

УДК 656.072:338

**АЛЬТЕРНАТИВНІ ІНВЕСТИЦІЙНІ РЕСУРСИ ОНОВЛЕННЯ
ТА РОЗШИРЕННЯ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО
ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОТРАНСПОРТУ**

О. В. Мороз, В. С. Дробот, Ю. Р. Пахомова

Кременчуцький національний університет імені Михайла Остроградського
вул. Першотравнева, 20, м. Кременчук, 39600, Україна.

E-mail: alenamrz@gmail.com

Запропоновано порядок утворення інвестиційних ресурсів в оновлення рухомого складу міського пасажирського автотранспорту за рахунок залучення альтернативних джерел, таких як автокредитування та лізинг, з метою досягти необхідного рівня фінансування для придбання автобусів міського типу. Встановлено, що в умовах обмеженого бюджетного фінансування забезпечити прискорений розвиток основних складових транспортної інфраструктури можливо за рахунок інтенсивного залучення джерел позабюджетного фінансування. Вирішення цього завдання створює умови для забезпечення соціально-економічного розвитку транспорту, підвищення економічності, комфортності та безпеки перевезень пасажирів автомобільним транспортом, підвищення конкурентоспроможності.

Ключові слова: авто кредитування, лізинг, оновлення рухомого складу, фінансування.

**АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ РЕСУРСЫ ОБНОВЛЕНИЯ
И РАСШИРЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ГОРОДСКОГО
ПАССАЖИРСКОГО АВТОТРАНСПОРТА**

Е. В. Мороз, В. С. Дробот, Ю. Р. Пахомова

Кременчугский национальный университет имени Михаила Остроградского
ул. Первомайская, 20, г. Кременчуг, 39600, Украина.

E-mail: alenamrz@gmail.com

Предложен порядок образования инвестиционных ресурсов на обновление подвижного состава городского пассажирского автотранспорта за счет привлечения альтернативных источников, таких как автокредитование и лизинг, с целью достичь необходимого уровня финансирования для приобретения автобусов городского типа. Установлено, что в условиях ограниченного бюджетного финансирования обеспечить ускоренное развитие основных составляющих транспортной инфраструктуры возможно за счет интенсивного привлечения источников внебюджетного финансирования. Решение этой задачи создает условия для обеспечения социально-экономического развития транспорта, повышения экономичности, комфортабельности и безопасности перевозок пассажиров автомобильным транспортом, повышения конкурентоспособности.

Ключевые слова: авто кредитование, лизинг, обновление подвижного состава, финансирования.

АКТУАЛЬНІСТЬ РОБОТИ. Останніми роками виникла низка проблем, що потребують вжиття відповідних заходів щодо забезпечення сталого розвитку транспортної галузі. Організація міського пасажирського транспорту склалася таким чином, що переважна частина перевезень здійснюється автобусами середньої, малої, особливо малої місткості, що належать приватним власникам. Основним видом міського пасажирського транспорту (виключаючи легкові автомобілі-таксі) є автобус і тролейбус.

Залучення до перевезень великої кількості автобусів, особливо малої місткості (у тому числі приватних підприємців), є вимушеною мірою, оскільки за останні роки парк автобусів великої місткості практично не оновлювався. Це пояснюється недостатнім фінансуванням підприємств, які виконують перевезення пасажирів автобусами. Через те, що автобуси особливо малої та малої місткості (мікроавтобуси) з точки зору провізних можливостей економіки, екології і безпеки дорожнього руху не мають перспективи, наступним кроком може бути поступова заміна їх у містах на автобуси малої та середньої місткості.

Мета роботи – вивчити та запропонувати альтернативні інвестиційні ресурси оновлення та розширення підприємств міського пасажирського автотранспорту.

МАТЕРІАЛ І РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕНЬ. Проведений комплексний аналіз рівня якісних і кількісних характеристик функціонування пасажирського автотранспорту в м. Кременчук свідчить про те, що перевезення пасажирів приватними перевізниками автобусами малого класу не відповідають необхідному рівню транспортного обслуговування населення [1]. Тому в умовах обмеженого бюджетного фінансування забезпечення оновлення рухомого складу автобусами міського типу є стратегічним завданням органів влади.

