Зеленин Андрей Владимирович – старший преподаватель кафедры экономики и бухгалтерского учета Владивостокского государственного университета экономики и сервиса (филиал, г. Находка).

E-mail: **andrei_zelenin@mail.ru**

Мирошникова Татьяна Константиновна – канд. экон. наук, доцент кафедры менеджмента Владивостокского государственного университета экономики и сервиса (г. Владивосток).

E-mail: tatyana.miroshnikova@vvsu.ru

Методы финансово-кредитного обеспечения модернизации парка автотранспортных средств предприятий автомобильного транспорта

В статье рассматриваются методы финансово-кредитного обеспечения модернизации парка автотранспортных средств предприятий автомобильного транспорта. Указаны основные методы финансирования капитальных вложений в автомобильный транспорт.

Ключевые слова: коммерческий кредит, форфетирование, вексель, факторинг, овердрафт, форфетор, экспортёр, импортёр, автомобильный транспорт.

Эффективное управление общественными финансами и создание благоприятных условий для экономического развития территорий требует модернизации региональной политики. Экономическая политика, в целом, смещается с внешних на внутренние источники развития, главным из которых должно стать наращивание воспроизводственного потенциала. В целом, доля всех программ регионального развития в сумме расходов федерального бюджета не превышает 1%.

Система регионального управления инвестиционными процессами должна опираться на совокупность взаимосвязанных инструментов комплексного воздействия на инвестиционные процессы со стороны региональных органов государственной власти, способствующих привлечению и повышению эффективности инвестиций в целях устойчивого развития отраслей.

Организация регулирующего воздействия на процесс экономического роста ориентирована непосредственно на актуальные потребности ежедневной операционной и перспективной инвестиционной деятельности компаний края. Глобализация экономических систем ставит региональные и местные предприятия в условия жестких требований к финансово-экономической состоятельности. К числу позитивных тенденций можно отнести формирование стабильного соотношения

собственного и заемного капитала компаний, что свидетельствует о повышении финансовой самостоятельности компаний.

Принципиальным моментом в построении инвестиционной политики предприятий является рациональный выбор между использованием внешних или внутренних источников финансирования инвестиционных проектов, а также между долговым и долевым кредитованием. Рациональным представляется реализация стратегии повышения роли акционерного капитала в проведении инвестиционных мероприятий фирм.

Необходимость расширения масштабов осуществления технической реконструкции как одной из главных форм воспроизводства основного капитала, а также проникновения ее во все составляющие НТП вызвала изменения не только в структуре источников финансирования, но и в характере движения денежных средств, т. е. привела к изменению методов финансирования. С теоретической точки зрения метод финансового обеспечения представляет собой совокупность приемов и способов по формированию источников денежных средств и использованию их для реализации конкретных инвестиционных программ.

Основой системы финансов России являются финансы предприятий и корпоративных структур (ФПГ и холдингов). Финансам хозяйствующих субъектов РФ присущи черты, характерные для финансов в целом, а также специфические особенности, свойственные отдельным сферам общественного производства. Имеются различия в организации финансов отдельных отраслей народного хозяйства, которые проявляются в формировании доходов, прибыли, оборотных активов, а также финансировании капитальных вложений в основной капитал. Есть также особенности в организации финансов на предприятиях различных форм собственности.

Выбор способов и источников финансирования предприятия зависит от многих факторов: опыта работы предприятия на рынке, его текущего финансового состояния и тенденций развития, доступности тех или иных источников финансирования, а также от условий финансирования.

Составной частью производственной инфраструктуры региона является транспорт.

Дальневосточный федеральный округ занимает 40% территории России, регион имеет относительно слабое развитие транспортной сети, что в значительной степени сдерживает развитие его экономики. Не полностью реализуются благоприятные возможности для развития международных торговых связей, прежде всего, со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

В рамках проекта «Большой Владивосток» планируется создание мегаполиса, объединяющего ряд муниципальных образований и строительство высокоскоростной магистрали. Это будет дополнительным толчком для развития всего юга Приморского края.

Несмотря на общую адаптацию транспорта к рыночным условиям, состояние транспортной системы в настоящее время нельзя считать оптимальным, а уровень ее развития достаточным. Подвижность населения России почти в 2,5 раза ниже, чем в развитых зарубежных странах, поскольку отсутствие опорной транспортной сети на всей территории страны препятствует развитию единого экономического пространства и росту личной мобильности. Выравниванию экономического развития субъектов Российской Федерации препятствует значительная региональная неравномерность в развитии транспортной сети. Наиболее существенны различия между Европейской частью России, с одной стороны, и регионами Сибири и Дальнего Востока – с другой.

