

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МЕХАНИЗМА ЛИЗИНГА В «МОСТРАНСАВТО»

Норайр Блудян

Заместитель генерального директора «Мострансавто»

В условиях сравнительно низкой обеспеченности населения личным транспортом и высоких темпов увеличения затрат на его эксплуатацию, основным средством пассажирских перевозок в Московской области остается общественный транспорт и, в первую очередь, маршрутные автобусы.

Наблюдается рост дефицита парка маршрутных автобусов. Средний возраст маршрутных автобусов превысил 5,6 года, в то время как для стабильной работы он не должен превышать 3,6 года. Характерно, что даже незначительные масштабы пополнения автобусного парка все больше реализуются за счет автобусов, бывших в употреблении.

В результате, эти негативные тенденции отрицательно сказались на работе городского транспорта, объем перевозок пассажиров в 1998 г. снизился по сравнению с 1990 г. на 450 млн. (55,5%). Произошел постепенный спад пассажирооборота. Количество подвижного состава на городских маршрутах в 1998г. по сравнению с уровнем 1990г. сократилось на 35%. Коэффициент использования парка городских автобусов снизился в 1998г. по сравнению с уровнем 1990г. на 4,3%. Последнее отчасти объясняется тем, что подвижной состав парка составляют автобусы, находящиеся в эксплуатации от 5 до 10 и более лет. Количество выполненных рейсов на городских маршрутах сократилось в 1998г. по сравнению с 1990г. на 47%.

В особенно трудном положении находятся предприятия пассажирского транспорта в регионах, находящихся в непосредственной близости от крупных промышленных центров. Это связано с резким увеличением пассажиропотоков в радиальных направлениях. И если острота проблемы в Московской области по некоторым направлениям несколько смягчается работой пригородного железнодорожного транспорта, то транспортное обеспечение пассажирскими перевозками по широтным и меридиональным направлениям, а также в глубинных районах явно недостаточно. Это крайне отрицательно сказывается на мобильности населения, удовлетворении его социальных нужд, сдерживает развитие деловой активности и мешает оперативному решению проблем занятости жителей области.

Данное обстоятельство обусловило необходимость осуществления комплексного подхода при решении задачи улучшения транспортного

обслуживания населения региона. Совершенствование организации пассажирских перевозок, перераспределение объемов пассажирооборота между различными видами перевозок предопределило необходимость совершенствования структуры парка автобусного подвижного состава.

Управление структурой парка предполагает оптимизацию его возрастной структуры и типажа. Однако, в реально сложившихся условиях, дефицит финансовых средств на приобретение автобусов, отсутствие отечественных машин, соответствующих современным требованиям, относительно высокие цены на них, отсутствие реального выбора автобусов конкретных типов и прочее - решение этой задачи крайне затруднительно.

Для решения задачи совершенствования структуры парка подвижного состава впервые была поставлена задача использования механизмов финансового лизинга для обновления парка подвижного состава "Мострансавто".

На основе выполненного анализа состояния транспортного обслуживания населения Московской области в совокупности с имеющимися основами механизма финансового лизинга была разработана и принята программа коренного совершенствования структуры парка подвижного состава "Мострансавто" на основе развития маршрутных перевозок с использованием автобусов особо малой и малой вместимости. В качестве лизингового оператора была выбрана дочерняя компания "Внештранссервис".

Договор о финансовом лизинге автотранспортного средства регулирует отношения между лизингодателем и лизингополучателем, их взаимные права и обязанности. Он также включает в себя перечень документов, сопутствующих заключению лизинговой сделки:

1. Заявление лизингополучателя.
2. Акт приемки имущества.
3. Договор страхования имущества.
4. Договор купли-продажи имущества.

В договоре финансового лизинга автотранспортного средства в первом разделе обязательно указываются основные характеристики автомобиля: марка, госномер, номер кузова, шасси, двигателя и т.д., либо эти характеристики выносятся в отдельное приложение. Лизингополучатель должен подготовить приспособленные помещения для стоянки автотранспорта. В связи с тем, что автотранспортные средства подлежат государственной регистрации, они должны быть зарегистрированы лизингополучателем в органах ГАИ не позднее 5-ти дней с момента передачи. Лизингополучатель за свой счет страхует ответственность перед третьими лицами (гражданскую ответственность). Лизингополучатель должен ежемесячно письменно информировать лизингодателя о пробегах автомобилей для начисления амортизации (в случае, если амортизация начисляется от пробега).

Остальные положения договора укладываются в рамки "Примерного договора", разработанного Минэкономки РФ, и не являются специфическими для финансового лизинга автотранспорта.

