



SZKOŁA GŁÓWNA GOSPODARSTWA WIEJSKIEGO Wydział Nauk Ekonomicznych

Warszawskie Dni Logistyki



LEASING JAKO ZEWNĘTRZNE ŹRÓDŁO FINANSOWANIA ROZWOJU PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTOWYCH¹

Tomasz Rokicki, dr inż.

Katedra Ekonomiki i Organizacji Przedsiębiorstw
Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie

Streszczenie

Leasing jest jednym ze sposobów finansowania rozwoju przedsiębiorstwa transportowego. Najbardziej popularną jego formą jest leasing pośredni. Wśród wielu rodzajów leasingu najpowszechniej stosowany był finansowy. Przedmiotem leasingu były głównie środki transportowe (62%). W tej grupie największą wartość w 2008 r. miały samochody osobowe i ciężarowe oraz dostawcze. Mniejszą wartość miały środki z innych gałęzi transportu. Pod względem ilości środków transportu w leasingu również dominowały środki transportu drogowego. Umowę podpisano głównie na okres 2-5 lat, na najem nowych środków transportu drogowego. Wyższa wartość środków transportu oraz dłuższy okres użytkowania w innych gałęzi transportu przyczyniały się do wynajmowania używanych środków na okres często dłuższy niż 5 lat.

1. Wprowadzenie

W przedsiębiorstwach produkcyjnych lub dystrybucyjnych problemy transportowe dotyczą podjęcia decyzji czy korzystać z transportu własnego, czy obcego². Jeżeli zdecydują się na obcy, pozostaje problem wyboru przewoźnika i ceny usługi transportowej. W przypadku transportu własnego, wykorzystanego przykładowo do obsługi niektórych połączeń między węzłami w sieciach logistycznych, można racjonalnie wykorzystać sprzęt³. Przedsiębiorstwa, których domeną jest działalność transportowa nie mają wyboru, muszą podejmować inwestycje w środki transportu⁴. Zdolność do generowania środków finansowych potrzebnych do tych celów może być różna w poszczególnych okresach działalności⁵. Środki własne mogą pochodzić z zatrzymanego przez firmę zysku netto⁶, odpisów amortyzacyjnych, udziałów właścicieli, czy dodatkowej emisji akcji (rys. 1).

¹ Praca naukowa finansowana ze środków na naukę w latach 2009-2012 jako projekt badawczy nr N N112 049637

² M. Brzeziński, *Logistyka w przedsiębiorstwie*, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 2006, s. 101.

³ J. J. Coyle, E. J. Bardi, C. J. Langley Jr, *Zarządzanie logistyczne*, PWE, Warszawa 2007, s. 721-722.

⁴ A. Koźlak, *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008, s. 166.

⁵ *Transport. Problemy transportu w rozszerzonej UE*, red. naukowa: W. Rydzkowski i K. Wojewódzka-Król, PWN, Warszawa 2009, s. 69.



Rysunek 1. Źródła finansowania inwestycji w przedsiębiorstwach transportowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Projekty inwestycyjne, Red. naukowa T. Gostkowska-Drzewicka, ODDK, Gdańsk 1996, s. 56.

Przedstawione źródła finansowania w przypadku przedsiębiorstw transportowych są tak naprawdę źródłami pozyskiwania środków finansowych na zakup pojazdów, a niektóre sposobami pozyskania środków transportowych, np. dzierżawa, wynajem, użyczenie⁷.

Zewnętrzne źródła finansowania w przedsiębiorstwie są kapitałem umożliwiającym wdrożenie niezbędnych inwestycji, poprawę efektywności działania oraz czynnikiem motywującym do rozwoju prowadzonej działalności. Wyższy udział kapitału obcego w strukturze źródeł finansowania pozwala na przyspieszenie tempa zmian strukturalnych, może przyczynić się do poprawy konkurencyjności przedsiębiorstwa⁸.

Celem opracowania jest przedstawienie leasingu, jako źródła rozwoju przedsiębiorstw, w tym zajmujących się transportem. Porównane zostały różne sposoby zewnętrznego finansowania inwestycji, określono też rodzaje stosowanego leasingu. Wykorzystano dane GUS z badań na próbie 66 przedsiębiorstw leasingowych, w których leasing był jedyną (20

⁶ M. Danys, B. Kłosowska, P. Prewysz-Kwinto, *Zarządzanie finansami przedsiębiorstw. Zbiór zadań*, TNOiK, Toruń 2004, s. 57.

