в сучасних ринкових умовах;
- оцінити стан основного капіталу підприємств Укрзалізниці;
- дослідити сутність і зміст лізингових технологій та виявити можливості їх застосування у галузі залізничного транспорту з визначенням об'єктів та суб'єктів лізингової діяльності;
- проаналізувати класифікаційні форми лізингу з метою виявлення найбільш придатних з них для інвестування в основний капітал підприємств залізничного транспорту;
- розробити організаційно-методичні заходи з впровадження обраних форм лізингу у практику діяльності підприємств Укрзалізниці;
- виявити переваги та недоліки існуючих форм фінансування процесу оновлення основного капіталу підприємств залізничного транспорту та вірогідні можливості та загрози впровадження лізингових технологій як фактору технічного переозброєння виробництва;
- проаналізувати існуючі методики оцінки ефективності лізингу;
- визначити економічну ефективність лізингових технологій інвестування у порівнянні з придбанням основних засобів на умовах банківського довгострокового кредиту;
- довести (за допомогою динамічного програмування), що фінансовий лізинг, з точки зору економічних інтересів лізингоотримувача, є більш вигідною і прийнятною для нього формою товарного кредитування, ніж оперативний лізинг;
- здійснити оптимізацію витрат, що мають місце при застосуванні фінансового та оперативного видів лізингу, на прикладі оновлення рухомого складу Південної залізниці.

Об'єктом дослідження став процес оновлення основного капіталу підприємств залізничного транспорту в умовах обмеженості ресурсів технічного переоснащення.

Предметом дослідження є лізингові технології та організація їх ефективного використання.

Методи дослідження. Дослідження побудовано на діалектичному методі пізнання взаємопов'язаних економічних явищ і протиріч, системному розгляді проблем управління процесами технічного оновлення виробництва, досягненнях світової та вітчизняної економічної думки в галузі теорії ефективності виробництва, господарського управління, відтворення, фінансово-кредитних відносин.

Для досягнення поставленої в роботі мети використані методи логічного, порівняльного і факторного аналізу; метод семантичного аналізу для надання зваженого визначення процесу оновлення основного капіталу підприємств у сучасних ринкових умовах; метод експертних оцінок пріоритетів для визначення найбільш прийнятних форм лізингу для підприємств галузі в умовах обмеженості власних та позикових коштів; метод SWOT-аналізу для визначення переваг і недоліків існуючих форм фінансування процесів оновлення на підприємствах Укрзалізниці та визначення можливостей і загроз, які можуть виникнути при впровадженні лізингових технологій у практику; метод динамічного програмування для оптимізації витрат на придбання рухомого складу з використанням лізингової форми фінансування та визначення умов лізингу, при яких ці витрати були б мінімальними.

Інформаційною базою дослідження стали законодавчі і нормативні акти України, статистичні дані, поточна звітність окремих підприємств, інструктивні матеріали галузі залізничного транспорту, довідкові матеріали, публікації вітчизняних та іноземних авторів, результати наукових розробок, у тому числі виконаних за участю дисертанта, матеріали науково-практичних конференцій та інші джерела.

Наукова новизна одержаних результатів, які були отримані автором особисто, полягає у наступному:

- 1) надано визначення сутності процесу оновлення основного капіталу підприємств залізничного транспорту з урахуванням специфіки ринкової економіки, в якому акцент зроблено на підвищення ефективності виробництва та забезпечення їх конкурентоспроможності при застосуванні оновленого капіталу;
- 2) вперше введено у науковий оборот та практику господарювання визначення “лізингова технологія”, під якою розуміється єдність форм лізингу та організаційних заходів щодо їх впровадження, що дозволяє чітко й повно визначити механізм реалізації лізингових угод;
- 3) обґрунтовано доцільність застосування на підприємствах залізничного транспорту зворотної та компенсаційної форм фінансового лізингу, враховуючи жорстку обмеженість їх власних ресурсів технічного оновлення;
- 4) вперше запропоновано використання зворотного лізингу для ремонту техніки;
- 5) удосконалено теоретичні та методичні засади визначення ефективності лізингової угоди з урахуванням інтересів лізингодавця і лізингоотримувача, зробивши головним фактором її оцінки розмір ставки комісійної винагороди лізингодавцю за надані лізингові послуги.

Результати дослідження, відображені в пунктах 1, 2, 4, є новими, в пунктах 3, 5 - істотно доповнюють існуючі положення і вносять в них часткову новизну.

Практичне значення отриманих результатів полягає у: виявленні можливостей застосування лізингових технологій фінансування процесу оновлення основного капіталу підприємств залізничного транспорту; визначенні найбільш придатних форм лізингу для застосування їх у сучасних умовах; виявленні переваг та недоліків існуючих форм фінансування процесу оновлення основного капіталу підприємствами галузі та імовірних можливостей та загроз впровадження з цією метою лізингових технологій; розробці організаційно-методичного забезпечення впровадження обраних форм лізингу у практику діяльності підприємств Укрзалізниці; застосуванні зворотного лізингу для ремонту техніки, що дозволить модернізувати значні масиви техніки, яка потребує ремонту, забезпечити розрахунки підприємств за ремонт, завантажити потужності, що простоюють, на ремонтних заводах; удосконаленні методичних засад визначення ефективності лізингових угод, зробивши головним фактором її оцінки розмір ставки комісійної винагороди лізингодавцеві за надані лізингові послуги і визначивши оптимальне значення цієї ставки для лізингодавця і лізингоотримувача з урахуванням їх інтересів; порівнянні економічної ефективності лізингових технологій фінансування з придбанням основних фондів на умовах банківського кредиту; оптимізації витрат, що мають місце при застосуванні фінансового та оперативного видів лізингу, на прикладі оновлення рухомого складу Південної залізниці.

