

ЗНАЧИМОСТЬ ЛИЗИНГА В КОНТЕКСТЕ ОЦЕНКИ ФИНАНСОВОЙ СТАБИЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ РФ

Гамазин Сергей Владимирович

Аспирант, Российский университет дружбы народов
имени П. Лумумбы, Москва
114220745@pfur.ru

THE IMPORTANCE OF LEASING IN THE CONTEXT OF ASSESSING THE FINANCIAL STABILITY OF RUSSIAN TRANSPORT COMPANIES

S. Gamazin

Summary. The paper presents a methodology for assessing the financial well-being of a company based on a comprehensive test result. Thanks to the balanced assessment, the transport companies from road, rail, sea and air transportation were compared with each other. The paper reveals a systematic dependence of the efficiency of leasing use depending on the size of the company. Small companies, as well as the largest companies, do not receive comparative benefits from the use of leasing. On the contrary, medium-sized companies can be recommended to use leasing, since the results of the study showed its effectiveness.

Keywords: transport industry of the Russian Federation, leasing of the transport industry of the Russian Federation, assessment of financial stability of transport companies, leasing efficiency.

Аннотация. В работе представлена методология оценки финансового благополучия компании на основе комплексного результата тестирования. Благодаря полученной взвешенной оценке были сравнены между собой транспортные компании из автомобильных, железнодорожных, морских и авиaperевозок. В работе выявлена систематическая зависимость эффективности использования лизинга в зависимости от размера компании. Малые компании также как и крупнейшие компании не получают сравнительную выгоду от использования лизинга. Средним компаниям наоборот можно рекомендовать использовать лизинг, поскольку результаты исследования показали его эффективность.

Ключевые слова: транспортная отрасль РФ, лизинг транспортной отрасли РФ, оценка финансовой стабильности транспортных компаний, эффективность лизинга.

Введение

Транспортная отрасль РФ является одним из элементов отечественной экономики и ее эффективное функционирование оказывает непосредственное влияние на устойчивое экономическое развитие государства. Неравномерное расселение граждан и обширная территория увеличивают значимость эффективного управления участниками транспортной отрасли РФ. Несмотря на высокое значение транспортной отрасли, ее развитие и финансовая стабильность в большей степени зависят от внешних источников финансирования, о чем свидетельствуют данные Росстата. Транспортная отрасль РФ на 70 % финансируется за счет внешних источников, что ставит ее в один ряд с такими социально значимыми отраслями, как здравоохранение и образование. [1] Необходимость внешнего финансирования вызвана прежде всего низкими показателями маржинальности в отрасли — с 2020 г. маржинальность транспортной отрасли составляла не более 5 %. [2].

Ключевым источником финансирования транспортной отрасли РФ является лизинг, который с учетом своих

преимуществ перед другими кредитными средствами служит инструментом обновления и пополнения парка транспортных средств, о чем говорит ряд авторов. [3,4,5,6] С 2013 г. не менее 75 % всех предметов лизинга относятся к транспортной отрасли: легкие и грузовые автомобили, железнодорожные вагоны, морские и речные суда и авиационный транспорт. Доля транспортных средств в портфеле лизинговых компаний увеличивается и в абсолютных значениях (увеличение суммы лизинга транспортных средств), и в относительных значениях (увеличение доли транспортных средств от общей суммы предметов лизинга) [7].

В 2022 г. в отношении отечественной экономики были введены санкции, которые ограничивают развитие транспортной отрасли из-за запрета на перемещение в страны ЕС и прочие недружественные государства, а также ограничения финансирования деятельности. Таким образом лизинг, который является ключевым инструментом финансирования деятельности транспортных компаний, становится критически важным инструментом поддержания финансовой стабильности этих компаний. С одной стороны, транспортные компании

становятся отрезаны от части международного рынка перевозок и должны развивать свою деятельность на внутреннем рынке, что требует использования внешних источников финансирования. С другой стороны, с учетом общей макроэкономической ситуацией в РФ, когда рост ключевой ставки повышает стоимость заемных денег, в том числе лизинга, транспортные компании должны эффективно использовать лизинг, чтобы заемные основные средства генерировали соразмерную чистую прибыль. [8]

В ситуации ограниченности доступа к финансированию необходимо оценить значимость и эффективность использования лизинга в транспортной отрасли на основе финансовых показателей компаний. Результаты исследования позволяют участникам транспортной отрасли скорректировать свою финансовую и операционную деятельность.

Материалы и методы

При подготовке настоящей статьи были использованы методы теоретического обобщения и систематизации данных, полученных из открытых источников. Применены также логический и аналитический подходы. Информационной базой исследования послужили статистические данные информационного агентства СПАРК, материалы исследовательских организаций и рейтинговых агентств, размещенных в открытом доступе.

