

# ЛИЗИНГ КАК ИСТОЧНИК ФИНАНСОВЫХ РЕСУРСОВ В РАМКАХ УСТОЙЧИВОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РФ

## LEASING AS A SOURCE OF FINANCIAL RESOURCES WITHIN THE FRAMEWORK OF SUSTAINABLE ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT INDUSTRY OF THE RUSSIAN FEDERATION

S. Gamazin

*Summary.* The article is devoted to leasing as a tool for the sustainable economic development of companies in the transport industry of the Russian Federation. The article discusses the key advantages of leasing, which are actively used by transport companies. The paper identifies the main indicators of sustainable economic development that are affected by leasing. A quantitative assessment of the MNC impact of leasing on development factors has shown a positive effect of using this tool.

*Keywords:* sustainable economic development, leasing, transport industry, advantages of leasing, financial resources.

**Гамазин Сергей Владимирович**

Аспирант, Российский университет дружбы народов  
имени П. Лумумбы, Москва  
sergey.gamazin@gmail.com

*Аннотация.* Статья посвящена лизингу как инструменту устойчивого экономического развития компаний транспортной отрасли РФ. В статье рассмотрены ключевые преимущества лизинга, которые активно используют транспортные компании. В работе определены основные показатели устойчивого экономического развития, которые подвержены воздействию лизинга. Проведенная количественная оценка МНК воздействия лизинга на факторы развития показала положительный эффект использования данного инструмента.

*Ключевые слова:* устойчивое экономическое развитие, лизинг, транспортная отрасль, преимущества лизинга, финансовые ресурсы.

### Введение

Устойчивое экономическое развитие предполагает развитие отдельных компаний, отраслей и государств на улучшение финансовых и нефинансовых показателей в текущем и последующих периодах. Достижение устойчивого экономического развития заключается в выполнении определенных целей, которые затрагивают все аспекты деятельности. Вектор устойчивого развития требует инвестиций и ресурсов, которые могут отвечать поставленным задачам и быть наиболее эффективными в их выполнении. Конкретные задачи и цели требуют специфических финансовых инструментов и лизинг как один из видов финансовых ресурсов способен оказать поддержку и стать инструментом в достижении определенных целей устойчивого экономического развития.

В статье будет рассмотрено какую выгоду получает кредитор, а именно компания транспортной отрасли, как участник устойчивого развития, от использования лизинга в качестве финансового ресурса. Целью данной статьи является выделение преимуществ лизинга как инструмента инвестиций в рамках устойчивого экономического развития для компаний транспортной отрасли РФ. Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- определить ключевые преимущества лизинга как финансового инструмента устойчивого экономического развития;
- обозначить на какие показатели устойчивого развития может оказывать влияние лизинг;
- оценить влияние лизинга на устойчивое развитие транспортных компаний.

Ранее рассматривался лизинг с точки зрения финансового ресурса для развития компании, с указанием его преимуществ для заемщика по сравнению с кредитом. Проблематика оценки устойчивого развития также поднималась к обсуждению, поскольку оценить соответствие компании целям устойчивого развития крайне трудно. В рамках данной работы будет рассмотрено как лизинг может способствовать устойчивому экономическому развитию компаний в транспортной отрасли [1,2]

### Основные результаты

Устойчивое экономическое развитие компаний возможно только при эффективно спланированных операционных действиях, которые приведут к улучшению финансовых показателей. Транспортная отрасль обладает свойством высоких барьеров на вход, поскольку для совершения грузоперевозок на регулярной основе и из-

влечением прибыли возможно при наличии большого количества ТС, то есть высокой стоимости активов. Для реализации обозначенных действий необходимы инвестиции, которые позволили бы использовать свободный капитал для достижения целей устойчивого экономического развития. Одним из таких инструментов является лизинг, который позволяет получить основные производственные фонды в пользование сразу, а выплачивать денежные средства постепенно в рамках обозначенного договором срока. [3,4]

Лизинг как финансовый инструмент привлечения инвестиций обладает прежде всего следующими ключевыми преимуществами по сравнению с кредитом, как альтернативой, для заемщика:

- Простота получения и одобрения лизинговой сделки по причине того, что кредитор имеет юридическое право собственности на предмет лизинга и имеет его в качестве залога сделки;
- Возможность сократить свои расходы на налоги в размере 20 %, а именно экономия на НДС и налоге прибыль;
- Повышенная сумма одобрения сделки по сравнению с кредитом по причине залога самого оборудования. [5, 6]

В рамках устойчивого развития с экономической точки зрения компания может иметь набор векторов устойчивости, а именно:

- Финансово-экономическая устойчивость;
- Рыночная устойчивость;
- Технологическая устойчивость;
- Инновационная устойчивость.