В 2006 г. в экономику г. Владивостока поступило 12,6 млрд. рублей инвестиций в основной капитал (или 111% к уровню 2005 г.), в том числе инвестиций в основной капитал по транспортным средствам (39,6%).

Одной из наиболее значимых проблем, с которыми сталкиваются предприятия автомобильного транспорта, является обновление парка автотранспортных средств. Следует отметить, что подавляющее большинство автотранспортных предприятий ориентируются на финансирование из собственных источников.

В настоящее время в рамках Федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России" решаются вопросы поддержки обновления и развития городского и пригородного транспорта за счет участия федерального бюджета в приобретении отечественного подвижного состава. Рассматриваются возможности субсидирования лизинговых и кредитных схем, финансирования, льготного бюджетного кредитования и другие.

Финансирование автомобильной отрасли за счет федерального бюджета и средств государственной поддержки осуществляется в незначительных объёмах. Тяжелое экономическое положение предприятий автомобильного транспорта не позволяет полностью обеспечить инвестиции за счёт собственных средств. В настоящее время собственные средства на приобретение автотранспортных средств в состоянии выделить только те предприятия, которые имеют стабильные заказы на выполнение грузовых перевозок.

Одним из современных механизмов финансового обеспечения обновления парка транспортных средств является лизинг. Приобретение активов в рассрочку доступно для предприятий, имеющих позитивные тенденции развития. Приобретение подвижного состава на условиях лизинга является реальной возможностью развития автотранспортных перевозок для всей отрасли. Рынок лизинговых операции в России оценивается как чрезвычайно емкий и способный принести доходы его участникам.

Перспективная модель финансирования транспортной отрасли

должна быть ориентирована на создание условий для повышения ее инвестиционной привлекательности. С этой целью необходима разработка и реализация экономических механизмов, стимулирующих ускоренное обновление парка транспортных средств; содействие в развитии лизинга современных транспортных средств; содействие в организации консорциумов и других объединений инвесторов для финансирования капиталоемких проектов, в том числе с участием иностранных инвесторов.

Одним из наиболее приоритетных источников финансирования транспортной промышленности является лизинг. Рынок лизинга по темпам роста опережает, практически, все основные финансовые секторы экономики. Если в 2001 году доля лизинга в ВВП составляла 0,5%, а в инвестициях в основные средства – 3%, то к 2005 году эти показатели выросли в два с половиной раза – до 1,3% и 8,2%, соответственно.

Финансовый лизинг автотранспортных средств, представляемых коммерческими банками, является, как правило, результатом аренды или лизинга, предоставляемого автомобильными дилерами. Банк соглашается стать арендодателем в подобной ситуации только после изучения условий лизинга такого рода, т. е. если целесообразны сумма первоначального взноса и размер арендных платежей, расчетная остаточная стоимость автомобиля и кредитоспособность арендатора. Если расчетная остаточная стоимость при лизинге открытого типа составляет значительную долю (30 – 40% и более) стоимости арендованной собственности, то лизинг аналогичен срочной ссуде с крупным платежом, выплачиваемой по истечении срока.

Лизинговые платежи исчисляются исходя из разницы между начальной и расчетной остаточной стоимостью арендуемого объекта, а не из полной его стоимости. Приобретение подвижного состава на условиях лизинга является реальной возможностью развития автотранспортных перевозок для всей отрасли.

Сфера применения механизмов государственной поддержки, направленной на предоставление государственных гарантий, должна сокращаться по мере развития отечественного финансового рынка и его инструментов. Бюджетное финансирование транспортного сектора должно направляться на гарантированное поддержание в работоспособном состоянии и воспроизводство объектов транспортной инфраструктуры, находящихся в государственной собственности, на целевое субсидирование перевозчиков, осуществляющих социально-значимые перевозки, или пользователей транспортных услуг; на инициирующее бюджетное финансирование важнейших транспортных проектов; на обеспечение гарантированной сохранности опорной транспортной сети в условиях растущей нагрузки на нее за счет адекватного бюджетного финансирования.