Основная часть

Согласно данным СПАРК всего в транспортной отрасли РФ представлено свыше 80 000 компаний в 2023 г., которые занимаются автомобильными, железнодорожными, морскими и авиа перевозками. Для оценки компаний было принято разделить их первоначально на 4 категории в зависимости от типа перевозок, а также в дальнейшем разделить еще на 4 категории по размеру чистой прибыли:

- Чистая прибыль в размере до 1 млн руб.
- Чистая прибыль в размере от 1 до 10 млн руб.
- Чистая прибыль в размере от 10 до 100 млн руб.
- Чистая прибыль в размере от 100 млн руб.

Таким образом полученные выборки компаний позволяют оценить значимость и эффективность лизинга в каждой отдельной категории, учитывая разницу в размере компаний. Для оценки финансовой стабильности транспортных компаний будут рассмотрены их финансовые показатели исходя из данных СПАРК и Ресурса БФО.

Существует набор моделей оценки финансового положения и стабильности компаний, который основан на показателях финансовой и бухгалтерской отчетности компаний. Каждая из таких моделей имеет

свои преимущества и недостатки, акцентируя внимания на определенных статьях баланса или сравнивая все по рентабельности основных средств. Ввиду этого, в данной статье для сравнения финансового положения компаний будет использован стандартизированный результат нескольких моделей, что позволит снизить значимость различий в разных подходах к оценке компаний. Для оценки финансового положения компаний выступают 4 модели, а именно: модель Альтмана, модель Таффлера, модель Сайфуллина-Кадыкова, модель Лиса. Данные модели по-разному оценивают стабильность компаний (имеют разные метрики значимости), что позволит всецело и всесторонне оценить финансовое положение транспортных компаний. [9, 10, 11, 12]

Модели оценки финансовой стабильности имеют разные метрики эффективности компаний, то есть они несравнимы между собой, и как следствие необходимо провести стандартизацию полученных данных:

$$W_{\text{станд}} = \frac{W_{\text{исход}} - M[W_{\text{исход}}]}{\sigma[W_{\text{исход}}]},$$

где $W_{\text{исход}}$ — первоначальный результат оценки компании по каждой модели;

M — мат. ожидание;

σ — стандартное отклонение.

Для того, чтобы данные можно было сравнить и расположить на промежутке от 0 до 1 необходимо их преобразовать следующим образом:

$$W_i = \frac{W_{\text{станд}} - z}{y - z},$$

где W_i — обновленное значение показателей, расположенное на отрезке [0;1];

z — минимальное значение показателя $W_{\text{станд}}$ в соответствующей выборке;

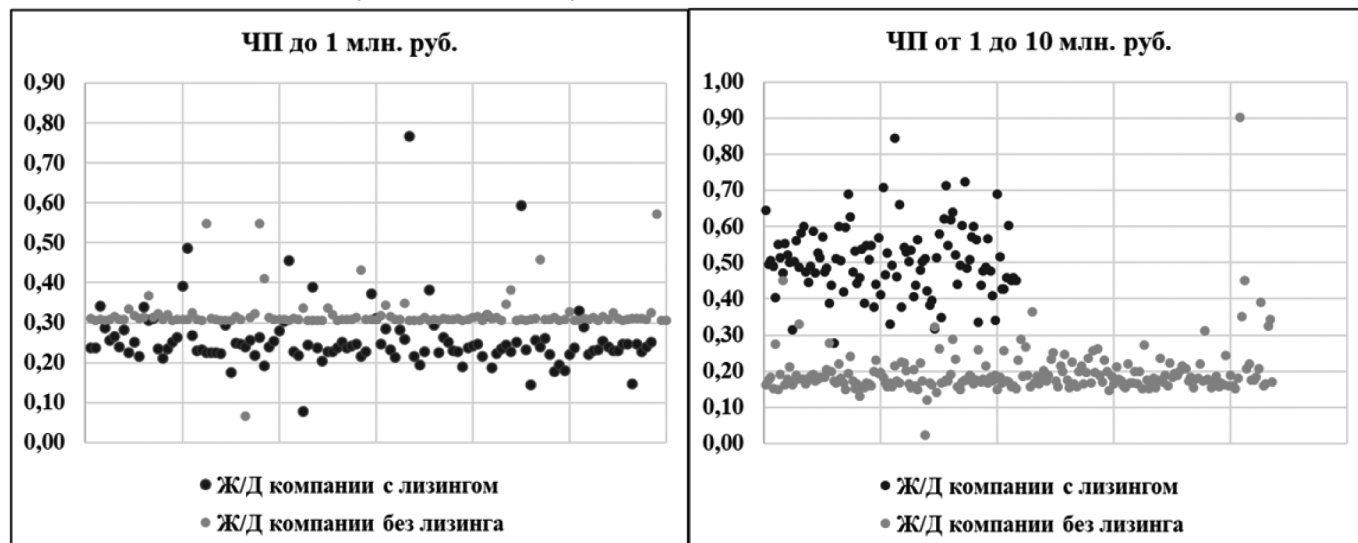
y — максимальное значение показателя $W_{\text{станд}}$ в соответствующей выборке.