⁷ P. Romanow, *Zarządzanie transportem przedsiębiorstw przemysłowych*, Wyższa Szkoła Logistyki, Poznań 2003, s. 134.

⁸ A. Czudec, *Wyposażenie w czynniki wytwórcze a konkurencyjności gospodarstw rolniczych*, Roczniki Naukowe SERiA, tom X, zeszyt 3, Wyd. Wieś Jutra, Warszawa 2008, s. 103-108.

podmiotów), podstawową (398) i uboczną działalnością (7 jednostek). Badana próba obejmowała ponad 90% działających przedsiębiorstw leasingowych.

2. Leasing jako źródło finansowania inwestycji

W warunkach ograniczonej dostępności własnych środków finansowych zakup taboru transportowego może być finansowany kredytem lub można skorzystać z leasingu. Są to najpowszechniejsze formy finansowania obcego⁹. Oprócz wymienionych do obcych form korzystania ze środków transportowych można zaliczyć¹⁰:

- wynajem,
- dzierżawę,
- użyczenie,

Krótką charakterystyką wymienionych form pozwoli ukazać występujące między nimi różnice i porównać z leasingiem. Poprzez najem wynajmujący zobowiązuje się oddać najemcy rzecz do używania przez czas oznaczony lub nie oznaczony, a najemca zobowiązuje się płacić wynajmującemu umówiony czynsz¹¹. Najemca powinien otrzymać samochód w stanie przydatnym do użytku i ponosić jedynie koszty związane z jego zwykłą eksploatacją. Wynajmujący musi natomiast dbać, by auto przez cały okres najmu nadawało się do używania (ponosi koszty większych napraw czy remontów)¹².

Na podstawie umowy dzierżawy wydzierżawiający zobowiązuje się oddać rzecz do używania i pobierania pożytków przez czas oznaczony lub nie oznaczony, a dzierżawca zobowiązuje się płacić wydzierżawiającemu umówiony czynsz. Odmienne niż przy umowie najmu, to użytkownik auta musi dbać, by pojazd był zdatny do użytku. Z kolei w umowie użyczenia użyczający zobowiązuje się zezwolić biorącemu, przez czas oznaczony lub nie oznaczony, na bezpłatne używanie oddanej mu w tym celu rzeczy. Użytkownik auta ponosi jedynie zwykłe koszty jego utrzymania¹³.

W ramach leasingu jedna ze stron umowy (finansujący, leasingodawca) przekazuje drugiej stronie (korzystającemu, leasingobiorcy) prawo do korzystania z określonego dobra

⁹ I. Dembińska-Cyran, M. Grubała, *Podstawy zarządzania transportem w przykładach*, I LiM, Poznań 2005, s. 198.

¹⁰ P. Romanow, *op. cit.*, s. 134-136.

¹¹ *Podstawy ekonomii*, red. naukowa: R. Milewski, PWN, Warszawa 1999, s. 301.

¹² L. Rzędziński, *Wynajem, leasing czy kredyt?*, „Magazyny”, 2008, nr 2, s. 10-11.

¹³ P. Romanow, *op. cit.*, s. 136.

materialnego na pewien uzgodniony w umowie leasingu okres, w zamian za ustalone ratalne opłaty (raty leasingowe). Można wyróżnić następujące rodzaje leasingu¹⁴:

- operacyjny,
- finansowy,
- lombardowy,
- zwrotny,
- bezpośredni i pośredni,
- dewizowy,
- full service.