Размеры лизинговых платежей должны учитывать фактические темпы инфляции. Лизингополучателя интересует не сама по себе инфляция в стране, а рост цен на конкретное оборудование, взятое в лизинг. На разное оборудование рост цен может быть различным. Логичнее базовую стоимость лизинга скорректировать на индекс роста цен по конкретному оборудованию, взятому в лизинг.

Приведенный расчет лизинговых платежей по договору финансового лизинга автомобилей с полной амортизацией выполнен согласно рекомендациям Минэкономки РФ. Расчет выполнен на основе принятых исходных данных, сведенных в таблицу 2.

Таблица 2

№ п/п	Наименование показателя	единица измерения	Значение
1.	Стоимость имущества - предмета лизинга	руб.	100000
2.	срок договора	лет	3
3.	норма амортизационных отчислений	%	11,1
4.	коэффициент ускоренной амортизации	-	3
5.	процентная ставка по кредиту	%	28
6.	величина используемых кредитных	руб.	100000
7.	процент комиссионного вознаграждения	%	15
8.	дополнительные услуги, в том числе	руб.	27828
9.	- страхование 5% годовых	руб.	10005
10.	- постановка на учет и регистрация АТС	руб.	420
11.	- накладные расходы	руб.	14400
12.	- налог на имущество	руб.	3003

На первом этапе производится расчет необходимых составляющих для формирования лизингового платежа: налога на имущество (в размере 2% от среднегодовой стоимости имущества), среднегодовой стоимости имущества, размер амортизационных отчислений. Результаты расчетов сведены в таблицу 3.

Таблица 3

Период	Стоимость имущества на начало	Сумма амортизационных	Стоимость имущества на конец	Среднегодовая стоимость	Налог на имущество
1-й год	100000	33300	66700	83350	1667
2-й год	66700	33300	33400	50050	1001
3-й год	33400	33300	100	16750	335
Итого					3003

При стоимости имущества 100000 руб. налог на имущество, уплаченный за 3 года, составит 3003 руб.

Затем производится расчет платы за кредитные ресурсы. Для этого сначала рассчитывается среднегодовая сумма непогашенного кредита, затем - размер платы за кредитные ресурсы. В результате, при сумме кредита 100000 руб. сумма процентов составит 42000 руб.

Расчеты сведены в таблицу 4.

Таблица 4.

Период	Сумма непогашенного кредита	Погашение кредита	Сумма непогашенного кредита на конец	Среднегодовая сумма непогашенного	Плата за кредитные ресурсы, 28%
1-й год	100000	33333	66667	83333	2333
2-й год	66667	33333	33334	50000	1400
3-й год	33334	33334	0	16667	466
Итого		100000			4200

Расчеты суммы комиссионного вознаграждения сведены в таблицу 5.

Таблица 5

Период	Среднегодовая стоимость имущества	Размер комиссионного вознаграждения 15% от среднегодовой стоимости
1-й год	83350	12502,5
2-й год	50050	7507,5
3-й год	16750	2512,5
Итого		22522,5

Комиссионное вознаграждение за 3 года составит 22522 руб., что в процентах от стоимости имущества составляет 22,5 %.

Если договором предусмотрено страхование имущества за счет лизингодателя, то лизингодатель включает страховые выплаты в лизинговый платеж. Общая сумма страховых выплат за 3 года составит 10005 руб. Расчет суммы страховых выплат приведен в таблице 6.

Таблица 6

Период	Остаточная стоимость имущества на начало	Размер страховых выплат 5% от среднегодовой стоимости
1-й год	100000	5000
2-й год	66700	3335
3-й год	33400	1670
Итого		10005

Все полученные результаты сведены в таблицу 7 для формирования лизингового платежа согласно формуле (1).

Таблица 7

	АО	ПК	КВ	ДУ	В	НДС	лп
1-й год	33333,0	23333,0	12502,5	9276	78444,5	15688,9	94133,4
2-й год	33333,0	14000,0	7507,5	9276	64116,5	12823,3	76939,8
3-й год	33333,0	4667,0	2512,5	9276	49788,5	9957,7	59746,2
Итого	100000,0	42000,0	22522,5	27828	192349,5	38469,9	230819,4
в % к ЛП	43,3	18,2	9,7	12,1	-	16,7	100,0

Лизинговый платеж за весь срок лизинга составит 230819,4 руб. Лизингодатель и лизингополучатель согласовывают график лизинговых

платежей. При условии, что лизингополучатель будет ежемесячно в течение трех лет производить платеж равными долями, лизинговый платеж соответственно составит в год: $230819,4/3=76939,8$ руб., а в месяц: $76939,8/12=6411,65$ руб.

Для оценки экономической эффективности лизингодатель делает расчет основных финансовых показателей проекта. Чистая прибыль на 1 автомобиль за 3 года действия договора составит 12475 руб.