Результати дослідження використовуються у навчальному процесі Української державної академії залізничного транспорту при викладанні курсів “Фінанси”, “Фінанси підприємств”, “Інвестування” та “Ринок фінансових послуг”.

Особистий внесок здобувача. Наукові результати дисертації отримані автором самостійно і знайшли відображення в опублікованих ним одноосібних статтях.

Апробація роботи. Основні наукові положення і практичні результати дисертації доповідались на наступних науково-практичних конференціях: “Дослідження й оптимізація економічних процесів” (м.Харків, 2000р.), “Проблеми економіки транспорту в умовах його реструктуризації” (м. Дніпропетровськ, 2001р.), а також на науково-технічних конференціях, які проводилися в УкрДАЗТ (2000 – 2002рр.)

Публікації. Результати наукових досліджень опубліковані у 14 статтях загальним обсягом 3,6 д.а., з них 9 - у фахових виданнях загальним обсягом 2,4 д.а., в інших виданнях – 1,2 д.а.

Структура і обсяг дисертаційної роботи: Дисертація складається з вступу, трьох розділів, висновків, додатків та переліку використаних джерел (120 найменувань). Вона викладена на 165 сторінках основного тексту, містить 34 таблиці, 10 рисунків, 5 додатків.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У *вступі* розкрито сутність і стан наукової проблеми та її значущість, обґрунтовано актуальність теми дисертації, визначено мету, основні задачі, предмет, об'єкт і методи дослідження, охарактеризовано наукову новизну та практичне значення отриманих результатів.

У *розділі 1 “Економічна природа основного капіталу та його оновлення з використанням лізингових технологій”* за допомогою семантичного аналізу визначено сутність процесу оновлення основного капіталу підприємств та його ефективність, зроблено оцінку стану основного капіталу підприємств Укрзалізниці, визначено лізингові технології як фактор оновлення матеріально-технічної бази підприємств.

Економічна сутність процесу оновлення основного капіталу підприємств у ринковій економіці принципово відрізняється від сутності аналогічного процесу, який відбувався в адміністративно-командній економіці, коли існувало планове оновлення основних фондів, і до уваги не завжди приймалося, чи сприятиме воно підвищенню ефективності виробництва. Аналіз літератури з оновлення основних фондів показав, що і зараз сутність цього процесу визначається без урахування ринкових вимог. Уникаючи цього недоліка, автор, надає наступне визначення процесу технічного оновлення виробництва: *оновлення основного капіталу* – це процес придбання нового та (або) вдосконалення функціонуючого основного капіталу з метою підвищення ефективності виробництва і забезпечення конкурентоспроможності виробничо-господарського потенціалу підприємства.

Основними формами оновлення виробництва вважаються технічне переоснащення, модернізація та реконструкція виробництва, розширення діючих підприємств, нове будівництво. Технічне переоснащення, розширення діючих виробництв, нове будівництво потребують великих обсягів капіталовкладень, тоді як українські залізниці на цей час не мають таких ресурсів, щоб у повній мірі оновити вкрай зношений основний капітал. Тому на сьогодні, на думку автора, оптимальним та широкомасштабним варіантом оновлення основного капіталу залізниць може стати головним чином модернізація та реконструкція виробництва діючих підприємств.

З метою оптимального розв'язання проблеми оновлення активної частини основного капіталу галузі адміністрацією Укрзалізниці у 2001 році була прийнята Програма розвитку рухомого складу залізниць на 2002-2005 роки, в якій зазначено, що на період до 2005 року перевезення вантажів та пасажирів буде здійснюватися наявним рухомим складом з обмеженими обсягами закупівлі нового. Забезпечення належного технічного стану рухомого складу планується здійснювати шляхом його модернізації та капітального ремонту з подовженням встановленого терміну експлуатації та підвищення ефективності його використання.

Середній рівень зношеності основного капіталу українських залізниць складає 57% і на здійснення заходів його оновлення, які передбачені вище зазначеною Програмою, необхідно майже 6 млрд.грн. Власних коштів

Укрзалізниця не вистачає для повного фінансування цих заходів, доступ до банківських позик обмежений, бюджетне фінансування капіталовкладень майже відсутнє, тому підприємствам галузі пропонується використовувати не традиційні, а саме лізингові технології для оновлення їх основного капіталу.

Досвід ефективного використання лізингу іноземними країнами, зокрема, залізничними компаніями свідчить про те, що частка лізингу у загальному обсязі інвестицій економічно розвинутих країн складає 25-30%, і його застосування сприяє піднесенню економіки держав, які використовують цю форму фінансування оновлювальних процесів в умовах обмеженості фінансових ресурсів та пільгового оподаткування лізингових угод.

