

КРЕДИТНІ ПІДХОДИ ДО ОНОВЛЕННЯ ОСНОВНИХ ФОНДІВ АВІАТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Стаття присвячена обґрунтуванню та характеристиці механізмів оновлення основних фондів авіатранспортних підприємств на основі залучення комерційного, лізингового, іпотечного та банківського кредитів.

Ключові слова: оновлення, комерційний кредит, лізинг, іпотека, банківський кредит, основні фонди, механізми, ефективність.

Статья посвящена обоснованию и характеристике механизмов обновления основных фондов авиатранспортных предприятий на основе привлечения коммерческого, лизингового, ипотечного и банковского кредитов.

Ключевые слова: обновление, коммерческий кредит, лизинг, ипотека, банковский кредит, основные фонды, механизмы, эффективность.

Paper is devoted to the explanation of the mechanisms and characteristics of capital renewals airline companies on the basis of attracting commercial, lease, mortgage and bank loans.

Keywords: update, commercial loans, leasing, mortgages, bank loans, fixed assets, mechanisms and efficiency.

Постановка проблеми. У авіатранспортних підприємств всіх форм власності все частіше виникає потреба залучення позикових засобів для здійснення своєї діяльності і отримання прибутку. Позиковий капітал підприємства – це результат відносин між кредитором і дебітором (позичальником) із приводу наданих (одержаних) у тимчасове користування коштів, їх повернення й оплати. Частка запозичених, у тому числі кредитних коштів у структурі капіталу вітчизняних авіатранспортних підприємств складає приблизно 78 %. Авіатранспортні підприємства використовують кредитні кошти переважно на задоволення потреб операційної діяльності, а саме на закупівлю ГМЗ та формування оборотних фондів. Проте використання кредитів як джерел оновлення основних фондів є обмеженим, що зумовлено відсутністю засобів обґрунтування виду та ефективності кредитування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам інвестування розвитку транспортної галузі присвячені дослідження Сича Є.М., Кислого В.М., Ільчука В.П., Кулаєва Ю.Ф., Матвєєва В.В., Бондаренка В.В., Каракая Ю.В., Грамотнева В.Е., Чеп'юк Л.М., Рибак О.М., Мізюк С.Г., Буглак О.В. та інших.

У дослідженнях вказаних авторів наведено методи інвестиційного проектування та особливості їх застосування у транспортній галузі, а також засоби податкової підтримки розвитку авіапідприємств. Серед методів визначаються метод обґрунтування внутрішньої норми дохідності та метод визначення ефективності капітальних вкладень. Кредитні методи запозичень на фінансування розвитку підприємств авторами не наведені.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Оновлення основних

фондів авіатранспортного підприємства шляхом придбання об'єктів основних фондів за позикові кошти можливо на основі використання комерційного, лізингового, іпотечного та банківського кредиту. Але способи залучення коштів за всіма названими видами кредитів залишаються не обгрунтованими.

Мета статті та виклад основного матеріалу. Метою даної статті є обгрунтування кредитних способів використання запозичених коштів для оновлення основних фондів авіатранспортних підприємств.

Комерційний кредит - це товарна форма кредиту, яка визначає відносини з питань перерозподілу матеріальних фондів і характеризує кредитну угоду між двома суб'єктами господарської діяльності. Учасники кредитних відносин при комерційному кредиті регулюють свої господарчі відносини і можуть створювати платіжні засоби у вигляді векселів - зобов'язань боржника сплатити кредитору зазначену суму у визначений термін.

Об'єктом комерційного кредиту можуть бути реалізовані товари, виконані роботи, надані послуги, щодо яких продавцем надається відстрочка платежу. Таким чином, авіапідприємство як позичальник має можливість придбання нового обладнання із відстрочкою платежу, що в умовах недоліку оборотних коштів на фінансування поточних потреб, є дуже вигідним, оскільки робить можливим здійснювати оновлення технопарку без раніше обов'язкового вилучення оборотного капіталу з операційного циклу.

Вживання комерційного кредиту вимагає наявності у виробника достатнього резервного капіталу на випадок уповільнення надходжень від боржників. Крім того, існує загроза подвійної сплати ПДВ за однією і тією угодою. Проте, дана проблема вирішується шляхом використання вексельного способу погашення комерційного кредиту. Взагалі виділяють п'ять основних способів надання комерційного кредиту:

- вексельний спосіб;
- відкритий рахунок;
- знижка за умови оплати в певний термін;
- сезонний кредит;
- консигнація.

Погашення комерційного кредиту авіатранспортним підприємством-позичальником може здійснюватися шляхом:

- сплати за наданим ним векселем;
- передачі векселя відповідно до чинного законодавства іншій юридичній особі (крім банків та інших кредитних установ);
- переоформлення комерційного кредиту на банківський.

У разі оформлення комерційного кредиту не за допомогою векселя погашення такого кредиту здійснюється на умовах, передбачених договором сторін. У цьому випадку ризик фінансових втрат (у вигляді подвійно сплаченого ПДВ) має не авіатранспортне підприємство, а його кредитор.