Leasing operacyjny polega na czasowym użytkowaniu sprzętu (środka trwałego) przez leasingobiorcę, przez okres krótszy niż okres całkowitego zużycia środka trwałego (amortyzacji). W umowie nie zawiera się zapisu o wykupie przedmiotu leasingu przez leasingobiorcę po jej zakończeniu. Leasingowany środek trwały zaliczany jest do majątku leasingodawcy. Dla korzystającego czynsze leasingowe i opłata inicjalna stanowią koszty uzyskania przychodu. W leasingu finansowym przedmiot leasingu zaliczany jest do majątku korzystającego, który dokonuje odpisów amortyzacyjnych. Do kosztów uzyskania przychodu leasingobiorca zalicza jedynie odsetki przypadające na kolejne raty leasingowe. W przeciwieństwie do leasingu operacyjnego czas użytkowania przedmiotu leasingu jest bliski okresowi amortyzacji (całkowitego zużycia). W umowie leasingu finansowego może, ale nie musi, znaleźć się klauzula o wykupie przedmiotu leasingu przez korzystającego, po zakończeniu umowy. Często leasing finansowy bywa porównywany do umowy sprzedaży ratalnej¹⁵.

Leasing lombardowy cechuje się podwyższoną, nawet do 50% wartość wpłaty początkowej. Procedura zawarcia umowy jest o wiele prostsza a formalności znacznie mniej niż w przypadku innych umów leasingu. Leasing lombardowy jest korzystny dla firm rozpoczynających działalność. W leasingu zwrotnym korzystający sprzedaje firmie leasingowej dotychczas posiadany środek trwały, a następnie zawiera umowę, na podstawie której korzystający nadal użytkuje ten sam środek trwały. Zmienia się więc właściciel środka trwałego, ale nie zmienia się korzystający, który zobowiązuje się do uiszczania rat

¹⁴ W. Bień., *Zarządzanie finansami przedsiębiorstwa*, Difin, Warszawa 2005, s. 275.

¹⁵ W. Bień., *op. cit.*, s. 275-278.

leasingowych na rzecz nowego właściciela. Celem takich transakcji jest uwolnienie środków pieniężnych zainwestowanych wcześniej w środki trwałe, przyczyniające się do poprawy bieżącej płynności finansowej przedsiębiorstwa¹⁶.

W leasingu bezpośrednim producent leasingowanego środka trwałego jest jednocześnie leasingodawcą. W przypadku leasingu pośredniego (bardziej popularnego) w transakcji uczestniczą minimalnie trzy podmioty. Pomiędzy dostawcą i używającym pojawia się trzeci podmiot - firma leasingowa, który nie produkuje dóbr inwestycyjnych, a jedynie nabywa je, a następnie użycza na zasadach leasingu użytkownikom. Funkcję taką spełniają głównie przedsiębiorstwa leasingowe, banki oraz firmy ubezpieczeniowe. Firma leasingowa dokonuje zakupu u producenta danego środka, wskazanego przez przyszłego użytkownika, a następnie przekazuje nabytą rzecz użytkownikowi, pozostając jednocześnie jej właścicielem¹⁷.

Wśród mniej popularnych form możemy jeszcze wyróżnić leasing dewizowy, w którym jednostką rozrachunkową są waluty zagraniczne. W przypadku leasingu full service klienci zyskują nie tylko optymalne finansowanie, ale i komfort użytkowania. Przedsiębiorstwo nie musi zajmować się rejestracją, ubezpieczeniem, eksploatacją i naprawami samochodów. Jeżeli zdarzy się wypadek czy stłuczka, firma prowadząca wynajem długoterminowy dostarczy pracownikowi sprawny samochód na drugim końcu Polski. Wynajem długoterminowy jest wygodny dla klientów, upraszcza i obniża koszty wewnętrznych procedur administracyjnych oraz umożliwia dokładne zaplanowanie budżetu związanego z utrzymaniem floty samochodowej. Dodatkowo specjaliści od zarządzania flotą mają większe doświadczenie w branży motoryzacyjnej niż przeciętny pracownik przedsiębiorstwa zajmujący się jego parkiem samochodowym¹⁸.