Для выведения совокупного показателя финансовой стабильности каждой компании, необходимо будет вывести среднее значение полученных оценок, что позволит получить единый результат финансового благополучия компании. Таким образом, ожидаемые нами результаты оценок финансовой стабильности будут расположены на отрезке от 0 до 1, и значения, стремящиеся к 1 будут говорить о более высокой финансовой устойчивости компании среди своих конкурентов в выборке.

На Диаграммах №1–2 представлено распределение оценок железнодорожных компаний с лизингом и без лизинга, распределенных в зависимости от раз-

Диаграмма 1.

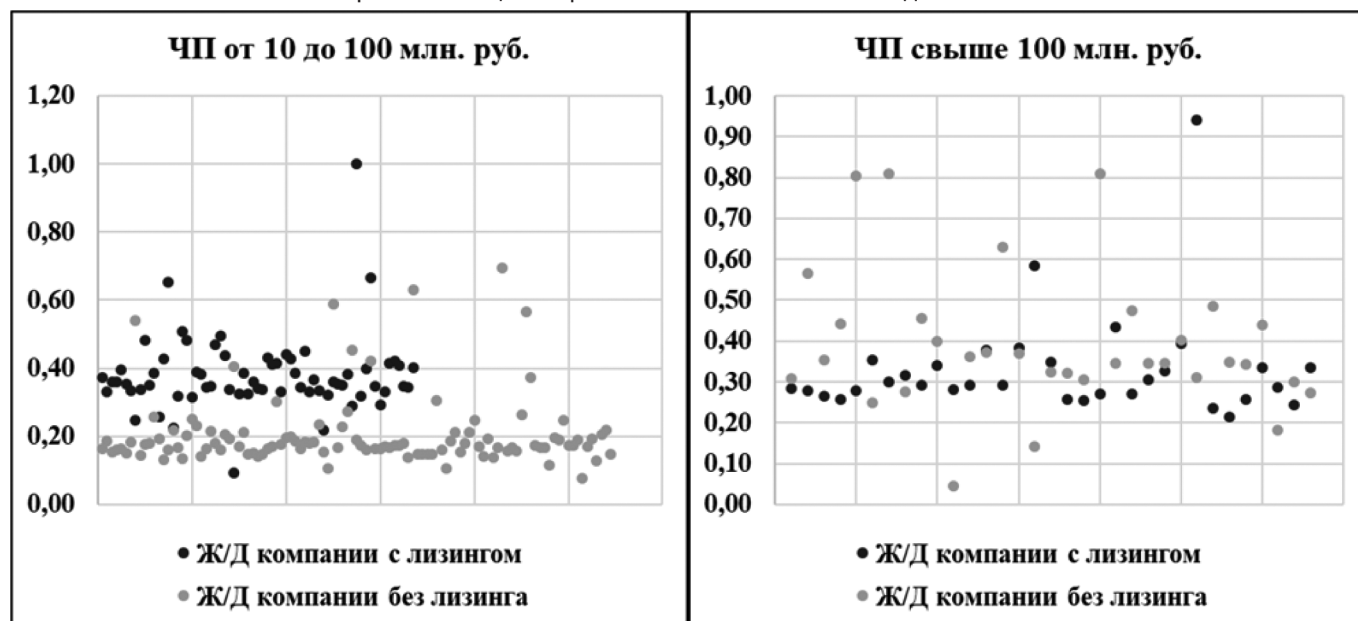
Сравнение оценок финансовой стабильности ж/д компаний



Источник: составлено автором

Диаграмма 2.

Сравнение оценок финансовой стабильности ж/д компаний



Источник: составлено автором

мера чистой прибыли и уровня финансовой стабильности. Можно заметить, что при уровне чистой прибыли до 1 млн руб. или свыше 100 млн руб. компании с лизингом имеют более низкие оценки финансовой стабильности по сравнению с компаниями без лизинга. Это может быть объяснено тем, что при слишком малом объеме бизнеса лизинг не является необходимым средством финансирования, поскольку аналогичных показателей (уровня чистой прибыли) можно достичь и без его использования. При слишком крупном размере компании ее активы, которые были профинансированы с помощью лизинга, не всегда могут генерировать столько

выручки, чтобы соразмерно покрывать свои расходы по обязательствам. При этом важно отметить, что увеличение парка железнодорожных вагонов, с одной стороны, увеличивает долю компании на рынке перевозок, что дает свои преимущества перед конкурентами, с другой стороны у компании увеличиваются расходы на техническое обслуживание парка и содержание обслуживающего персонала.