В таблице 8 приведены основные характеристики расчета эффективности проекта для лизингодателя.

Таблица 8

Наименование статьи	Итого за 3 года (без учета льгот)
Доходы (лизинговые платежи) без НДС	192349,50
Расходы, всего	162590,49
в том числе:	
Амортизация	100000,00
Проценты за кредит	42000,00
Дополнительные услуги, в том числе:	20590,49
- страхование	5770,49
- постанова на учет и регистрация	420,00
- накладные расходы	14400,00
Валовая прибыль	29759,01
Налог на имущество	3003,00
Налог на СЖФ	2885,25
Налогооблагаемая прибыль	23870,76
Налог на прибыль	7161,23
Чистая прибыль	16709,53
Страховые выплаты из прибыли	4234,51
Чистая прибыль после страховых выплат	12475,02

Проект лизинга основывался на использовании заемных средств и был спланирован на три года, начиная с 1997 года. В общей сложности за 1997-1999 годы в предприятия "Мострансавто" было поставлено свыше 750 ед. микроавтобусов ГАЗЕЛЬ. Основная доля этих машин эксплуатируется на городских маршрутах параллельно маршрутным автобусам большой и особо большой вместимости. Благодаря проекту лизинга, фактически была отработана новая маршрутная сеть под маршрутные такси, а доля этих машин в общем парке подвижного состава "Мострансавто" к концу 1999 года достигла порядка 35%, что на данный момент считается оптимальным. В начале срока реализации проекта данный тип подвижного состава в "Мострансавто" фактически отсутствовал, а спрос на этот вид перевозок был недостаточно удовлетворен. Внедрение маршрутных таксомоторных перевозок, в свою очередь, значительно улучшило финансовое состояние предприятий и дало возможность значительные финансовые потоки перераспределить на убыточные социальные перевозки маршрутными автобусами большой и особо большой вместимости.

Предложенная схема внедрения маршрутных такси позволила остановить снижение транспортной работы и отчасти финансово оздоровить "Мострансавто". Объем перевозок пассажиров маршрутными автобусами в 1998 г. снизился по сравнению с 1997 г. на 32,4 млн. (6,9%). Это произошло в основном за счет перераспределения пассажиров между автобусами и маршрутными такси, объем перевозок с использованием последних вырос в 5 раз с 6,2 млн. в 1997 г. до 29,7 млн. в 1998 г. и в целом по городским перевозкам спад прекратился. Коэффициент использования парка в 1998г. по отношению к 1996г., за счет пополнения новыми автобусами особо малой вместимости увеличился на 2,8% и составил 78,1%.

Реализация проекта лизинга в Московской области выявила также реальные проблемы и недостаточную защищенность лизингодателя от влияния различных внешних факторов. Достаточно отметить, что известный экономический кризис 1998 года пришелся на самый пик проекта, в результате чего кредитная ставка по заемным средствам в течение короткого времени выросла почти в 3 раза. Это обстоятельство тяжким бременем легло на финансово-экономические показатели лизингодателя.

Следующим тяжелым ударом для лизинговой компании явилось совместное решение в 2000 году ГИБДД и других органов власти о запрете эксплуатации микроавтобусов ГАЗЕЛЬ модели 32213 на маршрутных перевозках и необходимости их переоборудования. С точки зрения тех, кто принимал данное решение, казалось бы, все просто: лизингодатель является собственником автомобиля и несет все затраты по его усовершенствованию. Однако здесь есть, по крайней мере, три момента, на которые следует обратить внимание:

во-первых, автомобили находятся в пользовании у лизингополучателя, и указанное решение практически лишает его такого права; в результате он вынужден приостановить выплату лизинговых платежей, а модель ГАЗ-32213 составляет свыше 80% парка лизинговых автомобилей;

во-вторых, такое переоборудование машины возможно только с использованием производственной базы производителя машин и не входит в компетенцию лизингодателя, и уж тем более не оговаривалось в договоре лизинга;

в-третьих, договор лизинга был заключен сроком на три года, и его объектом являлась модель автомобиля именно той комплектации, которая была указана в договоре, а этот параметр является одним из существенных в договоре лизинга. Таким образом, указанное решение вынуждает перезаключать договоры лизинга.

В общем, куда ни кинь - всюду клин. Одним росчерком пера нарушаются права инвестора-лизингодателя и права лизингополучателя как производителя услуг для населения.

Нам представляется, что убытки, понесенные лизинговой компанией в связи с решением ГИБДД, должны быть полностью или частично компенсированы заводом-изготовителем, выпускающим подвижной состав, не соответствующий требованиям безопасности движения.