Сьогодні в Україні фінансове забезпечення транспортного комплексу здійснюється переважно із трьох джерел – міського бюджету, власних доходів транспортних підприємств і субвенції. Забезпечити прискорений розвиток основних складових транспортної інфраструктури можливо за рахунок інтенсивного залучення джерел позабюджетного фінансування, таких як автокредитування та лізинг.

На даний момент про готовність видати кредит на покупку авто, за даними «Простобанк Консалтинг», заявляють 46 банків: 35 із 50 найбільших і 11 дрібних. Реально зараз кредитують не більше 15 банків із 46 заявлених на ринку, а інші банки тільки номінально декларують автокредитування. Отримати у них позику досить складно, у тому числі через жорсткі умови позики.

Змінювати умови кредитування банкам довелося за наступними параметрами: розміром першого внеску, термінах кредитування, документах про розмір зарплати і комісіях.

Деякі банки вирішили таким чином зменшити обсяги заявок і, відповідно, виданих кредитів в умовах обмеженості гривневих ресурсів. Для позитивного рішення по кредиту мінімальний розмір власного внеску у більшості випадків повинен бути 25–30 % від вартості авто (табл. 1) [2].

Таблиця 1 – Ставки авто кредитування

Зміна умов автокредитування:	На 1 червня 2011 р.	На 1 березня 2012 р.	На 1 липня 2012 р.	На 1 жовтня 2012 р.
Середні ставки, %	15–16	21–23	19–21	21–23
Середній мінімальний внесок, %	10–20	30–40	20–30	30–40
Термін кредиту, до	7 років	7 років	7 років	7 років

Банки стали більш вимогливі до розміру першого внеску клієнта. Адже, чим він вищий, тим благонадійних позичальників. Порівняно з минулим роком стало значно менше банків, готових видати кредит при нульовому авансовому внеску позичальника. У більшості випадків спрацьовує правило: чим нижчий перший внесок, тим вище ставка. Видавати позики з нульовим першим платежем на п'ять років, за даними компанії «Простобанк Консалтинг», зараз готові лише три банки із 50-ти найбільших: «ПриватБанк», «Укрсоцбанк» і «Альфа-Банк». Правда, реальні ставки по таких позиках від 21–30 % річних.

При цьому навіть невеликий внесок вже може знизити ставку. Наприклад, кредити з авансом 9 % пропонують «ВТБ Банк» та ПУМБ за ставками від 16,5 % річних, а вже за позиками з авансом 10 % від вартості автомобіля реальні ставки стартують від 5,5 % річних. Правда, їх видають тільки 10 банків у рамках партнерських програм з автосалонами [2] (табл. 2).

Таблиця 2 – Рейтинг автокредитів

№	Банк	Реальна ставка, %	Номінальна ставка, %	Перший внесок, %	Одноразова комісія, %	Щомісячна комісія, грн	Перший платіж, грн	Щомісячний платіж, грн	Сума загальної переплати, грн
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ТОП – 5 ТЕРМІНОМ НА 1 РІК									
1.	УкрСиббанк	5,53	0,01	25	2,99	–	27392	6667	2396
2.	Credit Agricole	7,5	2,9	25	2,5	–	26875	6349	3058
3.	Астра Банк	7,77	7,77	25	–	–	25000	6516	3194
4.	UniCredit Bank	11,47	6	25	2,99	–	27242	6455	4702
5.	Universal Bank	12,36	6,9	25	2,99	–	27242	6486	5075
ТОП – 5 ТЕРМІНОМ НА 3 РОКИ									
1.	UniversalBank	10,76	8,9	25	2,99	–	27242	2381	12976
2.	Credit Agricole	14,43	12,9	25	2,5	–	26875	2523	17719