3. Przedsiębiorstwa leasingowe

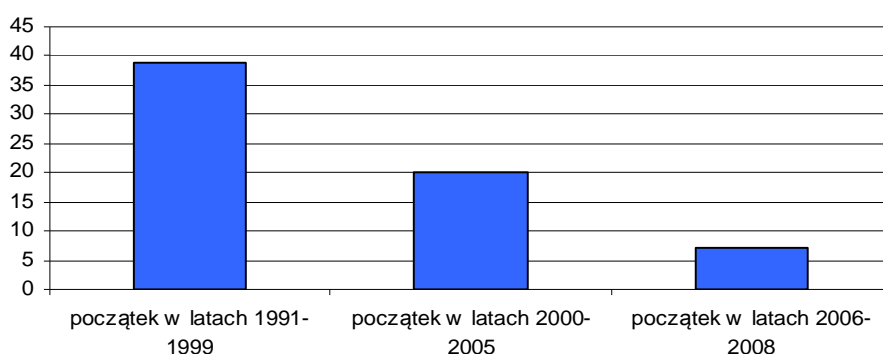
Przedsiębiorstwa najczęściej korzystają z leasingu pośredniego. Liczba firm oferujących tego typ usługi była niewielka (rys. 2). W większości były to firmy powstałe pod koniec ubiegłego wieku. Niewiele firm rozpoczęło działalność w latach 2006-2008.

¹⁶ *Działalność przedsiębiorstw leasingowych w 2008 r.*, Główny Urząd statystyczny, Warszawa 2009, s. 1-24.

¹⁷ W. Bień., *op. cit.*, s. 275-278.

¹⁸ *Wynajmij flotę*, „Truck&Business Polska”, 2007, nr 4, s. 20.

Przedsiębiorstwa leasingowe miały formę prawną – organizacyjną spółki z o. o. (49 jednostek) lub spółki akcyjnej (17). Głównym udziałowcem były banki, a w dalszej kolejności inne podmioty, jak np. przedsiębiorstwa niefinansowe publiczne i prawne, inne instytucje finansowe, osoby fizyczne. Oprócz podstawowej działalności część podmiotów pośredniczyła w sprzedaży produktów bakowych, ubezpieczeń.



Rysunek 2. Liczba firmy leasingowe według okresu rozpoczęcia działalności (stan na 2008 r.)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

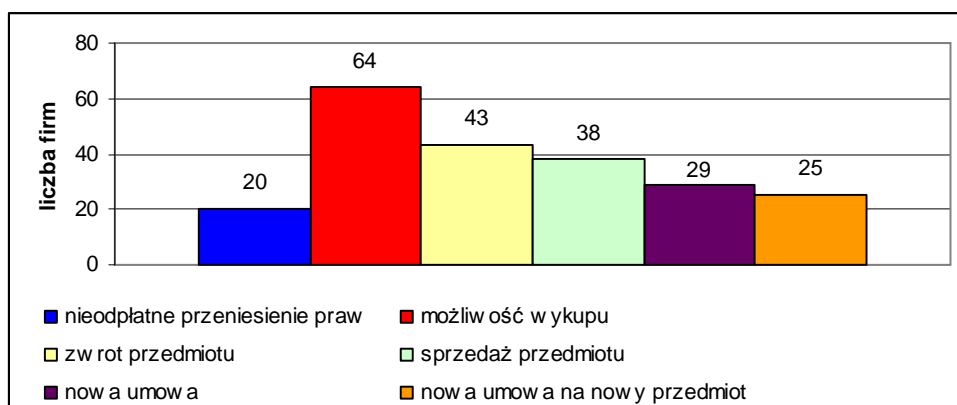
Wśród najczęściej spotykanych sposobów poręczeń leasingu stosuje się weksel in blanco, poręczenie majątkowe (osoby fizycznej lub prawnej) oraz kaucje. Zestawy zabezpieczeń były zróżnicowane w poszczególnych przedsiębiorstwach leasingowych. Środki trwale będące przedmiotem leasingu musiały być dodatkowo ubezpieczone od zdarzeń losowych¹⁹. Stosowane były zabezpieczenia przedmiotów leasingu w postaci ubezpieczeń komunikacyjnych (OC, Zielona Karta, AC, NNW, Assistance), ubezpieczenia majątkowe (od kradzieży, od żywiołów, rzadziej od spadku wartości) i ubezpieczenia na bazie All Risks²⁰.

Wśród głównych opcji zakończenia leasingu prawie wszystkie przedsiębiorstwa oferowały możliwość wykupu (rys. 3). Popularna były również opcje zwrotu leasingodawcy przedmiotu leasingu, czy też sprzedaż przedmiotu na rynku. Rzadziej przedstawiano jako

¹⁹ Wieteska S., *Rola ubezpieczeń majątkowo - osobowych w logistyce. /W:/ Logistyka szansą rozwoju miasta i regionu na przykładzie ziemi piotrkowskiej*, red. naukowa: W. Starzyńska, W.J. Rogalski, Naukowe Wyd. Piotrkowski, Piotrków Trybunalski 2008, s. 328-331.