Поиск и разработка новых источников финансирования, обеспечивающих модернизацию основных фондов транспорта Дальнего Востока, заключается в целесообразности применения не одной, а нескольких параллельных схем финансирования. В частности: сочетание кредитных ресурсов в российских банках и государственного финансирования; сочетание лизинговых схем и привлечение иностранного капитала; использование проектного финансирования, наряду с государственной поддержкой. Эффективным представляется освобождение от уплаты ряда налогов, платежей и таможенных.

Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для финансирования транспортной отрасли является государственно-частное партнерство. Основной формой государственно-частного партнерства являются концессии, прежде всего, в сфере платных дорог, развития городского общественного транспорта.

Привлечение капитала посредством размещения облигаций на финансовом рынке, безусловно, привлекательный способ финансирования предприятия, особенно для владельцев бизнеса, так как в этом случае не происходит перераспределения собственности. Отметим, что предприятие, планирующее выпуск и размещение облигаций, должно иметь устойчивое финансовое положение, хорошие перспективы развития, в то же время ,облигационный заем должен быть обеспечен активами предприятия. Опыт последних лет показывает, что реальные шансы на успешное размещение своих облигаций имеют крупнейшие российские компании, хорошо известные на рынке, демонстрирующие высокие темпы развития и действующие в привлекательных для инвестора отраслях.

Наиболее распространенный способ финансирования предприятий – коммерческий кредит. Коммерческий кредит – это расчеты с рассрочкой или отсрочкой платежа одного хозяйствующего субъекта или предпринимателя с другим хозяйствующим суб̈ектом.

Основными видами кредита как разновидности расчетов с рассрочкой платежа являются:

- фирменный кредит, вексельный (учетный) кредит, факторинг, овердрафт.

При расчетах по экспортно-импортным операциям применяются такие формы кредита, как:

- форфетирование, кредит по открытому счету, акцептный, акцептно-рамбурсный.

Фирменный кредит – это традиционная форма кредитования, при которой поставщик предоставляет кредит покупателю в форме отсрочки платежа. Разновидностью фирменного кредита является аванс покупателя, который выплачивается поставщику после подписания договора (контракта).

Вексельный (учетный) кредит – это кредит векселедержателю путем покупки (учета) векселя до наступления срока платежа. Владелец векселя получает от банка сумму, указанную в векселе, за минусом учетного процента, комиссионных платежей и других расходов. Стороны могут продлить срок оплаты, т. е. совершить пролонгацию векселя. При прямой пролонгации векселя на нём делается соответствующая запись, удостоверенная подписями сторон. При простой пролонгации такая запись не делается. При косвенной пролонгации составляется новый вексель, а старый изымается из обращения.

Факторинговое обслуживание наиболее эффективно для малых и средних автотранспортных предприятий, которые традиционно испытывают финансовые затруднения из-за несвоевременного погашения долгов дебиторами и ограниченности доступных для них источников кредитования.

Кредит по открытому счету предоставляется в расчете между постоянными партнерами, особенно при многократных поставках однородных товаров. Сущность кредитов или расчетов по открытому счету заключается в том, что продавец отгружает товар покупателю и направляет в его адрес товарораспорядительные документы, относя сумму задолженности в дебет счета, открытого им на имя покупателя. В обусловленные контрактом сроки покупатель погашает свою задолженность по открытому счету. Для покупателя открытый счет – выгодная форма расчетов и получения кредита, так как в этом случае отсутствует риск оплаты непоставленного товара, а проценты за пользование таким кредитом обычно не взимаются. Хозяйствующие субъекты, использующие открытый счет, как правило, выступают попеременно в качестве продавцов и покупателей, что является одним из способов обеспечения выполнения сторонами платежных обязательств.

Региональным компаниям довольно сложно воспользоваться стратегией активизации привлечения кредитных ресурсов местной системы финансовых учреждений ввиду существенной ставки рефинансирования, слабой распространенности практики долгосрочного кредитования и отсутствия государственного содействия в облегчении доступа к ресурсам мирового рынка капиталов. Эффективным инструментом государственного содействия росту предпринимательской активности предприятий края может служить система мер по обеспечению субсидирования части процентной ставки.

Овердрафт представляет собой форму краткосрочного кредита, предоставление которого осуществляется путем списания банком средств со счета клиента сверх остатка денег на счете. При овердрафте в погашение задолженности направляются все суммы, зачисляемые на текущий счет клиента. Поэтому объем кредита изменяется по мере поступления средств, что отличает овердрафт от обычной ссуды.