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
3.	Російський Стандарт	14,51	12,99	25	2,49	–	26868	2526	17828
4.	МетаБанк	15,26	12,49	25	1,99	53	26493	2562	18712
5.	Правекс-Банк	15,5	15,5	25	–	–	25000	2618	19259
ТОП – 5 ТЕРМІНОМ НА 5 РОКІВ									
1.	Universal Bank	11,98	10,9	25	2,99	–	27243	1627	24859
2.	МетаБанк	14,72	12,49	25	1,99	53	26493	1740	30890
3.	Credit Agricole	16,84	15,8	25	2,99	–	27243	1816	36196
4.	Ощадбанк	16,9	16,2	25	2	–	26500	1832	36410
5.	Російський Стандарт	17,35	16,49	25	2,49	–	26868	1843	37474
ТОП – 5 ТЕРМІНОМ НА 7 РОКІВ									
1.	МетаБанк	14,45	12,49	25	1,99	–	26493	1397	43814
2.	Ощадбанк	16,98	16,5	25	2	–	26500	1511	53432
3.	Credit Agricole	17,31	16,6	25	2,99	–	27243	1515	54536
4.	Укргазбанк	17,47	17	25	2	–	26500	1533	55246
5.	Мегабанк	18,24	18	25	1	–	25750	1576	58162

Як бачимо із табл. 2 максимальні суми переplat при автокредитуванні наступні:

- 5075 грн. – при кредитуванні строком на 1 рік в UniversalBank;
- 19259 грн. – при кредитуванні строком на три роки в Правекс Банк;
- 37474 грн. – при кредитуванні на п'ять років у банку Російський Стандарт;
- 58162 грн. – при кредитуванні строком на сім років у Мегабанк.

Таким чином в результаті проведеного аналізу ринку автостраховання видно, що цей ринок знизився на 10–20 %, а кредити автостраховання в більшості випадків беруть автовласники куплених автомобілів в 2007–2008 рр., і вирішили їх змінити на нові. Так, виходячи з табл. 2 їм вигідно оформити кредит на максимальний термін, так як вони можуть сплатити перший внесок у великому розмірі (продаж старого автомобіля).

Однак, виходячи з даних табл. 2, автовласники можуть вибрати і мінімальні суми переplat при кредитуванні: наприклад при автокредитуванні строком на один рік – це УкрСиббанк – 2396 грн.; строком на три роки – це UniversalBank – 12976 грн.; строком на 5 років – це Universal Bank – 24859 грн.; строком на сім років – це МетаБанк – 43814 грн.

Сьогодні блискучою альтернативою фінансовим операціям купівлі-продажу та отриманню кредиту і на вітчизняному ринку може стати лізинг.

Лізинг – це вид інвестиційної діяльності, при якому спеціалізована лізингова компанія (яка виконує функції інвестора) купує вказане клієнтом майно та передає йому це майно в користування за оплату з можливістю переходу права власності на предмет лізингу до лізингоотримувача по закінченню строку лізингу [3].

Лізинг є досить новим видом інвестиційної діяльності для економіки нашої країни, але має широке розповсюдження в країнах Європи та інших розвинутих країнах. Переваги лізингу в порівнянні зі стандартно діючими механізмами кредитування та оренди обумовлюють колосальну популярність цього фінансового інструменту.

Для підприємств сфери громадського транспорту, а саме оновлення та розширення автопарків за допомогою фінансового лізингу має наступні переваги:

- купівля основних засобів у лізинг не вимагає одномоментної сплати їх вартості. Сплата відбувається не тільки із доходів звичайної діяльності, а і з прибутків, отриманих завдяки використанню придбаного автотранспорту;

- при реалізації проектів придбання транспортних засобів підприємствами комунальної та державної власності з використанням лізингової схеми оцінюється не тільки показники офіційної звітності лізингоотримувача, а й можливість погашення ним лізингових платежів за рахунок доходів майбутніх періодів, що виникають в результаті введення в експлуатацію придбаного автотранспорту.;

- графік платежів за договорами фінансового лізингу формується з урахуванням фінансових можливостей підприємств — лізингоотримувачів, що дозволить комунальним та державним підприємствам контролювати рівень своєї платоспроможності через погодження графіку та розміру сплати лізингових платежів;

- лізинг, як форма фінансування придбання основних засобів підприємств, не має обмежень за територіальним розміщенням або формою власності;

- процедура придбання нового рухомого складу з використанням лізингових схем є адаптованою до порядку тендерних закупівель;

- основні засоби придбані в лізинг не підлягають вилученню третіми особами, що дозволить державним та комунальним підприємствам, які мають прострочену заборгованість перед кредиторами, бути впевненими у постійній наявності рухомого складу;

- всі ризики пов'язані з укладання угоди на закупівлю, а також на страхування предмету лізингу бере на себе лізингова компанія.