В умовах дефіциту фінансових коштів, що направляються на

інвестиційні цілі, важливим засобом активізації діяльності з оновлення основних фондів є лізинг.

Лізинговий кредит - це відносини між юридичними особами, які виникають у разі оренди майна і супроводжуються укладанням лізингової угоди. Лізинг є формою майнового кредиту.

Об'єктом лізингу є різне рухоме (машини, обладнання, транспортні засоби, обчислювальна та інша техніка) та нерухоме (будинки, споруди, система телекомунікацій та ін.) майно.

Суб'єктами лізингу можуть бути лізингодавець (суб'єкт господарювання, що є власником об'єкта лізингу і здає його в оренду), користувач (суб'єкт, що домовляється з лізингодавцем на оренду про набуття права володіння та розпорядження об'єктом лізингу у встановлених лізинговою угодою межах), виробник (підприємство, організація та інші суб'єкти господарювання, які здійснюють виробництво або реалізацію товарно-матеріальних цінностей). Залежно від власних економічних інтересів авіатранспортне підприємство може виступати у двох перших зазначених якостях. Якщо у його розпорядженні є основні засоби, котрі не потрібні для поточної діяльності, як лізингодавець авіапідприємство може задави їх в оренду, отримувати інші операційні доходи у вигляді орендної платні і придбати за них нове обладнання тощо. Як користувач авіапідприємство має можливість досягти оновлення основних фондів через придбання обладнання (та ін.) шляхом сплати лізингових платежів.

Лізинг — форма кредитно-фінансових відносин, що полягає в довгостроковій оренді промисловими, транспортними і іншими підприємствами машин і устаткування або у підприємств, що проводять їх, або у спеціально створюваних лізингових компанії. В лізинговій операції крім вказаних сторін беруть участь так само страхові компанії, комерційні або інвестиційні банки, здатні мобілізувати необхідні для цього грошові кошти у фінансування операцій.

Причиною широкого розповсюдження лізингу є ряд його переваг в порівнянні з іншими формами інвестування. Основними з них є:

інвестування у формі майна на відміну від грошового кредиту знижує ризик не повернення засобів, оскільки за лізингодавцем зберігаються права власності на передане майно;

лізинг припускає 100-процентне кредитування і не вимагає негайного початку платежів, що дозволяє без різкої фінансової напруги обновляти виробничі фундації, придбавати дороге майно;

часто підприємству простіше отримати майно по лізингу, ніж позику на його придбання, оскільки лізингове майно виступає як застава;

лізингова угода більш гнучко, ніж позика, оскільки надає можливість обом сторонам виробити зручну схему виплат. По взаємній домовленості сторін лізингові платежі можуть здійснюватися після отримання виручки від реалізації товарів, проведених на узятому в кредит устаткуванні.

Ставки платежів можуть бути фіксованими і плаваючими;

для лізингоотримувача зменшується ризик морального і фізичного зносу і старіння майна, оскільки майно не утримується у власність, а береться в тимчасове користування; оскільки платежі по лізингу не прив'язані до норм амортизації, то при лізингових відносинах лізингоотримувач має справу з прискороною амортизацією майна;

лізингове майно не числиться у лізингоотримувача на балансі, що не збільшує його активи і звільняє від сплати податку на це майно;

лізингові платежі відносяться на витрати виробництва (собівартість) лізингополучателя і відповідно знижують оподаткований прибуток;

виробник дістає додаткові можливості збуту продукції, оскільки обмежене фінансування інвестицій часто не дозволяє підприємствам своєчасно оновлювати технологічну систему.

За наявності у підприємства альтернативи – узяти кредит на покупку устаткування або придбати це устаткування на певний час за договором лізингу – її вибір необхідно здійснювати на основі результатів аналізу перспективної платоспроможності авіатранспортного підприємства.

Іпотечний кредит - це особливий вид економічних відносин з приводу надання кредитів під заставу нерухомого майна. Позичальниками можуть бути юридичні особи, у тому числі авіатранспортні підприємства, які мають у власності об'єкти іпотеки або мають поручителів, які надають під заставу об'єкти іпотеки на користь позичальника.

Предметом іпотеки при наданні кредиту доцільно використовувати: жилаї будинки, квартири, виробничі будинки, споруди, магазини, земельні ділянки, що є власністю позичальника і не є об'єктом застави за іншою угодою. Тобто заставою за кредитом на оновлення основних фондів є інші об'єкти основних фондів, що є у наявності в авіатранспортного підприємства.

Найпоширенішою формою залучення авіапідприємствами коштів на оновлення основних фондів є отримання банківської позики за кредитним договором. Комерційний банк може надавати бланковий кредит тільки в межах наявних власних коштів (без застави майна чи інших видів забезпечення - тільки під зобов'язання повернути кредит) із застосуванням підвищеної відсоткової ставки надійним позичальникам, які мають стабільні джерела погашення кредиту і перевіреним авторитет у банківських колах.