Средние транспортные компании, в данном виде перевозок, с прибылью от 1 до 100 млн руб. наоборот извлекают повышенную эффективность от использо-

вания лизинга, что видно из расположения их оценок на Диаграмме № 1–2. При увеличении бизнеса ж/д перевозок компании обращаются к лизинговым компаниям с целью получения в финансовую аренду вагонов, что положительно сказывается на уровне их финансовой устойчивости по сравнению с конкурентами, которые финансируются другими источниками. Лизинг может быть использован ж/д перевозчиками, как инструмент развития своего бизнеса, учитывая высокую значимость ж/д перевозок в РФ, которые формируют до 85 % общего грузооборота в РФ. Важно обращать внимание на увеличивающиеся обязательства по мере увеличения лизингового парка и понимать, что эффект масштаба, когда при росте парка увеличивается прибыль, имеет предел и важно вовремя перестраивать свои финансовые и операционные планы.

Примерно аналогичные результаты получены при оценке компаний, занимающихся автомобильными перевозками, которые не менее значимы для отечественной транспортной отрасли. На Диаграммах №3, №4 представлена информация о расположении оценок финансовой стабильности автомобильных перевозчиков. Малые компании, с уровнем чистой прибыли до 1 млн руб., с лизингом и без лизинга имеют не столь значительную разницу в своей финансовой состоятельности. Средние компании, с чистой прибылью от 1 до 100 млн руб. с лизингом демонстрируют значительное превосходство по сравнению со своими визави без лизинга. В автомобильных перевозках довольно много мелких фирм, которые осуществляют перевозки

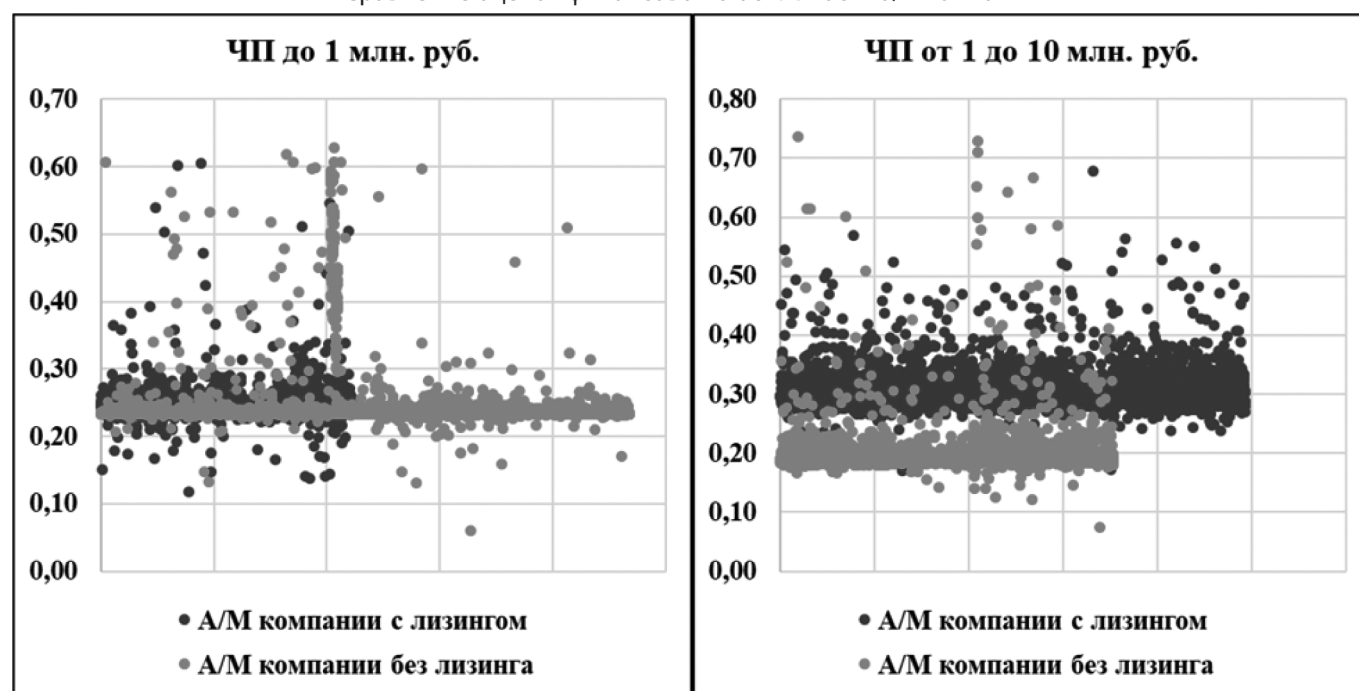
за счет ТС, которые как правило в собственности и обращаться к кредитным инструментам большой необходимости нет. Эффективность использования лизинга снижается при увеличении компании до уровня чистой прибыли свыше 100 млн руб., что можно наблюдать исходя из данных Диаграмм. В данном случае автомобильные перевозчики могут рассматривать опцию оптимизации своих текущих обязательств и расходов с целью повышения своей маржинальности.