Отже за допомогою лізингової програми можна забезпечити:

- суттєве оновлення та розширення рухомого складу підприємств комунальної та державної форм власності тролейбусами та автобусами середнього та великого класів;

- забезпечення пасажиропотоку необхідним транспортом;

- підвищення якості надання послуг пасажирських перевезень підприємствами громадського транспорту;

- приведення у відповідність реаліям сьогодення автопарків державних та комунальних підприємств громадського транспорту.

Етапи реалізації лізингової програми:

- визначення необхідності та можливостей комунальними та державними підприємствами в оновленні та розширенні рухомого складу із залученням лізингових схем фінансування;

- вибір транспортних засобів, потреба підприємства у яких є нагальною, та пошук їх постачальників;
- ініціювання та проведення процедур тендерів на предмет закупівлі лізингових послуг (придбання транспортних засобів у лізинг);
- укладання договорів фінансового лізингу із замовниками торгів;
- введення нового рухомого складу в експлуатацію;
- сервісне та гарантійне обслуговування закупленого рухомого складу із залучення постачальників та лізингової компанії.

Придбання автобусів міського типу на основі лізингової програми має забезпечити:

- оновлення та розширення рухомого складу державних та комунальних підприємств громадського транспорту;
- нарощування економічних та соціальних показників розвитку транспортної галузі;
- підвищення конкурентоздатності підприємств громадського транспорту;
- зниження технологічних та екологічних ризиків, пов'язаних з використанням підприємствами громадського транспорту застарілого автопарку;
- зниження енергоємності та матеріалоємності діяльності державних та комунальних підприємств;
- забезпечити належний рівень комфорту і якості послуг при перевезенні пасажирів, та вирішення пов'язаних з цим соціальних проблем.

Сьогодні, незважаючи на складність економічної ситуації в країні, інфраструктура ТОВ "Український лізинговий фонд" стрімко розвивається. У поєднанні з неухильним зростанням популярності лізингу, як перспективної форми фінансових відносин в складних умовах сучасного ринку, вітчизняні підприємці та фізичні особи отримують доступ до найсучасніших фінансових інструментів, повністю орієнтованим на лізингоотримувача [4].

За прогнозами керівників лізингових компаній, в числі яких – ОТП Лізинг, AVIS Україна, Порше Лізинг, ВіЕйБі Лізинг та інші, зростання нового бізнесу в сфері лізингу складе як мінімум 15% в 2013 році. Серед ризиків, які можуть виникнути на шляху реалізації цих планів, експерти називали коливання валют і нестабільність гривні [4].

Таким чином можна виділити наступні переваги лізингу над автокредитуванням.

Доступність лізингу. Спрощена процедура і швидкі терміни розгляду лізингової заявки. Як правило, додаткової застави не вимагається. Рішення про здійснення лізингової операції ґрунтується значною мірою на здатності лізингоотримувача генерувати достатню суму грошових коштів для виплати лізингових платежів, і меншою мірою залежить від кредитної історії підприємства. Як правило, банками пред'являються додаткові вимоги для отримання кредиту (відкриття рахунків, переказ обертів і т.д.). Рішення про здійснення кредитної угоди залежить більшою мірою від кредитної історії підприємства. Банком розглядається рентабельність підприємства за останні 2-3 роки і стабільність підприємства в майбутньому [3].

Термін фінансування лізингової угоди від 12 до 84 місяців (великі проекти можуть фінансуватися на довший термін індивідуально). Максимальний термін банківського кредиту на ринку банківських послуг України становить 12-24 місяців.

Збереження вільних грошових коштів. Використання лізингу дозволяє лізингоотримувачу не виймати з обороту одночасно значні грошові кошти. Оплата вартості обладнання прив'язується до засобів, отриманих у результаті його експлуатації. Оплата вартості кредиту прив'язується до засобів, отриманих підприємством до того моменту, як було взято кредит. Використання кредиту дозволяє не відволікати з обігу одночасно значні грошові кошти, а розподіляти виплати по кредиту рівномірно на термін використання кредиту.

