

Надруковано: Слободяник, Ю. Б. Лізингові відносини в галузі пасажирського автотранспорту [Текст] / Ю. Б. Слободяник // Розвиток фінансово-кредитної системи України в умовах ринкових трансформацій : зб. матеріалів першої Всеукраїнської науково-практичної конференції вчених, викладачів, практичних працівників. – Вінниця : "Універсум" – "Ландо Лтд", 2003. – С. 228-230.

УДК 339.187.62:656.13

ЛІЗИНГОВІ ВІДНОСИНИ В ГАЛУЗІ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОТРАНСПОРТУ

Ю.Б.Слободяник

Українська академія банківської справи (м.Суми)

В процесі трансформування національної економіки відбуваються корінні зміни як у зовнішньому, так і у внутрішньому середовищі функціонування суб'єктів господарювання. Для цього періоду характерні падіння обсягів промислового виробництва, низький рівень інвестиційної активності, зростання кількості збанкрутілих підприємств, зниження життєвого рівня населення тощо.

Перед галузями економіки постає ціла низка проблем, головною з яких є проблема забезпечення стабільної роботи суб'єктів господарювання. А стабільна робота підприємств залежить від існування ефективної фінансової системи.

Для підприємств автотранспорту (як і для промислових підприємств України) на сьогоднішній день є актуальною проблема недостатнього забезпечення фінансовими ресурсами. Це свідчить про недосконалість систем управління фінансовими ресурсами, яку автотранспортні підприємства (АТП) наслідували від адміністративно-командної системи господарювання. Особливістю функціонування підприємств пасажирського автотранспорту у колишньому СРСР була їх планова збитковість. Держава вирішувала проблеми недостатнього фінансування шляхом виділення дотацій за рахунок державного бюджету на покриття планових збитків. Тому при переході до ринкових відносин і роздержавлення підприємств автотранспорту гостро постала проблема відсутності належної

фінансової системи, яка була б спроможна забезпечити ефективну роботу підприємств і їх виживання в умовах ринку.

Система пасажирських автомобільних перевезень в Україні існує вже досить давно. Станом на 1990 р. перевезення пасажирів здійснювали 450 автотранспортних підприємств, які мали більше 54,3 тис. автобусів різних класів за місткістю і комфортабельністю [1].

Достатньо розвинутою була мережа пасажирських транспортних сполучень, яка складалася із 18,2 тис. міських, приміських, міжміських та міжнародних маршрутів, 42 тис. автобусів виконували щоденно 220 тисяч рейсів, усі міста і 97% сіл та селищ мали автобусне сполучення. Пасажирський транспорт загального користування надавав послуги населенню і підприємствам за окремими замовленнями, здійснював туристичні перевезення пасажирів. Виконуючи соціальну функцію держави, підприємства пасажирського автотранспорту перевозили окремі групи громадян за пільговими тарифами або безоплатно, отримуючи за це відповідну грошову компенсацію з бюджету.

За даними ДержавтотрансНДІ проекту протягом десяти років (з 1990 по 2000 рр) обсяги перевезень та маршрутна мережа скоротилися відповідно в 4,2 і 1,5 рази. Якщо у 1990 році пасажирооборот автомобільного транспорту загального користування становив 90,3 млрд. пасажирокілометрів, то у 2000 році – лише 29,3 млрд. пасажирокілометрів, тобто 32% від рівня 1990 року.

Головними негативними факторами, які вплинули на таку динаміку виконання транспортної роботи пасажирськими автотранспортними підприємствами, є:

- високий рівень зносу основних виробничих фондів, переважна більшість – застарілі та неефективні транспортні засоби;
- державне регулювання тарифів на перевезення пасажирів, яке не дозволяє АТП провадити власну політику ціноутворення;
- велика заборгованість бюджету перед АТП по компенсаціям за безкоштовне перевезення пільгових категорій громадян, що є істотним фактором фінансової нестабільності більшості пасажирських автотранспортних підприємств;
- нерівноправні умови конкуренції між автоперевізниками різних форм власності (зокрема в оподаткуванні);
- неефективна інвестиційна діяльність внаслідок нестачі власних фінансових ресурсів та неспроможності віднайти альтернативні методи фінансування.