Для оценки соответствия или прогресса компании в устойчивости векторов, обозначенных выше необходимо использовать набор показателей, которые с одной стороны могли быть измерены и оценены, а с другой стороны соответствуют классификации устойчивости. К финансово-экономической устойчивости можно отнести показатели выручки, прибыли или рентабельности продаж, в то время как показателями рыночной устойчивости является изменение доли рынка, конкурентоспособность, а также спрос на продукцию. Уровень технологического развития и затрат на инновации являются показателями технологической и инновационной устойчивости соответственно. [7]

Транспортная отрасль РФ крайне зависима от лизинга и от заемных средств, что в первую очередь выражается в низкой доли собственных средств как источнике инвестиций. В 2023 г. примерно 70 % инвестиций в транспортную отрасль были внешними, что опережает лишь социально-значимые отрасли, такие как здравоохранение и образование. Рассматривая внешние источники финансирования и инвестирования в отрасль наибольший вклад имеет именно лизинг. На Диаграмме №1 представлена динамика распределения направлений использования и применения лизинга в РФ в период с 2009 г. по 2023 г. Доля транспортной отрасли как лизингополучателя за последние 15 лет составляла в среднем 72 %, что является свидетельством того, что данный финансовый инструмент является неотъемлемым источником экономического развития транспортной отрасли.

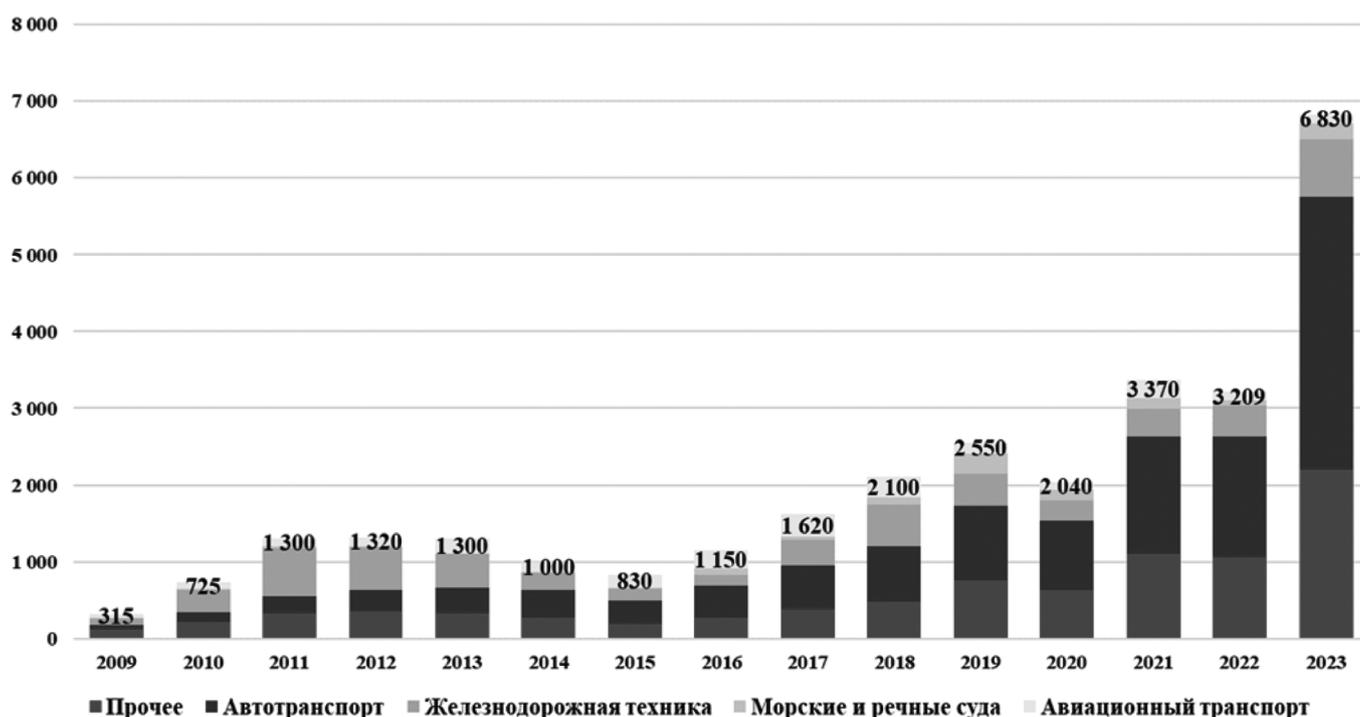


Диаграмма № 1. Составлено автором на основе данных интернет-ресурса: <https://raexpert.ru/researches/leasing/> [8]