В умовах залізничного транспорту об'єктом лізингу є майно, яке можна віднести до основного капіталу, широкий спектр техніки, яка використовується підприємствами Укрзалізниця: пасажирські, вантажні (в т.ч. спеціалізовані) вагони, приміський рухомий склад, ремонтно-будівельна техніка, автоматизовані системи управління, обладнання для вагонних та локомотивних депо та ін., а суб'єктами лізингової діяльності виступають наступні підприємства та організації:

- *лізингодавцем* – галузева лізингова компанія “Укртранслізинг”, яка була утворена згідно з постановою Кабінету Міністрів України №840 від 08.06.1998 р. у вигляді відкритого акціонерного товариства з метою забезпечення залізничного транспорту рухомим складом та підтримки вітчизняних підприємств транспортного машинобудування, а також інші лізингові або фінансові компанії, які спеціалізуються на наданні лізингових послуг;
- *лізингоотримувачем* – регіональні залізниці, які на замовлення своїх структурних підрозділів формують загальний перелік техніки, яку необхідно оновити, та разом з галузевою компанією, або іншим лізингодавцем обирають вид лізингу та форму лізингових платежів, які б максимально враховували інтереси зацікавлених сторін;
- *виробниками* лізингового обладнання можуть бути заводи транспортного машинобудування, виробники автоматизованих систем управління ті інші виробничі структури, які реалізують майно, що може бути наданим лізингодавцем у лізинг його замовникам.

З метою чіткого та повного визначення механізму реалізації лізингових угод в дисертації введено поняття “лізингової технології” у галузі залізничного транспорту. На думку автора – це єдність форм лізингу та організаційні заходи щодо їх впровадження у галузь залізничного транспорту з метою оновлення її основного капіталу. Це визначення дозволяє більш повно уявити зміст лізингу, а разом з тим, і структуру подальшого дисертаційного дослідження.

У розділі 2 “**Організаційно-економічні умови впровадження лізингових технологій**” зроблена оцінка пріоритетних напрямків використання лізингових технологій, розглянута їх організація на залізничному транспорті, проведено SWOT-аналіз існуючих форм фінансування процесу оновлення основного капіталу і переходу до лізингових технологій.

За допомогою сучасного методу експертних оцінок пріоритетів, запропонованого Т.Сааті та К.Кернсом, з основних форм лізингу, які

використовуються у зарубіжній практиці та враховані законодавчими актами України, обрано ті, які є найбільш придатними для застосування у галузі залізничного транспорту на сучасному етапі її розвитку. Ними виявилися зворотна та компенсаційна форми фінансового лізингу. *Зворотний лізинг* передбачає придбання лізингодавцем майна у власника й надання йому цього майна у лізинг, *компенсаційний* – оплату лізингового платежу продукцією або послугами з використанням наданого у лізинг обладнання. Саме ці форми, на погляд автора, є найбільш доцільними для впровадження в практику діяльності залізничних підприємств, тому що їх застосування не потребує одноразових значних обсягів капіталовкладень і при незначних витратах сприятиме залученню додаткових інвестицій у галузь.

Впровадження широкого спектру різновидів зворотного лізингу з метою поповнення обігових коштів підприємств галузі, придбання нової техніки, а також реструктуризації дебіторської заборгованості дозволить оптимально здійснювати оновлення основного капіталу цих підприємств. Застосування цієї форми лізингу підприємствами залізничного транспорту дозволить отримати додаткові обігові кошти і спрямувати їх на фінансування господарської діяльності, оновлення основного капіталу, а також мати змогу користуватися майном (об'єктом лізингу). Такий спосіб фінансування є більш привабливим для підприємств, ніж залучення боргового капіталу, оскільки й основна сума залученого фінансування і нараховані відсотки, які входять до складу лізингового платежу, повністю включаються до валових витрат лізингоотримувача.

Застосування компенсаційного лізингу дозволить підприємствам Укрзалізниці розширити експлуатаційний парк за рахунок сучасної техніки та залучити додаткові інвестиції. Використання цієї форми лізингу в системі Укрзалізниці передбачає надання пільгових тарифів юридичним особам, які здійснюють перевізну діяльність специфічних видів вантажів на залізницях, в обмін на сплату ними лізингових платежів за отримане обладнання.

Особливої уваги заслуговує застосування *зворотного лізингу* у новій для нього сфері - *для ремонту техніки*. Для використання цієї форми лізингу на підприємствах галузі є необхідні передумови: збереження кількості несправної техніки, навіть постійне її збільшення, звуження фінансової бази залізниць та зменшення коштів, які виділяються на поточний та капітальний ремонт. Застосування цієї схеми фінансування ремонту та модернізації несправної техніки на залізничних підприємствах дасть їм змогу ефективно оновити значні обсяги застарілої та несправної техніки, своєчасно розраховуватися з ремонтними заводами за отримані послуги, і завантажити потужності ремонтних підприємств, які зараз простоюють. Для підприємств залізничної галузі вартість контракту з ремонту техніки без застосування лізинговою компанією позикового капіталу може складатися з ремонтних послуг та комісійної винагороди лізингодавцеві. Якщо лізингова компанія для фінансування угоди використовує позиковий капітал, то до попередньої вартості додається ще сума позичених коштів та плата за користування ними.