Автомобильные перевозки являются капиталоемкой отраслью, однако для начала ведения бизнеса достаточно иметь малое количество транспортных средств. При расширении своего бизнеса транспортные компании обращаются к лизингу и показывают более высокие результаты, чем их конкуренты без лизинга, что доказано в рамках полученных результатов исследования. Благодаря лизингу автомобильные перевозчики могут позволить себе легко получить требуемое ТС, которое может генерировать дополнительную выручку. За последние несколько лет доля автомобильных перевозок растет, что вызвано развитием электронной коммерции, которая использует множество грузовых автомобилей для доставки малогабаритных товаров.

Однако крупным компаниям важно уметь эффективно управлять денежными потоками и операционной деятельностью, чтобы использовать свои ТС наиболее эффективно. Большой парк ТС требует эффективно работающих СТО, логистов и отлаженный функционал операционного блока компаний. Именно поэтому решение

Диаграмма 3.

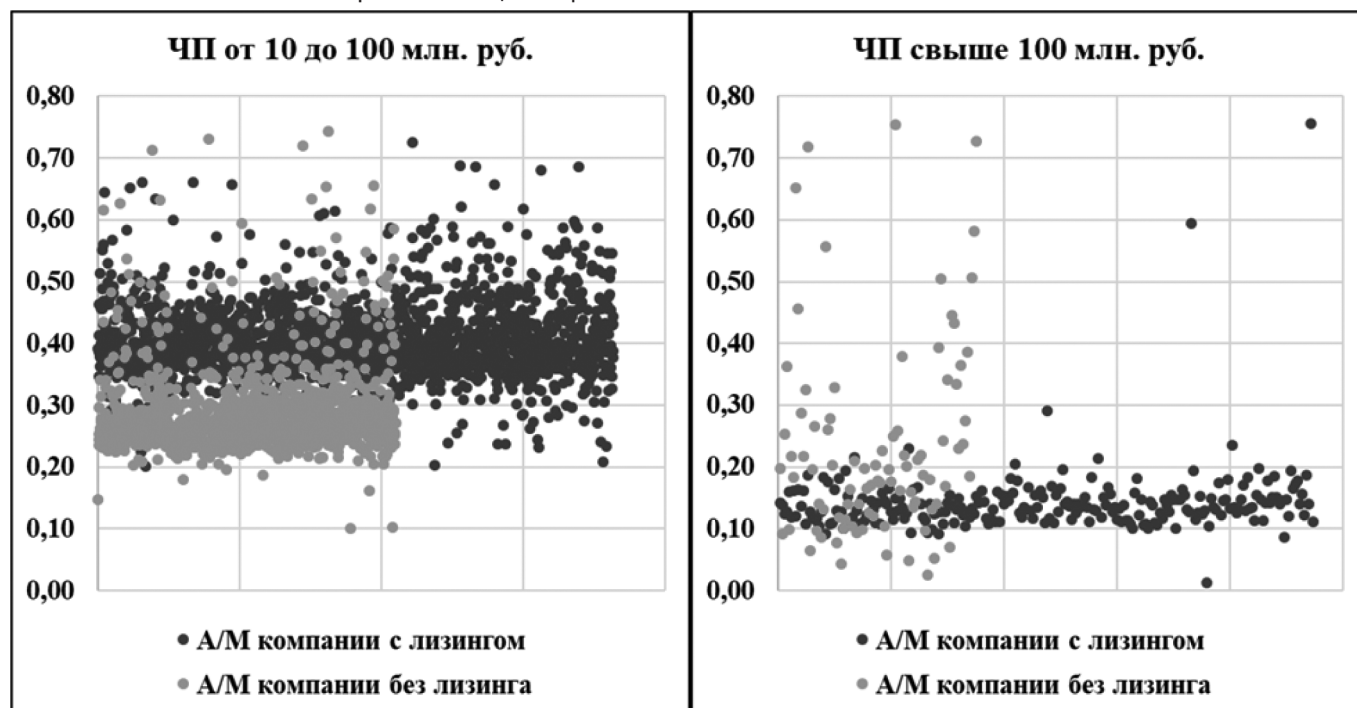
Сравнение оценок финансовой стабильности а/м компаний



Источник: составлено автором

Диаграмма 4.

Сравнение оценок финансовой стабильности а/м компаний



Источник: составлено автором

о продолжении финансирования крупных компаний лизингом является важным решением и требует от руководства компании выверенного финансового плана на будущие периоды.