Аналіз кількісного та технічного стану парку автомобільного транспорту України дозволяє зробити висновок, що його експлуатація вимагає значних витрат. Так, на сьогодні майже 70% рухомого складу



пасажирських АТП амортизовано і практично непридатне для перевезення пасажирів. Останніми роками основні фонди не поновлюються. З 1990 року парк транспортних засобів практично не поповнювався новою технікою. В результаті цього більше половини наявного парку підлягає списанню. Тому технічний стан автобусів внаслідок відсутності коштів для їх поновлення та зниження витрат на капітальний ремонт близький до критичного. Зрозуміло, що без наявності технічно справних транспортних засобів неможлива подальша робота АТП.

Таким чином, для налагодження ефективної роботи пасажирських автотранспортних підприємств потрібно негайно вирішити проблему капітального інвестування в рухомий склад.

Взагалі, капітальні витрати підприємство фінансує за рахунок таких джерел:

- чистий прибуток;
- амортизаційний фонд;
- власні грошові накопичення підприємства;
- банківські позики;
- бюджетні кошти (державного та місцевого бюджетів);
- кошти інвесторів (в тому числі іноземних);
- лізинг.

Аналіз ситуації, що склалася в галузі автотранспорту сьогодні показує, що пасажирські АТП практично всі збиткові, амортизаційні відрахування виявляються замалими внаслідок зносу основних засобів, грошових накопичень не існує. Все це робить неможливим оновлення парку автотранспортних засобів за рахунок власних джерел фінансування. Великі відсотки за кредитами не дозволяють ефективно використовувати їх в роботі, до того ж неплатоспроможність більшості АТП робить їх небажаними позичальниками для банків. Залучення коштів інвесторів іде дуже напружено, частково за об'єктивних причин, які склалися в економіці України. До того ж, з огляду на нестабільність економічної ситуації в країні та велику кількість ризиків переважна більшість інвесторів бажає зробити "швидкі гроші". А галузь автомобільного транспорту потребує значних капітальних вкладень для практично повного оновлення, віддачу від яких одержати відразу просто неможливо.

Бюджетних коштів не вистачає навіть на погашення заборгованості за безкоштовний проїзд пільгових категорій громадян (а їх кількість за деякими підрахунками становить майже 10 млн. громадян). Тому сподіватись на одержання від держави додаткових коштів на придбання нової техніки не доводиться.



Таким чином, використання лізингу як методу фінансування капітальних вкладень вважається нами найбільш реальним.

Слід зазначити, що в розвинених країнах використання лізингу дуже поширене. Це викликано тим, що лізинг дозволяє підприємству розпоряджатися засобами виробництва, в яких воно має потребу, не витрачаючи велику кількість фінансових ресурсів на їх придбання.

В Україні лізингові відносини регулює ціла низка законодавчо-правових актів, серед яких головним є Закон України “Про лізинг” від 16 грудня 1997 року з подальшими змінами. Цей закон визначає лізинг, як підприємницьку діяльність, “яка спрямована на інвестування власних чи залучених фінансових коштів і полягає в наданні лізингодавцем у виключне користування на визначений строк лізингоодержувачу майна, що є власністю лізингодавця або набувається ним у власність за дорученням і погодженням з лізингоодержувачем у відповідного продавця майна, за умови сплати лізингоодержувачем періодичних лізингових платежів” [3].

Підприємство, яке використовує в своїй діяльності лізингові відносини, набуває таких переваг:

1) Виключення необхідності відволікання значної кількості обігових коштів для придбання дорогих транспортних засобів та техніки, тобто користування своєрідним довгостроковим кредитом.