²⁰ *Działalność*, *op. cit.*, s. 1-24.

opcje zawarcie nowej umowy na przedmiot wcześniej leasingowany lub nowy przedmiot, czy też nieodpłatne przeniesienie prawa własności przedmiotu leasingu na leasingobiorcę.



Rysunek 3. Opcje zakończenia umowy leasingowej (66 firm leasingowych)

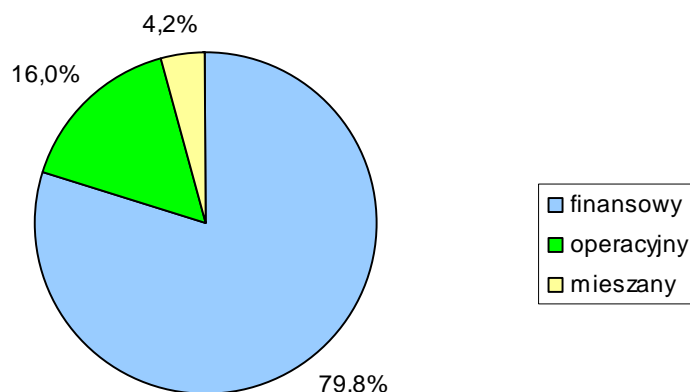
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Konieczność posiadania dużego kapitału jest barierą ograniczającą funkcjonowanie zbyt wielu firm leasingowych. Z usług firm leasingowych, według stanu na koniec 2008 r., korzystało 302 tys. klientów, w tym 95,% z nich stanowiły przedsiębiorstwa i podmioty sektora publicznego. W 2008 r. przedsiębiorstwa leasingowe zawarły około 221 tys. nowych umów leasingowych na łączną kwotę 24 092 mln zł. Skala działalności była więc duża²¹.

4. Leasing środków transportu

W umowach zawartych przez firmy leasingowe w 2008 r. aż 62% udział, pod względem wartości, przypadła na leasing środków transportu drogowego (14 900 mln zł). Wynajmowano głównie samochody ciężarowe i dostawcze (6 089 mln zł) oraz samochody osobowe (5 763 mln zł). Najpowszechniej korzystano z leasingu finansowego, w mniejszym zakresie operacyjnego, a niewielkim mieszanego (rys. 4). Udział środków transportowych w całkowitej wartości umów dla leasingu finansowego wynosił 61,7%, operacyjnego 67,2%, a dla mieszanego 42,9%.

²¹ *Działalność, op. cit.*, s. 1-24.



Rysunek 4. Udział rodzajów leasingu pod względem wartości zawartych umów w 2008 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

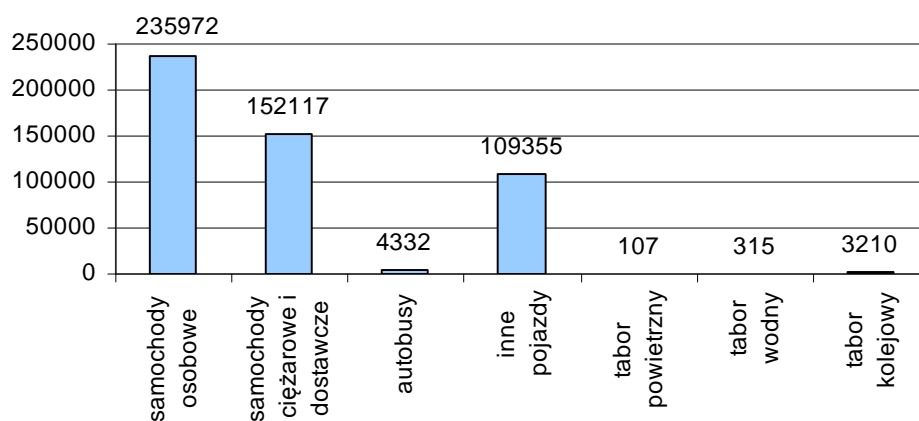
Dominująca forma leasingu finansowego jest łatwiejsza dla leasingodawcy, gdyż na użytkownika ciążyą koszty remontów i konserwacji. Alternatywą jest usługa full service lease coraz bardziej popularna na polskim rynku. Leasing dotyczył głównie środków transportu drogowego (tab. 1), a w przypadku innych gałęzi transportu jego skala była niewielka. Jeżeli już korzystano z leasingu w innych gałęziach to dotyczył on głównie taboru wodnego i powietrznego.