Еще одним немаловажным видом перевозок являются морские перевозки, которые осуществляют перевозки по внутренним и внешним водам РФ. Мелкие перевозчики в большей степени предпочитают не использовать лизинг и финансировать свою деятельность другими способами, при этом по оценке финансовой устойчивости они примерно наравне с компаниями, которые имеют лизинговые обязательства, исходя из данных Диаграммы №5.. Учитывая специфику отрасли морских перевозок, где крупные размеры выручки генерируются при наличии большого флота крупнотоннажных кораблей, способных перевозить полезные ископаемые и нефть, использовать лизинг для мелких компаний не является рациональным решением.

Примерно похожая ситуация складывается с крупнейшими морскими перевозчиками, среди которых также не выявлен положительный эффект использования лизинга, что показано на Диаграмме № 6. Часть компаний выигрывают от использования лизинга, другие же компании наоборот менее финансово стабильны, что наглядно видно на Диаграмме № 6. Однако значимый эффект положительного использования лизинга, как инструмента пополнения и обновления средств видно на примере средних компаний, участвующих в морских перевозках.

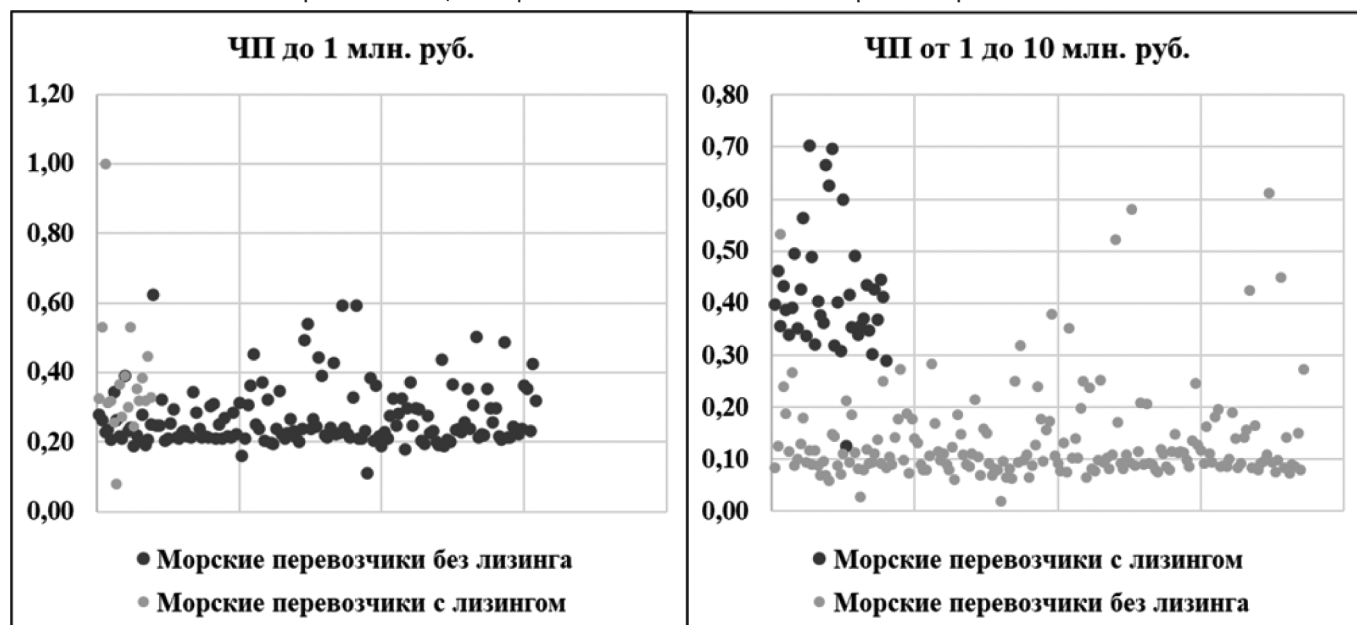
Средние компании, которые обращаются к лизингу для обновления и пополнения основных средств, демонстрируют более высокие финансовые результаты, что сказывается на их оценках финансовой стабильности. Важно отметить, что среди морских перевозчиков лизинг не является приоритетным способом финансирования и позволить его использовать себе может не каждая компания. Смотря на распределение компаний на Диаграммах № 5–6 можно заметить, что в целом в данной отрасли интерес к лизингу значительно ниже, поскольку относительно общего числа компаний, число лизингополучателей крайне мало. Это связано прежде всего с высокой стоимостью основных средств (морских судов), которые даже при приобретении в лизинг являются дорогостоящим обязательством.

В авиационных грузовых перевозках, ввиду специфики отрасли представлено малое количество компаний, что видно из Таблицы №1. Авиационная отрасль имеет высокие барьеры входа, и чтобы предоставлять услуги по грузоперевозке товаров необходимо иметь дорогостоящие самолеты, которые в разы дороже, чем ж/д вагон или грузовой а/м.