2) Тимчасове використання дорогих транспортних засобів та техніки дозволяє уникнути витрат на технічне обслуговування та ремонт старих.

3) Лізингові платежі відносяться на валові витрати виробництва та обігу (ст.16 Закону України “Про лізинг”).

4) Лізингові платежі не оподатковуються податком на додану вартість (ст.3 Закону України “Про податок на додану вартість”).

5) При фінансовому лізингу лізингоодержувач має змогу придбати техніку чи устаткування за залишковою вартістю по закінченні лізингової угоди.

6) Лізинг не змінює фінансову структуру підприємства (якою вона є в балансі). Позабалансове відображення операцій з лізингу дозволяє уникнути погіршення коефіцієнтів заборгованості (на відміну від залучення банківських позик).

До того ж лізинг вигідний і для лізингодавця, оскільки дозволяє розширити ринок збуту виготовлених транспортних засобів. Негативною рисою лізинга проте є перевищення його вартості над вартістю банківської позики. Але слід зауважити, що сьогодні в умовах нестабільності практично відсутні середньо- та довгострокові позики.



За радянських часів пасажирські АТП використовували в роботі автобуси марки Ikarus (Угорщина), ПАЗ (Росія) та ЛАЗ. Ці автобуси і досі курсують шляхами України, незважаючи на свій вік та технічний стан. З виходом України зі складу СРСР та розірванням економічних зв'язків з країнами соціалістичного табору, вищезгадані угорські та російські автобуси та запасні частини, агрегати та вузли до них стали практично недосяжними для українських пасажирських АТП. Брак коштів не дозволяє підтримувати вже існуючий автопарк в належному технічному стані – надто великі ціни на запчастини імпортного виробництва. Постала проблема заміни вже зношених та технічно несправних автобусів іноземного виробництва.

Донедавна цю проблему вирішити здавалося неможливим. Але зміни, які відбулися в структурі управління виробництвом, збутом та науково-технічному центрі, надали можливість Львівському автобусному заводу запровадити нову виробничу програму. Сьогодні завод серійно випускає автобуси для міських, приміських, міжміських та туристичних перевезень. Значно зросла якість автобусів за рахунок впровадження нових технологій та використання перспективних вузлів та механізмів.

Також ВАТ “Укравтобуспром” (колишній Всесоюзний інститут автобусо-тролейбусобудування у м. Львів) розробив принципово новий для України малий автобус А-091 “Богдан” для постановки на виробництво на Черкаському авторемзаводі.

Насичення ринку транспортних засобів новими якісними конкурентоспроможними автобусами власного виробництва надає змогу забезпечити ефективне функціонування галузі пасажирських автоперевезень. Але це можливо при поєднанні пропозиції транспортних засобів з попитом на них, який сьогодні не є платоспроможним. Шляхом вирішення цієї проблеми і може стати використання лізингу.

ВИСНОВКИ

З переходом нашої держави до ринкових відносин перед пасажирськими АТП постала проблема недостатнього забезпечення фінансовими ресурсами, в тому числі і для інвестування в рухомий склад. Шляхом вирішення цієї проблеми може з'явитися використання лізингових відносин. Передумовами цього є існування власного конкурентоспроможного виробника автотранспортних засобів та реального попиту на його продукцію. Тому виникла необхідність створення методологічних підходів до організації лізингових відносин, які були б вигідні як для виробника, так і для споживача автотранспортних засобів.



1. Редзюк А.М., Штанов В.Ф. Сучасний стан і перспективи розвитку автотранспорту // автошляховик України, 1998, №1, с.2-7.
2. Горемыкин В.А. Лизинг. – М.: ИНФРА-М, 1997. С.384.
3. Закон України “Про лізинг”.
4. Закон України “Про податок на додану вартість”.

State Higher Educational Institution
“UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING
OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE”

Державний вищий навчальний заклад
“УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ
НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ”