Tabela 1. Wartość nowych umów leasingu środków transportu zawartych w 2008 r.

Wyszczególnienie	Wartość umów w 2008 r. (tys. zł)		
	Leasing finansowy	Leasing operacyjny	Leasing mieszany
samochody osobowe	4 563 313	1 120 231	79 840
samochody ciężarowe i dostawcze	5 002 908	772 034	313 812
autobusy	265 603	90 361	25 115
inne pojazdy	2 042 191	614 384	10 707
<i>Razem środki transportu drogowego</i>	<i>11 874 016</i>	<i>2 597 009</i>	<i>429 474</i>
tabor powietrzny	89 998	9 879	3 119
tabor kolejowy	34 252	9 616	8 053
tabor wodny	129 358	93 445	1 651
<i>Razem pozostałe środki transportu</i>	<i>253 608</i>	<i>112 940</i>	<i>12 823</i>

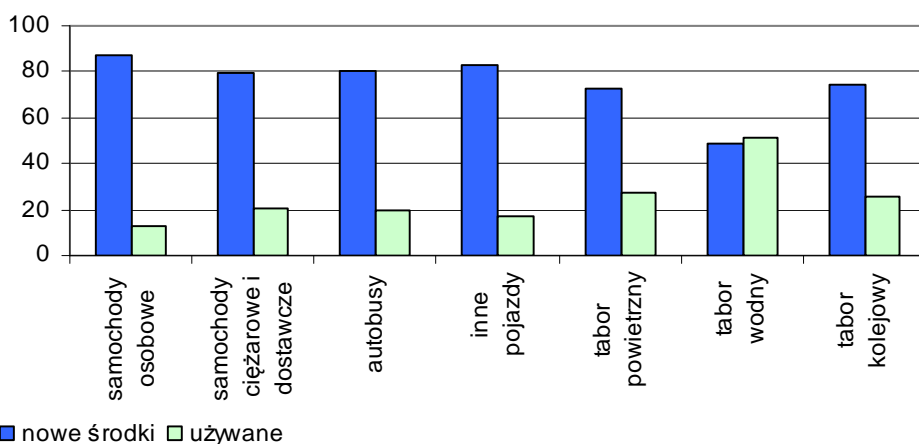
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W leasing oddawano najczęściej samochody osobowe i ciężarowe oraz dostawcze (rys. 5). Można przypuszczać, że w przypadku samochodów ciężarowych spory odsetek był leasingowany przez przedsiębiorstwa transportowe. Niewielka była liczba środków transportu z pozostałych gałęzi oddanych w leasing. Wynikało to z większej wartości pojedynczego środka i mniejszego zapotrzebowania. W przypadku transportu drogowego istniało wiele rozproszonych firm, dla których leasing był jedną z prostszych metod pozyskiwania środków.



Rysunek 5. Liczba środków transportowych oddanych w leasing do końca 2008 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Rysunek 6. Udział środków nowych i używanych w umowach leasingu zawartych w 2008 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W większości przypadków brano w leasing nowe samochody osobowe i ciężarowe oraz dostawcze (rys. 6). Odsetek używanych środków w tej grupie był niewielki. W przypadku innych gałęzi transportu udział używanych środków transportu był większy, a w odniesieniu do taboru wodnego stanowił nawet 52%. Przyczyną mogła być wyższa dużo wartość nowych środków oraz dłuższy okres użytkowania niż w transporcie samochodowym.