Впровадження зворотного лізингу для ремонту техніки дозволить сплачувати вартість ремонтних послуг не одноразово, а з розбивкою її на періоди

дії лізингової угоди. Хоч залізниця програє у загальній вартості ремонту з використанням лізингового механізму у порівнянні з його одноразовою сплатою, але виграє тактично, спрямовуючи зекономлені кошти (при зменшенні разових витрат) для здійснення інших ефективних заходів. Впровадження ремонту рухомого складу, вагонного парку, ремонтно-будівельної техніки, систем АСУ може дати значний загальногалузевий ефект, який носитиме мультиплікативний характер. Розрахунок за ремонт відбуватиметься протягом тривалого періоду і це дасть можливість спрямувати вивільнені кошти на інвестиції у нову техніку, яка може забезпечити економічний ефект, що повністю покриє відсотки за лізинговою угодою.

Економічна сутність оптимального оновлення основного капіталу підприємствами галузі за активної участі транспортної лізингової компанії “Укртранслізинг” та виробників продукції транспортного машинобудування полягає в одержанні всіма учасниками лізингової операції максимальної економічної вигоди. При цьому може бути оновлено широкий спектр техніки: пасажирські, вантажні та маневрові локомотиви, пасажирські та вантажні вагони, приміський пасажирський рухомий склад, ремонтно-будівельна техніка, автоматизовані системи управління, обладнання для вагонних та локомотивних депо, вокзалів, автомобільна техніка та ін.

За допомогою здійсненого SWOT-аналізу виявлено основні переваги й недоліки тих форм фінансування оновлювальних процесів у галузі залізничного транспорту, якими користуються її підприємства (власні кошти та банківські позики), та зазначено можливості й загрози, які можуть супроводжувати впровадження лізингових технологій у практику діяльності підприємств Укрзалізниці на сучасному етапі їх розвитку. Серед найсуттєвіших переваг використання власних коштів для фінансування процесів оновлення основного капіталу у порівнянні з лізингом можна відмітити фінансову незалежність підприємства, мобільність капіталу, відсутність сплати вартості послуг фінансових посередників та ін., серед недоліків – обмежені їх обсяги, в разі придбання майна відток коштів відбувається одноразово в обсязі його повної вартості, відсутній ефект фінансового левериджу та ін. При порівнянні застосування банківського кредиту з лізингом для фінансування оновлювальних процесів до переваг першого віднесено: поповнення обігових коштів для придбання основних засобів та створення запасів, підтримка кругообігу капіталу, прискорення руху грошових і матеріальних ресурсів та ін., до недоліків – фінансування придбання основного капіталу на 60-70% його вартості, наявність застави у вигляді високоліквідних активів загальною вартістю 130-140% від наданої позики, жорсткий графік виплати боргу та відсотків за кредитною угодою та ін. До можливостей, які притаманні лізингу віднесено: оновлення широкого спектру техніки без відволікання значних обсягів власних коштів, гнучкість лізингових платежів, можливість розраховуватись за придбане майно наданими послугами, віднесення до валових витрат лізингових платежів, зменшення оподаткованого прибутку та ін., до загроз – придбання майна коштує дорожше за рахунок оплати послуг фінансових посередників, укладання лізингової угоди

потребує визначеного часу, невиконання умов угоди може призвести до того, що лізингодавець вимагатиме повернення обладнання та ін.

У розділі 3 “Шляхи забезпечення ефективного використання лізингу як інвестиційного ресурсу оновлення основного капіталу підприємств залізничного транспорту” проведено аналіз існуючих методик, запропоновані нові методичні підходи до оцінки економічної ефективності лізингових угод, розрахунку загального ефекту лізингу для всіх учасників лізингової угоди, оптимізовано витрати на модернізацію рухомого складу при різних видах лізингу.

Основним критерієм доцільності здійснення лізингових операцій є визначення їх ефективності. Воно необхідно для розрахунку вигідності лізингової операції у порівнянні з іншими формами фінансово-господарських операцій та проведення детального аналізу співвідношення доходів від проведення лізингових операцій з одноразовими та поточними витратами на їх отримання при різноманітних умовах угоди.

Однією з найважливіших особливостей при визначенні ефективності лізингової операції є визначення економічного ефекту для основних її суб’єктів – лізингодавця та лізингоотримувача. Для кожного з них формується свій критерій ефективності. Лізингоотримувачу слід визначити, чи менші лізингові платежі за товар, ніж його придбання на умовах позики, а лізингодавцеві слід розрахувати такий розмір лізингових платежів, щоб отримати прийнятний для себе розмір прибутку та рентабельність операції.

Як показало проведене дослідження, існує велика кількість методик визначення економічної ефективності лізингових угод. Але всі вони однобічні, тобто враховують інтереси лише лізингодавця. На наш погляд, більш доцільною у питанні визначення ефективності лізингових угод є методика, яка використовується у МШС Російської Федерації, що враховує інтереси обох учасників цієї угоди.