Специфика отрасли накладывает свой эффект на результаты проведенного исследования. Во-первых, можно заметить, что компаний-лизингополучателей сильно меньше, чем компаний необремененных лизингом, однако важно отметить, что большинство компаний без лизинга все-таки относятся к мелким и средним компаниям.

Диаграмма 5.

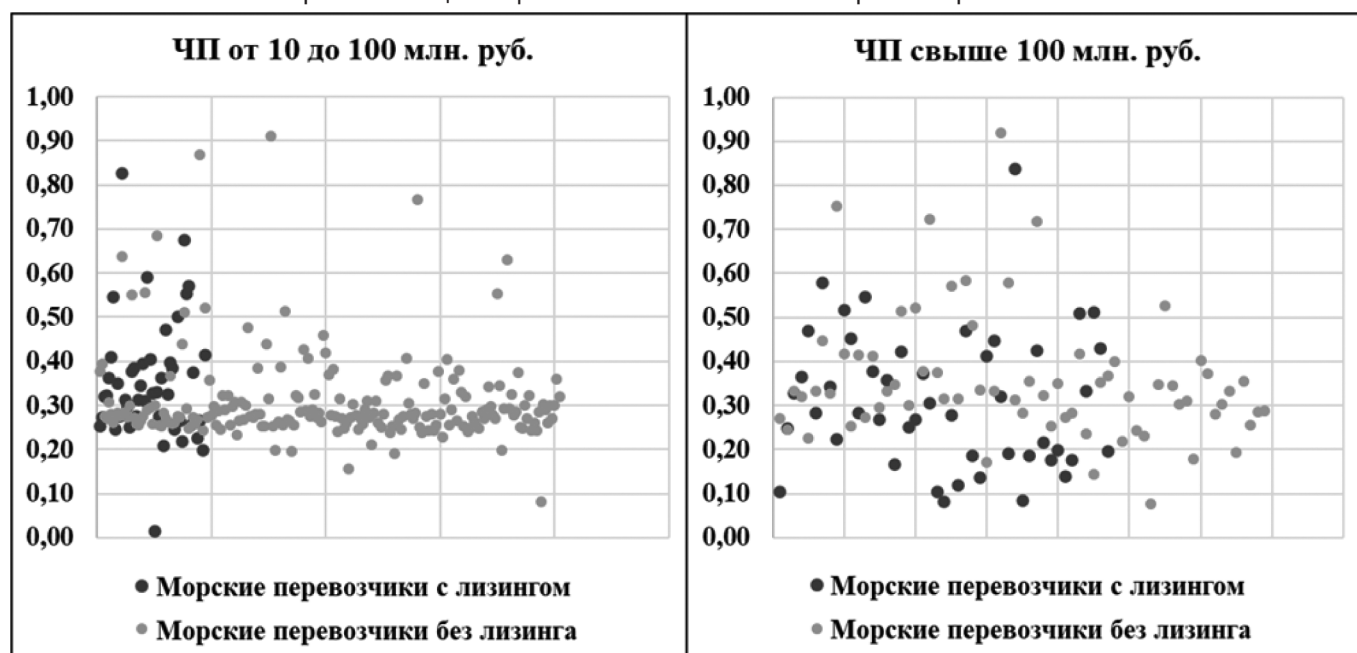
Сравнение оценок финансовой стабильности морских перевозчиков



Источник: составлено автором

Диаграмма 6.

Сравнение оценок финансовой стабильности морских перевозчиков



Источник: составлено автором

Во-вторых, среди компаний без лизинга большая часть получила 4 положительных балла по моделям оценки компаний, что говорит о том, что они более финансово стабильны, чем их конкуренты с лизингом. При этом также встречаются выборки, например компании с чистой прибылью до 1 млн руб., что где компании с лизингом получили более высокие баллы, чем их визави. Важно учитывать тот факт, что, как и в случае с морскими перевозчиками авиационные перевозчики обязаны обра-

щаться к кредитным инструментам, поскольку основные средства довольно дорогостоящие.

Заключение

Текущая макроэкономическая среда в РФ, которая подвержена воздействию санкций и присутствуют ограничения на ведение ряда деятельности, обязывает участников рынка гибко адаптироваться и менять свои

Таблица 1.

Распределение оценок среди авиаперевозчиков

		Σ баллов по моделям оценки финансового положения					ИТОГО
Наличие Лизинга	Чистая прибыль	0	1	2	3	4	
да	От 0 до 1 млн. руб.			3		2	5
да	От 1 до 10 млн. руб.		1	2	1	1	5
да	От 10 до 100 млн. руб.		2	2	2	2	8
да	Более 100 млн. руб.		1		1	1	3
Сумма		0	4	7	4	6	21
нет	От 0 до 1 млн. руб.		13	8	12	19	52
нет	От 1 до 10 млн. руб.		1	1	4	19	25
нет	От 10 до 100 млн. руб.		1	3	1	17	22
нет	Более 100 млн. руб.					3	3
Сумма		0	15	12	17	58	102
ИТОГО		0	19	19	21	64	123

Источник: составлено автором

решения в зависимости от ситуации. Значимым звеном отечественной экономики является транспортная отрасль, которая при эффективном функционировании снижает конечную себестоимость товара, который в том числе поставляется на экспорт. Для поддержания функционирования отрасли, ее участникам важно уметь эффективно распоряжаться источниками финансирования, такими как лизинг, и планировать свои доходы и расходы.