W 2008 r. z reguły umowa leasingu zawierana była na okres od 2 do 5 lat w przypadku środków transportu drogowego. Najrzadziej stosowano okres do 1 roku. W przypadku transportu powietrznego i kolejowego podpisywano tylko umowy dłuższe niż 2 lata. W transporcie powietrznym najczęstszy okres umowy to 2-5 lat. Zarówno w transporcie wodnym, jak i kolejowym dominowały umowy zawierane na więcej niż 5 lat. W umowach dotyczących transportu drogowego z 2008 r. dominującą walutą był złoty. Jeżeli jednak zdecydowano się na obcą, to na euro lub franka szwajcarskiego. W transporcie wodnym i kolejowym wartość umów zawartych w złotych i frankach była na podobnym poziomie. Z kolei w transporcie lotniczym transakcje były w złotych i dolarach amerykańskich.

5. Zakończenie

Leasing jest jednym ze sposobów finansowania rozwoju przedsiębiorstwa, w tym zajmującego się transportem. Najbardziej popularną jego formą jest leasing pośredni, który wymaga uczestniczenia wyspecjalizowanej firmy. Wśród wielu rodzajów leasingu najpowszechniej stosowany był finansowy. Przedmiotem leasingu były głównie środki transportowe. W tej grupie największą wartość miały wyleasingowane samochody osobowe i ciężarowe oraz dostawcze. Mniejszą wartość w 2008 r. miały środki z innych gałęzi transportu. Pod względem ilości wynajętych środków transportu również dominowały środki transportu drogowego. Z reguły podpisywano umowę na okres 2-5 lat na najem nowych środków transportu drogowego. Wyższa wartość środków transportu oraz dłuższy okres użytkowania w innych gałęzi transportu przyczyniały się do wynajmowania używanych środków na okres często dłuższy niż 5 lat. Dominującą walutą w zawieranych umowach był złoty.

Literatura

1. Bień. W., *Zarządzanie finansami przedsiębiorstwa*, Difin, Warszawa 2005.

2. Brzeziński M., *Logistyka w przedsiębiorstwie*, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 2006.
3. Coyle J. J., Bardi E. J., Langley Jr C. J., *Zarządzanie logistyczne*, PWE, Warszawa 2007.
4. Czudec A., *Wyposażenie w czynniki wytwórcze a konkurencyjności gospodarstw rolniczych*, Roczniki Naukowe SERiA, tom X, zeszyt 3, Wyd. Wieś Jutra, Warszawa 2008.
5. Danys M., Kłosowska B., Prewysz-Kwinto P., *Zarządzanie finansami przedsiębiorstw. Zbiór zadań*, TNOiK, Toruń 2004.
6. Dembińska-Cyran I., Grubała M., *Podstawy zarządzania transportem w przykładach*, ILiM, Poznań 2005.
7. *Działalność przedsiębiorstw leasingowych w 2008 r.*, Główny Urząd statystyczny, Warszawa 2009.
8. Koźlak A., *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008.
9. *Podstawy ekonomii*, red. naukowa: R. Milewski, PWN, Warszawa 1999.
10. Romanow P., *Zarządzanie transportem przedsiębiorstw przemysłowych*, Wyższa Szkoła Logistyki, Poznań 2003.
11. Rzędziński L., *Wynajem, leasing czy kredyt?*, „Magazyn”, 2008, nr 2.
12. *Transport. Problemy transportu w rozszerzonej UE*, red. naukowa: W. Rydzkowski i K. Wojewódzka-Król, PWN, Warszawa 2009.
13. *Wieteska S., Rola ubezpieczeń majątkowo - osobowych w logistyce. /W:/ Logistyka szansą rozwoju miasta i regionu na przykładzie ziemi piotrkowskiej*, red. naukowa: W. Starzyńska, W.J. Rogalski, Naukowe Wyd. Piotrkowski, Piotrków Trybunalski 2008.
14. *Wynajmij flotę*, „Truck&Business Polska”, 2007, nr 4.

LEASING AS AN EXTERNAL SOURCE OF FUNDING FOR DEVELOPMENT OF TRANSPORT ENTERPRISES

Summary

Leasing is one way of financing the development of a transport enterprises. Its most popular form is indirect leasing. Among the many types of leasing was the most commonly used financial leasing. Leasing related mainly to transport (62%). In this group the largest value in 2008 were passenger cars, light trucks and vans. Lower value given to measures from other branches transports. In terms of number of transport in the leases is also dominated by road transport. The Agreement was signed mainly for 2-5 years on the lease of new measures road transport. The higher value of means of transport and longer lifespan in other branches of transport contribute to the use of lease for the period in often longer than 5 years.