На ефективність лізингової угоди має суттєвий вплив розмір ставки комісійної винагороди лізингодавцеві за надані послуги. Якщо лізингодавцем та лізингоотримувачем буде розрахований оптимальний її розмір, то за інших рівних умов забезпечується прибутковість лізингового проекту для обох сторін. З цією метою нами запропоновано у формулах визначення чистого ефекту лізингу для лізингодавця та лізингоотримувача більш детально відобразити складові лізингового платежу, а грошові потоки дорівняти нулю; тобто визначити ефект банківського або лізингового фінансування за умови, що витрати за цими операціями зрівнялися:

$$NAL = P - \sum_{t=1}^N \frac{(1-T) * \left(\frac{P * Ha}{100} + p * P - \Delta E_t \right) + T * D_t}{[1 + (1-T)r]^t} - \frac{SAL}{[1 + (1-T)r]^N} - ITC = 0 \quad (1)$$

$$NPVL = -P + \sum_{t=1}^N \frac{(1-T') * \left(\frac{P * Ha}{100} + p' * P - \Delta E_t \right) + T' * D_t}{[1 + (1-T')r]^t} + \frac{SAL}{[1 + (1-T')r]^N} + ITC = 0 \quad (2)$$

NAL – чистий ефект лізингу для лізингоотримувача;

NPVL – чистий ефект лізингу для лізингодавця;

P – ціна придбання об'єкту лізингу з урахуванням авансового платежу;

T – податок на прибуток лізингоотримувача;

T' – податок на прибуток лізингодавця;

Ha – норма амортизаційних відрахувань;

p – граничний розмір комісійної винагороди лізингоотримувача;

p' – граничний розмір комісійної винагороди лізингодавця;

ΔE_t – повна сума різниці в комісійних та інших витратах між лізингом та придбанням;

D_t – амортизаційні відрахування за період t;

r – ціна позикового капіталу для лізингоотримувача;

N – кількість періодів, на які укладено лізингову угоду;

SAL – очікуване значення ліквідаційної вартості об'єкту лізингу до закінчення дії угоди лізингу;

ITC – інвестиційний податковий кредит лізингоотримувача, якщо він можливий.

Визначення ефективності лізингових угод починається з оптимізації розміру комісійної винагороди, яка є однією з визначальних складових загальної ефективності цих угод. Автором запропоновано розраховувати масив вигідності лізингу залежно від вартості предмету лізингу та розміру ставки комісійної винагороди лізингодавцеві за лізинговою угодою. Таким чином, немає необхідності здійснювати весь обсяг розрахунків для підтвердження ефективності лізингової форми фінансування, достатньо лише за допомогою програмного забезпечення визначити оптимальний розмір комісійної винагороди (для лізингодавця такий, щоб забезпечував йому прибуток від здійснення цієї операції; для лізингодавця – щоб придбання майна на умовах лізингу було дешевшим, ніж придбання за рахунок банківського кредиту).

На рівень економічної ефективності лізингових угод мають вплив такі чинники:

- рівень оподаткування лізингових платежів. У разі, якщо діюча в країні система передбачає оподаткування лізингових платежів, то привабливість та ефективність лізингу знижується;
- наявність достатнього прибутку у основних учасників лізингових операцій. Лізинг буде ефективним лише при рентабельному виробництві та значних прибутках фінансової сфери;
- в умовах дорогих кредитних ресурсів підвищується економічний ефект лізингу за умови більшої ставки на прибуток лізингодавця;

- розмір комісійної винагороди за лізинговою угодою у порівнянні з вартістю банківської позики;
- ефект лізингу змінюється при перерозподілі грошових надходжень та виплат за часовими періодами при наявності різноманітних ставок податку на прибуток учасників лізингової угоди та ін.

Розрахунок загального ефекту лізингу на запропонованому в роботі прикладі придбання нових основних засобів Південною залізницею при застосуванні фінансового лізингу переконує в тому, що ця форма фінансування є привабливою й дуже перспективною.

З метою здійснення ефективного оновлення виробничих засобів підприємствами галузі за допомогою динамічного програмування здійснено оптимізацію витрат по придбанню рухомого складу Південною залізницею й визначено, що ці витрати були б мінімальними при застосуванні фінансового лізингу для придбання цієї техніки.

За проведеним у роботі дослідженням можна зробити висновок, що застосування лізингових технологій в умовах браку власних коштів, обмеженості доступу до банківських позик, відсутності бюджетного фінансування інвестиційної діяльності має допомогти підприємствам Укрзалізниці здійснити ефективне оновлення виробничих засобів. Це дасть їм змогу надавати високоякісні послуги своїм споживачам, бути конкурентоспроможними у ринковому середовищі й сприяти гармонійному розвитку економіки України в цілому.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі теоретично узагальнено та розроблено організаційно-методичні засади щодо можливості використання лізингових технологій для фінансування оновлювальних процесів на підприємствах залізничного транспорту України. Узагальнення отриманих результатів дослідження дозволяє зробити наступні висновки:

1. В сучасних умовах, коли підприємства залізничного транспорту України використовують основний капітал, рівень зношеності якого перевищує 57%, і мають жорстку обмеженість власних ресурсів для ефективного його оновлення, необхідно здійснювати пошук нетрадиційних форм фінансування цього процесу. До однієї з таких форм належить лізинг.
2. Важливого значення у сучасних економічних умовах набуває визначення сутності процесу оновлення основного капіталу, яке б відповідало не умовам адміністративно-командної системи, а потребам ринкової економіки. В теперішній час необхідно враховувати ті вимоги, які ставить до виробника ринкова система – здійснення оновлення матеріально-технічної бази з метою підвищення ефективності виробництва та забезпечення конкурентоспроможності виробника.
3. Для ефективного функціонування підприємств Укрзалізниці Програмою розвитку їх рухомого складу передбачено пріоритетне використання

модернізації та реконструкції техніки в зв'язку з обмеженістю коштів для широкомасштабного оновлення виробничо-технічної бази галузі.

4. З метою чіткого і повного визначення механізму реалізації лізингових форм фінансування оновлювальних процесів та впровадження їх у практику діяльності залізничних підприємств запропоновано ввести у науковий оборот термін “лізингова технологія”, під якою розуміється органічна єдність придатних для галузі форм лізингу та організаційних заходів щодо їх впровадження.
5. Дослідження широкого спектру форм лізингу дозволило виявити ті з них, які в сучасних умовах розвитку підприємств Укрзалізниці є найбільш придатними для застосування в умовах обмеженості власних ресурсів цих підприємств. Ними виявилася зворотна та компенсаційна форми фінансового лізингу, які не потребують значних одночасних витрат.
6. Використання зворотної форми лізингу дозволить підприємствам поповнити обсяги обігових коштів, придбати нову техніку, а також здійснювати реструктуризацію дебіторської заборгованості. Можливе використання зворотного лізингу для здійснення ремонту техніки без значних одноразових вкладень, що дозволить модернізувати значні її масиви, прискорити розрахунки за надані ремонтні послуги та завантажити ремонтні заводи, які на теперішній час забезпечені замовленнями лише на 30%. Використання компенсаційної форми лізингу дозволить розширити експлуатаційний парк рухомого складу залізничних підприємств та залучити до них додаткові інвестиції.
7. Проведений аналіз існуючих форм фінансування оновлювальних процесів на підприємствах Укрзалізниці (власні кошти та банківські кредити) дозволив виявити їх переваги та недоліки у порівнянні із можливим застосуванням лізингових технологій та виявити можливості й загрози, які можуть виникнути у процесі впровадження лізингових відносин у практику діяльності цих підприємств.
8. При використанні динамічного програмування стає можливим оптимізувати витрати при застосуванні оперативного та фінансового лізингу та довести, що саме фінансовий лізинг є найбільш ефективною та дешевою формою фінансування придбання техніки у порівнянні з оперативним лізингом.
9. Встановлено, що визначення оптимального розміру ставки комісійної винагороди за лізинговою угодою, яка б враховувала інтереси як лізингоотримувача, так і лізингодавця, має суттєвий вплив на ефективність лізингових угод. Її розрахунок дозволить визначити масиви ефективності цих угод залежно від вартості майна та ставки комісійної винагороди.
10. Проведений порівняльний розрахунковий аналіз між застосуванням банківської позики та лізингового механізму фінансування для придбання техніки дозволив виявити суттєві переваги останнього за рахунок податкових пільг, які надаються при використанні лізингової форми фінансування інвестиційної діяльності.

Таким чином, впровадження лізингу з усіма притаманними йому перевагами для фінансування інвестиційної діяльності на підприємствах

Укрзалізниці дасть змогу оновити та модернізувати основні фонди підприємств галузі, забезпечити високий рівень конкурентоспроможності залізничного транспорту, надавати високоякісні послуги клієнтам, забезпечити ефективність та безпеку залізничних перевезень та підвищити виробничий потенціал галузі і цим сприяти конструктивній перебудові української економіки.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

У фахових виданнях:

1. Ткаченко С.Е. Финансирование инвестиций в производство в условиях рынка и методические аспекты их экономической оценки // Сб. науч. тр. Харьковского государственного политехнического университета.- Вып.11. – 1998. – С. 123-125.
2. Ткаченко С.Е. Деловое партнерство в реальных инвестициях // Вісник Харківського державного університету. – Економічна серія. - №436. – 1999. – С.137–141.
3. Ткаченко С.Е. Внутренние источники финансирования инвестиционной деятельности в Украине // Вісник. Харківський державний економічний університет. - 1999. - №4(12). – С.53-55.
4. Ткаченко С.Є. Лізинг як сучасний механізм фінансування залізничного транспорту // Вестник технического университета «Харьковский политехнический институт».- Вып. 24. – 2001. – С. 21-23.
5. Ткаченко С.Е. Зарубежный опыт применения лизинговых технологий для обновления подвижного состава предприятий железнодорожного транспорта // Научно-технический сборник. - Коммунальное хозяйство городов (Харьковская государственная академия городского хозяйства). – Серия: экономические науки. – Вып. 40. – 2002. – С.223-227.
6. Ткаченко С.Є. Інвестування підприємств залізничного транспорту на основі лізингу // Фінанси України. – 2002. – №3. - С. 108-111.
7. Ткаченко С.Є. Організація лізингу для оновлення рухомого складу залізниць // Вестник Национального технического университета «Харьковский политехнический институт». – Вып. 11-1. – 2002. – С.97-103.
8. Ткаченко С.Є. Методологічні аспекти використання лізингу на залізничному транспорті України // Зб. наук. пр. - Економіка: проблеми теорії та практики.- Вип.162. – Дніпропетровськ. – 2002. – С.110-113.
9. Ткаченко С.Є. Організація оновлення основних фондів підприємств і лізингові технології // Вісник Харківського національного університету ім.В.Н.Каразіна. – Серія економічна. – 2002. - №575. - С.355-357.