Динамика развития лизинговых отношений в транспортной отрасли прямо коррелирует с макроэкономическими показателями в РФ. В случае ухудшения экономической обстановки ключевая ставка ЦБ РФ растет, что приводит к снижению интереса со стороны лизингополучателей. В момент пандемии Covid-19 лизинг также был на спаде, поскольку локдауны по всему миру сокращали потребности лизинге. Компании-участники транспортной отрасли активно используют лизинг для достижения своих финансовых и операционных показателей, поскольку данный вид финансирования является для них самым эффективным. Важно оценить, насколько использования лизинга транспортными компаниями РФ помогает и позволяет им достигать устойчивого экономического развития. Способствует ли лизинг устойчивому развитию можно, проведя оценку МНК показателей прироста стоимости лизинговых контрактов и показателей, описывающих прогресс компании в каждом из четырех обозначенных нами ранее векторов устойчивого развития.

Финансово-экономическая устойчивость компаний транспортной отрасли отслеживается через динамику изменения выручки в целом по отрасли. Оценить влияние использования лизинга (LEASE/TOTAL) на показатели выручки в транспортной отрасли (Revenue/Transport) можно при помощи МНК, что покажет количественную меру зависимости показателей. В анализе рассматриваемый период составит 15 лет, с 2009 г. по 2023 г. [7,9]

Модель №1:

МНК, использованы наблюдения 2009–2023 (T = 15)  
 Зависимая переменная: Revenue/Transport  
 Стандартные ошибки HAC, полоса пропускания 1,  
 Ядро Бартлетта (Bartlett)

	Коэфф	Ст. ошибка	t-стат	p-знач	
const	14,2595	0,277636	51,36	<0,0001	***
LEASE/TOTAL	0,00145057	7,63804e-05	18,99	<0,0001	***

Среднее завис. перемен	17,12768	Ст. откл. завис. перем	2,526008
Сумма кв. остатков	13,33486	Ст. ошибка модели	1,012797
R-квадрат	0,850724	Исправ. R-квадрат	0,839241
F(1, 13)	360,6716	P-значение (F)	7,29e-11
Лог. правдоподобие	-20,40156	Крит. Акаике	44,80313
Крит. Шварца	46,21923	Крит. Хеннана–Куинна	44,78804
параметр rho	0,125547	Стат. Дарбина–Уотсона	1,718367

В результате исследования получена высокая зависимость между переменными и сильная устойчивая связь, которая выражается в высоком  $R^2 = 0,85$ . Прирост лизин-

га в транспортной отрасли положительно сказывается на показателях выручки, следовательно для компаний транспортной отрасли каждое следующее использование лизинга повышает показатели выручки. Однако важно понимать, что при росте обязательств и выручки, компании должны иметь запас маржинальности, чтобы получать чистую прибыль от ведения деятельности.

С точки зрения оценки рыночной устойчивости компаний транспортной отрасли РФ необходимо оценить влияние лизинга на грузооборот в транспортной отрасли, поскольку изменение данного показателя отражает эффективность бизнеса. Изменение грузооборота транспортной отрасли РФ показывает в целом устойчивость отрасли, которая при увеличении данного показателя наращивает объемы и расстояния перевозок. При анализе был рассмотрен временной период показателей с 2009 г. по 2023 г., где в качестве зависимой переменной выступал грузооборот в транспортной отрасли (TO/TOTAL) в млрд тонн км, а регрессором была стоимость новых договоров лизинга на оборудование транспортной отрасли (LEASE/TOTAL) в млрд руб. [9,10]

Модель №2:

МНК, использованы наблюдения 2009–2023 (T = 15)  
 Зависимая переменная: TO/TOTAL  
 Стандартные ошибки HAC, полоса пропускания 1,  
 Ядро Бартлетта (Bartlett)

	Коэфф.	Ст. ошибка	t-стат	p-знач	
const	4943,00	157,371	31,41	<0,0001	***
LEASE/TOTAL	0,153128	0,0668773	2,290	0,0394	**

Среднее завис. перемен	5245,780	Ст. откл. завис. перем	373,2315
Сумма кв. остатков	1103345	Ст. ошибка модели	291,3292
R-квадрат	0,434247	Исправ. R-квадрат	0,390728
F(1, 13)	5,242693	P-значение (F)	0,039405
Лог. правдоподобие	-105,3276	Крит. Акаике	214,6553
Крит. Шварца	216,0714	Крит. Хеннана–Куинна	214,6402
параметр rho	0,640752	Стат. Дарбина–Уотсона	0,498270

Полученные результаты свидетельствуют о наличии связи между показателями, а также о том, что прирост лизинга на 1 млрд руб. увеличивает грузооборот в транспортной отрасли на 0,15 млрд тонн км.