Поліпшення структури балансу: кредиторська заборгованість не збільшується. Обладнання, придбане в лізинг, ставиться відразу на баланс підприємства, і на нього нараховується амортизація, а її сума відноситься до валових витрат лізингоотримувача. Лізингоотримувач покращує структуру свого балансу за рахунок відсутності в ньому кредиторської заборгованості.

Погіршення структури балансу: кредиторська заборгованість збільшується. У балансі підприємства збільшується кредиторська заборгованість, що знижує економічні показники підприємства і не дозволяє проводити додаткові запозичення [5].

Зменшення податку на прибуток. Лізингові платежі в повному обсязі відносяться на собівартість продукції (робіт, послуг), в результаті чого зменшується оподатковуваний прибуток.

Суми виплат основного боргу по кредиту прямо не відносяться на собівартість і сплачуються з коштів компанії.

Оптимізація фінансових потоків. Загальна сума, а також рівномірність лізингових платежів встановлюються на договірних засадах, при цьому вони можуть мати і неперіодичний характер. Лізингові платежі можуть бути максимально адаптованими до інтересів лізингоотримувача і термінів окупності інвестицій. Загальна сума, а також рівномірність кредитних платежів встановлюються на договірних засадах. У кредитному договорі встановлюється сума і строк погашення кожного платежу. При цьому обумовлюються штрафи або пені за прострочення виплат [5].

Захист власності. Обладнання, придбане в лізинг, не може бути конфісковане, арештоване або бути об'єктом стягнення за боргами лізингоотримувача за законами України. Обладнання, придбане в кредит, може бути конфісковане, арештоване або бути об'єктом стягнення за боргами кредитоотримувача за законами України.

Кредитні платежі прив'язані до інфляції на відміну від лізингових платежів.

ВИСНОВКИ. Серед запропонованих інвестиційних ресурсів на оновлення та розширення автопарків пасажирського автотранспорту значну перевагу має лізинг, що може бути використаний транспортними організаціями для фінансування придбання рухомого складу, що задовольняє умовам якісного обслуговування пасажирів.

ЛІТЕРАТУРА

1. Мороз О.В. Оцінка якості функціонування міського пасажирського транспорту (на прикладі м. Кременчука) // Вісник Національного транспортного університету. – К.: НТУ, 2010. – Вип. 21. – С. 202–206.
2. Гриньков Д. М. Средства на передвижение // Бизнес № 25 (908) от 21.06.2010
3. Адамовська О. Лізинг як ефективний інструмент оновлення та розширення муніципальних автопарків [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dominion.in.ua>
4. Лізинг // ВКурсе [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://vkurse.ua/ua/tag/avtolizing>
5. УЛФ – лізинг в Україні // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ulf.ua>

**ALTERNATIVE INVESTMENT FUNDS FOR RENOVATION
AND EXPANSION OF URBAN PASSENGER TRANSPORT**

O. Moroz, V. Drobot, Y. Pahomova

Kremenchuk Mykhailo Ostrohradskyi National University

vul. Pershotravneva, 20, Kremenchuk, 39600, Ukraine.

E-mail: alenamrz@gmail.com

In the article, the authors have considered a procedure for the establishment of investment resources in the rolling stock of public passenger transport by attracting alternative sources such as car loans and leases. These measures allow achieving the required level of funding for urban buses. It was found that in the condition of limited budget funding the possible way to ensure accelerated development of key components of the transport infrastructure is an intense involvement of non-governmental funding sources. Solving this problem creates conditions for social and economic development of urban transport, enhances efficiency, comfort, and safety of passenger motor transport, and improves its competitiveness.

Key words: auto financing, leasing rolling stock, financing.

REFERENCES

1. Moroz, O. (2010), “Quality assessment of the functioning of urban passenger transport”, *Bulletin of National Transport University*, no. 21, pp. 202-206, Ukraine.
2. Hrynkov, D. (2010), “Funds for movement”, *Business*, no. 25 (908), Russia.
3. Adamovska, A. “Leasing as an effective tool of renewal and expansion of municipal fleets”, available at: <http://dominion.in.ua>
4. Leasing, *VKurse*, available at: <http://vkurse.ua/ua/tag/avtolizing>
5. ULF – leasing in Ukraine, available at: <http://ulf.ua>

Стаття надійшла 16.07.2013.