У інших виданнях:

10. Ткаченко С.Е. Современные проблемы инвестирования железных дорог Украины // Научно-технический сборник Харьковской государственной академии городского хозяйства. – Вып. 20. – ч.2. – 1999. – С. 60-63.

11. Ткаченко С.Е. Методические подходы к оценке эффективности реальных инвестиций // Вестник бухгалтера и аудитора Украины. – 1999. - №23-24. – С. 36-39.
12. Ткаченко С.Є. Переваги фінансового лізингу над банківським кредитом у придбанні основних засобів підприємствами // Зб. наук. статей Української академії банківської справи НБУ (Харківська філія). - Актуальні проблеми та перспективи розвитку фінансово-кредитної системи України: – 2001. – С. 73-74.
13. Ткаченко С.Е. Организация лизинговых соглашений в системе Укрзалізниці // Залізничний транспорт України. – 2002. - №6 – С.57-60.
14. Ткаченко С.Е. К вопросу об использовании инвестиционного лизинга на железных дорогах. // Тези доповідей I Міжнародної наукової конференції «Проблеми економіки транспорту в умовах реструктуризації». – Дніпропетровський державний технічний університет залізничного транспорту, 2001. – С. 37-38.

АНОТАЦІЯ

Ткаченко С.Є. Використання лізингових технологій для оновлення основного капіталу підприємств (на прикладі залізничного транспорту). Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.06.01 – економіка, організація і управління підприємствами. – Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2003.

Дисертаційна робота присвячена обґрунтуванню ефективності використання лізингових технологій для фінансування оновлювальних процесів у галузі залізничного транспорту. Надано визначення процесу оновлення основного капіталу підприємств з урахуванням специфіки ринкової економіки. Закладено теоретико-методичне підґрунтя використання лізингових технологій на залізницях України, визначено сутність цих технологій, об'єкти та суб'єктів лізингової діяльності у галузі залізничного транспорту. Розроблено організаційні підходи впровадження найбільш доцільних форм лізингу на підприємствах залізничного транспорту. Доведено вагомість визначення оптимального розміру ставки комісійної винагороди для забезпечення ефективності лізингових угод для основних їх учасників. Розраховано масив ефективності залежно від вартості предмету лізингу та розміру ставки комісійної винагороди. На прикладі порівняльного аналізу банківського та лізингового фінансування придбання об'єкту рухомого складу доведено, що лізинг є ефективною формою фінансування оновлювальних процесів у галузі залізничного транспорту. Оптимізовано витрати по оновленню рухомого складу регіональної залізниці з використанням лізингових технологій й визначено, що застосування фінансового лізингу дозволить мінімізувати ці витрати.

Ключові слова: лізинг, метод фінансування, інвестиційна діяльність, залізничний транспорт, лізингова технологія, об'єкти, суб'єкти, обґрунтування, порівняльний аналіз, ставка комісійної винагороди.

АННОТАЦИЯ

Ткаченко С.Е. Использование лизинговых технологий для обновления основного капитала предприятий (на примере железнодорожного транспорта). Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.06.01 – экономика, организация и управление предприятиями. – Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2003.

Диссертационная работа посвящена обоснованию возможности использования лизинговых технологий для финансирования процессов обновления основного капитала предприятий железнодорожного транспорта в условиях высокого уровня его изношенности и ограниченных финансовых возможностях этих предприятий для осуществления эффективного процесса обновления материально-технической базы.

Дано опеределение процессу обновления основного капитала предприятий с учетом специфики рыночной экономики, акцент в этом определении сделан на повышении эффективности производства и конкурентоспособности предприятия с использованием обновленного капитала.

Заложены теоретико-методические основы использования лизинга на железнодорожном транспорте Украины с определением объектов и субъектов лизинговых отношений в данной отрасли.

С целью четкого и полного определения механизма реализации лизинговых соглашений предложено использовать понятие “лизинговая технология”. По определению автора, это органическое единство форм лизинга и организационных мероприятий по их внедрению в отрасль железнодорожного транспорта с целью обновления ее основного капитала.

Разработаны организационные подходы внедрения наиболее приемлемых для предприятий железнодорожного транспорта форм лизинга в условиях ограниченного объема их финансовых ресурсов. Проведенный в диссертации анализ приоритетов по методу, предложенному Т.Саати и К.Кернсом, позволил определить наиболее приемлемые для предприятий железнодорожного транспорта формы лизинга в условиях ограниченности их собственных средств. Ими оказались возвратная и компенсационная формы финансового лизинга, а также возвратный лизинг для финансирования ремонта техники.