Рассматривая отдельные составляющие транспортной отрасли, а именно автомобильные, морские, железнодорожные и воздушные перевозки были выявлены положительные зависимости между показателями изменения стоимости лизинговых соглашений и грузообо-

ротом за исключением данных по морским транспортировкам. Следовательно, можно утверждать, что лизинг оказывает положительное воздействие, количественные характеристики которого были получены в результате МНК-оценок, на рыночную устойчивость транспортных компаний. [9,10]

Модель №3:

МНК, использованы наблюдения 2009–2023 (T = 15)  
 Зависимая переменная: TO/AUTO  
 Стандартные ошибки HAC, полоса пропускания 1,  
 Ядро Бартлетта (Bartlett)

	Коэфф	Ст. ошибка	t-стат	p-знач	
const	222,970	8,95207	24,91	<0,0001	***
LEASE/AUTO	0,0448174	0,00626994	7,148	<0,0001	***

Среднее завис. перемен	258,4667	Ст. откл. завис. перем	44,09424
Сумма кв. остатков	4656,285	Ст. ошибка модели	18,92553
R-квадрат	0,828940	Исправ. R-квадрат	0,815782
F(1, 13)	51,09354	P-значение (F)	7,50e-06

Модель №4:

МНК, использованы наблюдения 2009–2023 (T = 15)  
 Зависимая переменная: TO/RAIL  
 Стандартные ошибки HAC, полоса пропускания 1,  
 Ядро Бартлетта (Bartlett)

	Коэфф	Ст. ошибка	t-стат	p-знач	
const	2219,61	81,1276	27,36	<0,0001	***
LEASE/RAIL	0,313442	0,107583	2,913	0,0121	**

Среднее завис. перемен	2368,533	Ст. откл. завис. перем	249,5429
Сумма кв. остатков	454035,5	Ст. ошибка модели	186,8845
R-квадрат	0,479200	Исправ. R-квадрат	0,439138
F(1, 13)	8,488358	P-значение (F)	0,012091

Модель №5:

МНК, использованы наблюдения 2009–2023 (T = 15)  
 Зависимая переменная: TO/AIRCARGO  
 Стандартные ошибки HAC, полоса пропускания 1,  
 Ядро Бартлетта (Bartlett)

	Коэфф	Ст. ошибка	t-стат	p-знач	
const	2,76539	0,908946	3,042	0,0094	***
LEASE/AIRCRAFT	0,0185374	0,00388425	4,772	0,0004	***

Среднее завис. перемен	5,646667	Ст. откл. завис. перем	2,044808
Сумма кв. остатков	31,79032	Ст. ошибка модели	1,563780
R-квадрат	0,456922	Исправ. R-квадрат	0,415147
F(1, 13)	22,77628	P-значение (F)	0,000364

Технологическая и инновационная устойчивость компаний транспортной отрасли РФ выражается прежде всего в обновлении парка ТС, а также увеличением инвестиций. Средний возраст ТС в транспортной отрасли (AGE/TRANSPORT) и динамика инвестиций в транспортную отрасль (Investments) являются показателями, которые отражают устойчивость компании в данных направлениях. [9,10]

Модель №6:

МНК, использованы наблюдения 2009–2023 (T = 15)  
 Зависимая переменная: AGE/TRANSPORT  
 Стандартные ошибки HAC, полоса пропускания 1,  
 Ядро Бартлетта (Bartlett)

	Коэфф	Ст. ошибка	t-стат	p-знач	
const	16,1083	0,395575	40,72	<0,0001	***
LEASE/TOTAL	-0,000992104	0,000184832	-5,368	0,0001	***

Среднее завис. перемен	14,14667	Ст. откл. завис. перем	1,861975
Сумма кв. остатков	12,98859	Ст. ошибка модели	0,999561
R-квадрат	0,732400	Исправ. R-квадрат	0,711815
F(1, 13)	28,81102	P-значение (F)	0,000128
Лог. правдоподобие	-20,20423	Крит. Акаике	44,40847
Крит. Шварца	45,82457	Крит. Хеннана–Куинна	44,39338
параметр rho	0,290949	Стат. Дарбина–Уотсона	1,345822