Кредити, які надаються банками, поділяються

1. За строками користування:

- а) короткострокові - до 1 року,*
- б) середньострокові - до 3 років,*
- в) довгострокові - понад 3 роки*

Строк кредиту, а також відсотки за його користування (якщо інші не передбачено умовами кредитного договору) розраховуються з моменту

отримання (зарахування на рахунок позичальника або сплати платіжних документів з позичкового рахунку позичальника) до повного погашення кредиту та відсотків за його користування.

Короткострокові кредити можуть надаватись банками у разі тимчасових фінансових труднощів, що виникають у зв'язку із витратами виробництва та обігу, не забезпечених надходженнями коштів у відповідному періоді. Використання авіатранспортним підприємством таких кредитів на оновлення основних фондів є не можливими, оскільки мова йде про великий обсяг коштів, котрий протягом року не може бути відпрацьований та погашений. Виключенням виступає тільки участь банківського кредиту у фінансуванні капітальних витрат, коли основним джерелом постають власні кошти авіатранспортного підприємства або надані інвестиції.

Середньострокові кредити можуть надаватись на оплату обладнання, поточні витрати, на фінансування капітальних вкладень. Це найбільш прийнятне джерело фінансування часткового оновлення основних фондів, коли фінансово стійке авіапідприємство не тільки має можливість забезпечити заміну окремих видів обладнання новими зразками, а й вчасно розрахуватися із кредиторами власними коштами, що утворюються внаслідок експлуатації нових основних засобів.

Довгострокові кредити можуть надаватись для фінансування повного оновлення основних фондів. Об'єктами кредитування можуть бути капітальні витрати на реконструкцію, модернізацію та розширення вже діючих основних фондів, на нове будівництво тощо. За рахунок таких кредитів авіапідприємство може повністю поновити власну матеріально-технічну базу. Але, як свідчить практика банківської діяльності, кредитори не досить активно пропонують кошти для довгострокового використання. Це, по-перше, зумовлено ризиком зниження банківської ліквідності, по-друге, фактами нецільового використання довгострокових коштів авіапідприємствами-позичальниками (що, у свою чергу, з'явилося причиною фінансових втрат для кредиторів).

2. За забезпеченням:

а) забезпечені заставою (майном (аналогічні іпотечним), майновими правами, цінними паперами);

б) гарантовані (банками, фінансами чи майном третьої особи);

в) з іншим забезпеченням (поручительство, свідоцтво страхової організації);

г) незабезпечені (бланкові).

3. За ступенем ризику:

а) стандартні кредити;

б) кредити з підвищеним ризиком.

4. За методами надання:

а) у разовому порядку;

б) відповідно до відкритої кредитної лінії;

в) гарантійні (із заздалегідь обумовленою датою надання, за потребою, із стягненням комісії за зобов'язання).

5. За строками погашення:

а) водночас;

б) у розстрочку;

в) достроково (за вимогою кредитора або за заявою позичальника);

г) з регресією платежів;

д) після закінчення обумовленого періоду (місяця, кварталу).

Економічним результатом використання кредиту авіатранспортним підприємством є отримання ним прибутку за результатами застосування позикових коштів в операційній діяльності, яка передбачає отримання авіаційних, неавіаційних та інших доходів. Для визначення ефективності використання кредиту застосовуються методи визначення чистого грошового потоку, техніко-економічний метод визначення суми чистого прибутку, економіко-математичний метод прогнозування перспективної рентабельності.

Висновок. Отже, кредитні способи оновлення основних фондів спрямовані не тільки на покращення матеріально-технічної бази авіатранспортних підприємств, а й на забезпечення умов їх ефективного розвитку. Кредитні способи оновлення основних фондів авіатранспортних підприємств повинні бути результативними, тобто здатними забезпечувати прибуткову діяльність позичальників. Критеріями результативності використання зазначених способів виступають:

- отримання авіатранспортними підприємствами чистого прибутку;
- зменшення витрат, пов'язаних з незадовільним станом основних фондів;
- відсутність непередбаченого відтоку власного капіталу на цілі відтворення основних фондів.

Досягнення відповідності кредитних способів фінансування оновлення основних фондів зазначеним критеріям є можливим за умови розробки методів кредитування капітальних вкладень та заходів щодо відновлення технічного забезпечення авіатранспортних підприємств.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Белікова Н.В. Інноваційне оновлення активної частини основних виробничих фондів промислових підприємств: проблеми інтенсифікації та підвищення ефективності [Текст]// Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції “Управління інноваційним процесом в Україні: проблеми, перспективи, ризики”. – Львів: Вид. Нац. унів. “Львівська політехніка”, 2006. – С. 28-30.
2. Відтворення основних і оборотних фондів [Текст] / [М. Герасимчук, В. Бурлака, І. Галиця та ін.]. – К. : Ін-т економіки НАНУ, 2002. – 63 с.
3. Селюченко Н.Є. Планування та організація оновлення основних засобів на засадах лізингу: Автореф. дис. к.е.н.: 08.02.03 / Н.Є. Селюченко // Державний ун-т „Львівська політехніка”. – Л., 2000. – 20 с