В данной статье рассмотрено как использование лизинга отражается на финансовой устойчивости компаний и приведено сравнение его эффективности при разных уровнях чистой прибыли и разном виде деятельности. В результате была получена следующая тенденция, основанная на средневзвешенных стандартизированных оценках финансовой устойчивости транспортных компаний:

Мелкие транспортные компании могут использовать альтернативный лизингу источник финансирования, что

позволит им быстрее развивать свой бизнес. Использование лизинга не является эффективным инструментом финансирования их деятельности;

Средние компании с прибылью до 100 млн. руб. должны использовать лизинг, поскольку благодаря нему они могут эффективнее, чем без него, расширять свою операционную деятельность. Благодаря лизингу транспортные компании могут позволить себе нарастить показатели выручки, прибыли и расширяться за счет эффекта масштаба;

Крупнейшие компании обязаны использовать лизинг только при условии эффективного управления большим парком ТС, поскольку обслуживание и распределение парка должно позволять генерировать соразмерную затратам выручку. Лизинг может выступать инструментом обновления парка и удерживания доли на рынке перевозок.

ЛИТЕРАТУРА

1. Инвестиции в России. 2023: Статистический сборник/ Росстат. — М., 2023. — 229 с.
2. Интернет-ресурс СПАРК-Интерфакс. Статистика отраслей. // URL: <https://spark-interfax.ru/statistics>
3. Маслова Т.Н., Нечехуина Н.С., Черненко Алексей Федорович ВЫБОР ИСТОЧНИКА ФИНАНСИРОВАНИЯ РЕНОВАЦИИ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ // Социум и власть. 2021. №2
4. Решетникова, А. Преимущества лизинга над другими формами финансирования / А. Решетникова, Е. Путникова // Организационно-правовые аспекты инновационного развития АПК (см. в книгах). — 2015. — № 12. — С. 239–240. — EDN YXRHHN.
5. Beattie V., Goodacre A., Thomson S., Operating leases and the assessment of lease–debt substitutability, Journal of Banking & Finance, Volume 24, Issue 3, 2000, Pages 427–470, ISSN 0378-4266
6. Lian H., Financial leasing and enterprise innovation, Finance Research Letters, Volume 66, 2024, 105675, ISSN 1544-6123
7. Рынок лизинга по итогам 2023 года: время ренессанса // РА ЭКСПЕРТ. URL: <https://raexpert.ru/researches/leasing/2023/>
8. Мельникова Наталия Сергеевна, Быканова Наталья Игоревна, Хайрулина Ирина Геннадьевна, Попов Сергей Эдуардович, Прядко Евгения Андреевна ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО РЫНКА ЛИЗИНГА В РОССИИ ПОД ВЛИЯНИЕМ САНКЦИЙ // Научный результат. Экономические исследования. 2023. №4.
9. Вишнякова Т.М. Методы и модели оценки финансовой устойчивости корпорации // Концепт. 2018. №8.
10. Егоров И.С., Букреев А.В. ПРИМЕНЕНИЕ МОДЕЛИ АЛЬТМАНА ДЛЯ ОЦЕНКИ ВЕРОЯТНОСТИ БАНКРОТСТВА ПРЕДПРИЯТИЯ // Экономика и социум. 2019. №1-1 (56).
11. Егоров И.С., Лупандин В.В. СРАВНЕНИЕ МОДЕЛЕЙ Р.ТАФФЛЕРА И У.БИВЕРА ПРИ ОЦЕНКЕ БАНКРОТСТВА ПРЕДПРИЯТИЯ // Теория и практика современной науки. 2019. №1 (43).
12. Губина А.М., Котелянец О.С. ОЦЕНКА ВЕРОЯТНОСТИ БАНКРОТСТВА ПО МОДЕЛЯМ Z-СЧЕТА АЛЬТМАНА, МОДЕЛИ R-СЧЕТА САЙФУЛИНА-КАДЫКОВА, МОДЕЛИ БИВЕРА НА ПРИМЕРЕ ПАО «ТМК» И МЕРОПРИЯТИЯ ПО ВЫХОДУ ПРЕДПРИЯТИЯ ИЗ КРИЗИСА // Форум молодых ученых. 2017. №7 (11).

© Гамазин Сергей Владимирович (1142220745@pfur.ru)

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»