заработаю, отдам...

лизинговые услуги на автомобильном транспорте (на примере дальневосточного федерального округа)

В настоящее время в Дальневосточном федеральном округе (ДВФО) финансовые возможности обновления подвижного состава автомобильного транспорта весьма ограничены. При высоком моральном и физическом износе подвижного состава (80-86%) и преобладании множества мелких индивидуальных предпринимателей в качестве перевозчиков, уровень цен на транспортные услуги находится на низком уровне, средняя рентабельность по отрасли – менее 10%. В качестве источника инвестирования практически не используются средства, полученные от амортизации. Высокая же стоимость кредитов и почти полное отсутствие долгосрочного кредитования создало почву для использования лизинга как эффективного экономического инструмента при приобретении транспортными компаниями подвижного состава.

Мельниченко А.С.
аспирантка,
преподаватель
Денисов Г.Г.
канд. экон. наук,
профессор

Тихоокеанский государственный университет (ТОГУ)
г. Хабаровск,
Институт транспорта и энергетики (ИТЭ), кафедра «Эксплуатация автомобильного транспорта»

Автотранспортные предприятия (АТП) выбирая политику обновления парка, не располагают инструментом, позволяющим оценить последствия принятого решения. Целью нашего исследования является определение *зоны экономически целесообразного использования лизинга* лизингодателем при приобретении подвижного состава автомобильного транспорта с учетом специфики отрасли и деятельности конкретного предприятия.

Сущность лизинга (как правовая, так и экономическая) в течение длительного периода времени остается спорной. По мнению автора при отнесении лизинга к какому-либо разряду необходимо рассматривать вид деятельности с точки зрения участников лизингового процесса.

Использование механизма лизинга помогает поставщикам в продаже оборудования конкретным предприятиям. Для лизингодателя лизинг – один из видов предпринимательской

деятельности. Для лизингополучателя лизинг является инструментом оперативной замены производственных фондов, что позволяет рассматривать лизинговые отношения как услугу, предоставляемую лизинговыми компаниями. Лизинг обладает всеми четырьмя основными характеристиками услуги: *неосязаемостью, неотделимостью, изменчивостью и невозможностью хранения* [1].

В теории и на практики применяется несколько схем лизинга. С точки зрения практического применения лизинговой услуги для потребителя из существующих схем реальный интерес представляет финансовый лизинг как законодательно обеспеченный государством.

Для потребителя лизинговых услуг создается условие неопределенности при расчете реального удорожания техники, приобретаемой в лизинг. В теоретических и практических работах нет единого мнения о перечне элементов, составляющих лизинговые платежи, это приводит к тому, что отсутствует единое понятие лизинговой ставки. По мнению авторов, необходимо ввести понятие эффективной лизинговой ставки, представляющей собой фактическое удорожание сделки, то есть, отношение удорожания объекта лизинга за весь период договора к цене приобретения объекта.

Анализ существующих методик оценки эффективности лизинга показал, что достаточно хорошо изучена область эффективности лизинга с точки зрения лизингодателя [2, 3, 4, 5, 6] и практически отсутствует рассмотрение эффективности лизинга с точки зрения потребителя лизинговой услуги.

Есть несколько теоретических работ [например, 7, 8, 9, 10, 11], в которых делаются попытки оценить эффективность лизинга для всех участников лизингового процесса, но до уровня практической реализации лизингополучателем данные работы не доведены. При этом даже получение эффекта по системе в целом

лизинг обладает всеми четырьмя основными характеристиками услуги: неосязаемостью, неотделимостью, изменчивостью и невозможностью хранения

в теоретических и практических работах нет единого мнения о перечне элементов, составляющих лизинговые платежи

не позволяет выделить эффект лизингополучателя.

В случае сравнения лизинговых услуг с кредитными для лизингополучателя предлагается использовать следующие методы и критерии оценки эффективности:

- *метод чистых дисконтируемых потоков* – для определения сравнительной экономической эффективности при различных вариантах эксплуатации транспортного средства и (или) при различных схемах приобретения автомобиля;
- *расчет периода окупаемости,* для определения абсолютной экономической эффективности лизинга методом реальных чистых денежных потоков, остающихся в распоряжении предприятия (чистая прибыль и амортизация).

Нами была разработана *методика оценки эффективности лизинговых услуг для лизингополучателя – автотранспортного предприятия.* Данная методика позволяет учесть особенности функционирования автотранспорта:

1. *Применяемую на предприятии-лизингополучателе налоговую систему* (общая, упрощенная система налогообложения и система налогообложения в виде единого налога на вмененный доход для отдельных видов деятельности (ЕНВД)); способ начисления амортизации; срок эксплуатации транспортного средства; коэффициент ускорения амортизации.
2. *Конъектуру рынка транспортных услуг:* объемы работы и ценовую политику предприятия.
3. *Организационно-экономические и технологические особенности эксплуатации подвижного состава:* интенсивность эксплуатации транспортных средств; технико-эксплуатационные показатели подвижного состава с учетом условий работы на данном предприятии; финансово-экономические показатели.
4. *Организационно-экономические* особенности применения схем финансирования.

В методике учтены нормы действующего налогового законодательства и практика его применения, период сравнения равен сроку эксплуатации транспортного средства. На основании методики разработан алгоритм и математическая модель расчета эффективности лизинга на автотранспорте.