Модель №7:

МНК, использованы наблюдения 2009–2023 (T = 15)  
 Зависимая переменная: Investments  
 Стандартные ошибки HAC, полоса пропускания 1,  
 Ядро Бартлетта (Bartlett)

	Коэфф	Ст. ошибка	t-стат	p-знач	
const	6791,62	913,519	7,435	<0,0001	***
LEASE/TOTAL	3,20994	0,356887	8,994	<0,0001	***

Среднее завис. перемен	13138,52	Ст. откл. завис. перем	5542,700
Сумма кв. остатков	57963887	Ст. ошибка модели	2111,578
R-квадрат	0,865232	Исправ. R-квадрат	0,854865
F(1, 13)	80,89679	P-значение (F)	6,07e-07
Лог. правдоподобие	-135,0387	Крит. Акаике	274,0774
Крит. Шварца	275,4935	Крит. Хеннана-Куинна	274,0623
параметр rho	0,092172	Стат. Дарбина-Уотсона	1,669135

Результаты проведенных исследований показывают, что лизинг оказывает положительное воздействие на технологическую и инновационную устойчивость. Увеличение лизинга приводит к увеличению показателей, которые отражают динамику данных векторов устойчивого развития и способствуют экономическому росту компаний участников транспортной отрасли РФ, что является крайне значимым, поскольку транспортная отрасль является одной из самых низкорентабельных отраслей отечественной экономики с показателем рентабельности, не превышающим 10 % за последние несколько лет.

### Заключение

В рамках устойчивого экономического развития каждая фирма старается развиваться в направлении улучшения своих ключевых векторов устойчивости: фи-

нансово-экономический, рыночный, технологический и инновационный. Лизинг, обладая набором преимуществ по сравнению с кредитом, может быть использован для улучшения финансовых и операционных показателей в каждом из направлений устойчивого развития.

Особенно высоким спросом лизинг пользуется в транспортной отрасли, где высокий порог входа, высокая стоимость основных средств необходимых для эффективного функционирования и низкая маржинальность. Лизинг позволяет компаниям достигать операционных и финансовых целей благодаря своим преимуществам. Рассмотрев влияние лизинга на показатели устойчивого экономического развития транспортной отрасли РФ, можно сделать вывод, что:

- При увеличении размеров лизинга на 1 млрд руб. выручка компаний транспортной отрасли возрастает на 0,145 млрд руб.
- При увеличении размеров лизинга на 1 млрд руб. грузооборот в транспортной отрасли увеличится на 0,15 млрд тонн км.
- При увеличении размеров лизинга на 1 млрд руб. средний возраст ТС в транспортной отрасли РФ сократится на -0,001 лет.
- При увеличении размеров лизинга на 1 млрд руб. инвестиции в транспортную отрасль увеличатся на 3,20994 млрд руб.

Таким образом по всем ключевым направлениям устойчивого развития лизинг оказывает положительное воздействие и способствует улучшениям показателям транспортных компаний.

### ЛИТЕРАТУРА

1. Юсупова А.Т. Лизинг как способ финансирования долгосрочных активов: источники эффекта и роль в структуре капитала фирмы // Вестник Санкт-Петербургского университета. Менеджмент. 2007. №2.
2. Малафеева М.В. Методология оценки эффективности лизинговых операций // Финансы и кредит. 2003. №3 (117)
3. Bocok V., Hinke J., Abrham J. Leasing from the perspective of environmental management and its influence on business performance // Front. Environ. 2023.
4. Avasilcai S., Butnariu A. The Assessment of The Companies' Sustainable Development Performance // Procedia Economics and Finance, vol. 23, 2015
5. Лапшина З.В. Прахт К.С. Лизинг: сущность и виду // «Экономика и социум» №2(15), 2015
6. Шадбекова И.Ф. Рындина И.В. Сравнительный анализ эффективности кредитных и лизинговых операций // Экономика и социум, 2017
7. Рынок лизинга по итогам 2023 года: время ренессанса / URL: <https://raexpert.ru/researches/leasing/2023/> (дата обращения — 15.02.2024)
8. Сулов С. Н. Понятие и факторы устойчивого развития организации // Символ науки. 2019. №1.
9. СПАРК. Статистика. / URL: <https://spark-interfax.ru/statistics>
10. Федеральная служба государственной статистики. Транспорт. / URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>

© Гамазин Сергей Владимирович (sergey.gamazin@gmail.com)  
Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»