Доказано, что осуществление ремонта техники с использованием лизинговых форм финансирования даст возможность предприятиям отрасли обновить и модернизировать широкий спектр неисправной техники, своевременно рассчитываться с ремонтными заводами за оказанные ими ремонтные услуги и загрузить мощности простаивающих ремонтных предприятий.

Выявлены преимущества и недостатки использующихся на данный момент в отрасли традиционных форм финансирования процесса обновления основного капитала (собственные средства и банковские кредиты) и определены те

возможности и угрозы, которые могут возникнуть вследствие внедрения с этой целью лизинговых технологий.

На основе анализа методики расчета экономической эффективности лизинга в сравнении с банковским кредитом предложены методические подходы к ее усовершенствованию за счет определения оптимального размера ставки комиссионного вознаграждения лизингодателю, приемлемого для обоих участников лизингового соглашения (для лизингодателя размер ставки комиссионного вознаграждения должен обеспечивать прибыльность по лизинговому контракту и быть не меньше средней ставки по банковским депозитам, для лизингополучателя – выбор формы финансирования в пользу лизинга в сравнении с использованием банковского кредита, т.е. совокупные затраты по лизингу не должны превышать затраты по банковскому кредиту). Показано, что определение на предварительном этапе заключения лизингового соглашения оптимального размера ставки комиссионного вознаграждения лизингодателю позволяет избежать дальнейших расчетов, подтверждающих эффективность сделки.

Предложено рассчитывать массивы эффективности лизинговых контрактов в зависимости от стоимости предмета лизинга, ставки комиссионного вознаграждения лизингодателю и срока, на который заключается лизинговое соглашение.

На примере сравнительного анализа банковского и лизингового финансирования приобретения объекта подвижного состава предприятием железнодорожного транспорта обосновано, что лизинг является эффективной формой финансирования процесса обновления основного капитала. Также произведена оптимизация затрат по обновлению подвижного состава региональной железной дороги с использованием финансового и оперативного лизинга и определено, что использование финансового лизинга является наиболее эффективным в сравнении с оперативным.

Полученные в процессе исследования результаты и рекомендации являются научно-методической и практической основой для использования лизинговых технологий обновления и модернизации основного капитала предприятий железнодорожного транспорта, направленной на стабилизацию их финансовой устойчивости и повышение конкурентоспособности и может содействовать конструктивной перестройке в целом украинской экономики.

Ключевые слова: лизинг, метод финансирования, инвестиционная деятельность, железнодорожный транспорт, лизинговая технология, объекты, субъекты, обоснование, сравнительный анализ, ставка комиссионного вознаграждения.

ANNOTATION

Tkachenko S. Using of leasing technologies for renewing fixed capital of enterprises (railway transport). Manuscript.

The dissertation on getting a competition of a candidates degree of economic sciences by speciality 08.06.01 – economic, organization and management enterprises. - Ukrainian state academy of a railway transportation, Kharkov, 2003.

The dissertation is dedicated to the leasing usage efficiency grounding for financing of investment activity of railway transport enterprises. The economical nature of leasing has been studied and more clear definition of it has been given. The classification characteristic of leasing has been added with the form of maintenance services and also its cost has been determined.

Ukrainian legislation which regulate leasing activity has been analised, its trawbacks has been found and the ways of its improvement have been proposed. The experience of foreign countries in applying the mechanism of leasing financing of investment activity has been studied and its advantages has been found. Theoretical-methodological bases of leasing usage on Ukrainian railways, its subjects and objects have been laid. Organizational schemes of the most reasonable kinds and form of leasing introduction on railways transport enterprises have been developed.

The importance of optimum size determination of the commission rate for provision of leasing agreement efficacy for main participant, has been proved. Massive efficiency depending upon the leasing – subjects cost and commission rate size has been calculated. On the example of comparative analyses of banking and leasing financing of purchasing rolling stock object it was proved that leasing is more effective form of investment enterprises activity financing.

Key words: leasing, method of financing, investment activity, railway transport, leasing technologic, objects, subjects, grounding, comparative analysis, commission rate.

Ткаченко Світлана Євгенівна

ВИКОРИСТАННЯ ЛІЗИНГОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ ДЛЯ ОНОВЛЕННЯ
ОСНОВНОГО КАПІТАЛУ ПІДПРИЄМСТВ
(НА ПРИКЛАДІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ)

Спеціальність 08.06.01 – економіка, організація і управління
підприємствами

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск
Крихтіна Н.М.

Підписано до друку
Формат паперу 60*84 1/16. Папір для розмножувальних апаратів.
Друк офсетний. Умовн.-друк. арк. 1,0. Обл.-вид. арк. 1,25.
Замовлення № . Тираж 100. Безкоштовно.

Видання УкрДАЗТу. Свідоцтво №112 від 06.07.2000р.
61050, м.Харків – 50, пл. Фейєрбаха,7
Друк. УкрДАЗТу, 61050, м.Харків – 50, пл. Фейєрбаха,7