Для исследования области эффективного применения лизинга использовались отчетные данные автотранспортных предприятий ДВФО. Выполненные расчеты подтвердили работоспособность модели и возможность ее применения для всех видов перевозок.

Проведенный анализ позволяет повысить эффект от применения лизинговых и кредитных услуг в реальных экономических условиях. Представленное исследование содержит следующие выводы и рекомендации:

Большое значение имеет балансодержатель объекта лизинга и состав лизинговых платежей. При общей налоговой системе кредит и лизинг становятся равноэффективны *при отношении эффективной ставки лизинга к кредитной 1,13 – 1,32* (балансодержателем является лизингополучатель, страхование включено в лизинговые платежи), при упрощенной налоговой системе с чистого дохода *при отношении эффективных ставок 1,62-1,99,* в зависимости от рентабельности и интенсивности эксплуатации. При упрощенной налоговой системе с валовой выручки и ЕНВД ставка по лизингу должна быть ниже, чем по кредиту (*отношение эффективных ставок 0,89-0,88*).

Наибольшее значение при сравнении лизинга и кредита будет иметь применяемая на автотранспортном предприятии налоговая система. При равных начальных условиях лизинг выгоден при тех налоговых схемах, где производится уплата налогов с прибыли (общая налоговая система и упрощенная налоговая система с чистого дохода). За счет отнесения лизинговых платежей на себестоимость, происходит

наибольшее значение при сравнении лизинга и кредита будет иметь применяемая на автотранспортном предприятии налоговая система

за счет отнесения лизинговых платежей на себестоимость, происходит снижение налогооблагаемой прибыли

снижение налогооблагаемой прибыли, тем самым достигается экономия на налогах (налога на прибыль и единого налога с чистого дохода).

Кредит более выгоден при тех налоговых режимах, где налоговые и амортизационные преимущества лизинга не реализовываются. Лизинг не рекомендуется использовать при применении упрощенной налоговой системы с валовой выручки и системы налогообложения в виде ЕНВД, так как при наличии альтернативного кредита при существующем соотношении ставок лизинг всегда менее выгоден. При отсутствии альтернативных вариантов кредитования на этих системах положительный результат по лизингу возможен при высокой рентабельности перевозок.

График лизинговых выплат должен учитывать сезонность работ. При неравных лизинговых выплатах предпочтителен вариант с учетом неравномерности спроса и невыгоден график платежей с уменьшающимися размерами (ускоренные). За счет оптимизации графика выплат лизинговых платежей можно добиться существенного повышения эффекта лизинга.

Литература

1. Котлер Д. О рынке лизинга / Д. Котлер // Маркетинг. - 1994.- №3.- С.72-75.
2. Газман В. Метод расчета платежей по лизингу, обеспечивающий безубыточность деятельности лизингодателя / В. Газман // Лизинг – ревю.- 1998. - №1-2. – С. 7.
3. Кабатова Е.В. Лизинг: правовое регулирование, практика / Е.В. Кабатова. - М., 1997. – 432 с.
4. Ольховская Р.Г. Метод расчета платежей по лизингу, обеспечивающий безубыточность деятельности лизингодателя / Р.Г. Ольховская // Лизинг – ревю. - 1998. - № 1-2. – С 5.
5. Прилуцкий Л.. Помощь в расчете лизинговых платежей / Л. Прилуцкий // М.: Лизинг-курьер, 1999 г. - № 6 (6).

6. Чекмарева Е.Н. Рекомендации по проведению лизинговых операций / Е.Н. Чекмарева // Хозяйство и право. - 1994.-№8.- С.13-33.
7. Гольдштейн Н.З. Об эффективности лизинга для предприятий-лизингополучателей / Н.З. Гольдштейн // Управление капиталом.- 1998. - №7. – С. 116-121.
8. Грумондз А.В. Оценка эффективности инвестиций при финансовом лизинге авиационной техники / А.В. Грумондз [Электронный ресурс]. / Труды МАИ. – Электрон. дан. – М., 2002. – Режим доступа: http//www/promagroleasing.com
9. Лелецкий Д.В. Лизинг или кредит. Финансирование инвестиций [Электронный ресурс] / Д.В. Лелецкий. – Электрон. дан. – М., 2006. – Режим доступа: http//www.unlease.ru.
10. Шатравин. В. А. Эффективность лизинговых операций / В.А. Шатравин. - М., 1998. – 112с.
11. Штельмах В. Лизинг и банковский кредит на приобретение основных средств: сравнение эффективности / В. Штельмах // Финансы (Россия).- 1999. - № 8. – С. 19-21.

pn

Melnichenko A. S.,
post-graduate student, lecturer
Denisov G.G.
Cand. of Econ. Sci., professor
Pacific national university, Khabarovsk, Institute of Transport and Power EngineeringMotor transport operation dpartment

Leasing services on motor transport (the Example of far East Federal district)

Opportunities of updating of a rolling stock of motor transport are rather limited, that has created preconditions for purchase of a rolling stock with attraction of finance lease. Theoretical and practical interest represents definition of a zone of an effective utilization of finance lease services addressee - transport agency, in view of motor transportation specificity, norms of the current legislation and practice of its application.