Акцептный кредит – кредит, предоставляемый банком в форме акцепта переводного векселя (тратты), выставляемого на банк экспортерами и импортерами. При этой форме кредита экспортер получает возможность выставлять на банк векселя на определенную сумму в рамках кредитного лимита. При реализации товара в кредит экспортеры заинтересованы в акцепте векселя крупным банком. Такой вексель может быть учтен или продан. При акцептном кредите формально кредит предоставляет экспортер, но в отличие от вексельного кредита акцептантом векселя выступает банк. Выдавая акцепт, банк не предоставляет кредит и не вкладывает в операцию своих средств, но обязуется оплатить тратту при наступлении срока платежа. В тех случаях, когда экспортер требует платежа наличными, изводятся операции рефинансирования, т. е. банк импортера акцептует тратту, выставленную на него импортером, учитывает ее и уплачивает экспортеру наличными деньгами. «Акцептно-рамбусный кредит» применяется в тех случаях, когда банки акцептуют тратты, выставленные на них иностранными коммерческими банками.

Модернизация парка автотранспортных средств предприятий автомобильного транспорта требует крупномасштабных инвестиций. Большинству автотранспортных предприятий получение кредитных ресурсов затруднительно, поэтому особую актуальность приобретают нетрадиционные формы финансирования такие, как: лизинг, факторинг, форфейтинг.

Посткризисный подъем в российской экономике создает предпосылки для расширения экспортных мощностей отечественных производителей и изменяет их финансовые потребности. Как показывает анализ рынка банковских услуг, кредитные учреждения предлагают экспортно-ориентированным предприятиям специализированную модель операций в процессе международных финансовых расчетов, по праву считающуюся наиболее актуальной в сфере финансовых услуг, – и это форфетирование.

Форфетирование представляет собой форму кредитования экспорта банком или финансовой компанией путем покупки ими без оборота на продавца векселей и других долговых требований по внешнеторговым операциям.

Форфетирование применяется:

- при поставках оборудования на крупные суммы, в среднем на 1 – 2 млн. долл. (минимальная сумма контракта составляет 250 тыс. долл.);
- с длительной отсрочкой платежа от 6 месяцев до 5 – 7 лет (сверх традиционных 90 или 180 дней);
- содержит гарантию или аваль первоклассного банка, необходимые для учета переучета векселей.

Форфейтинговые операции пока еще не стали традиционными, а их

масштаб несоизмерим с потенциальными возможностями российского рынка. В этих условиях требуются дальнейшие теоретические разработки в области развития форфейтинга.

Методологический подход к оценке стоимости форфетирования как инвестиционного и финансового инструмента для хозяйствующего субъекта включает ряд параметров, главными из которых являются: стоимость рефинансирования для форфетера (в обычных условиях она соответствует процентной ставке на рынке евровалют для данной валюты на данный срок); премия, покрывающая различные риски, которые несет форфетер в связи с рассматриваемой сделкой (к числу наиболее серьезных рисков при форфетировании относятся валютные риски); непременным условием сделки является наличие дополнительного обеспечения интересов форфетера в виде гарантии или аваля в первоклассном банке. Ставка дисконта базируется на процентной ставке за кредит, предоставляемый на срок равный среднему сроку дисконтируемых векселей. Размер премии форфейтера взимается сверх суммы дисконта. Уровень премии отражает степень рисков, которым подвергается форфейтер. С целью определения наиболее эффективной схемы данные базовые факторы комбинируются наиболее целесообразными способами.

Важнейшими предпосылками развития форфейтирования служат усиление международной интеграции, рост конкурентоспособности банков, устранение государственных ограничений на экспортную торговлю, а также рост рисков, которым подвергаются экспортеры.

С точки зрения интересов государства, форфейтинговые схемы должны быть одним из приоритетных направлений развития внешнеторгового финансирования. Для банков, которые участвуют в финансировании экспортно-импортных контрактов, форфейтирование могло бы быть достаточно интересным способом взаимодействия.

Основными мерами по формированию стабильного внутреннего рынка транспортных средств и оборудования являются:

- стимулирование развития лизинговой деятельности;
- приведение к мировым нормам условий использования залога в финансировании проектов, связанных с приобретением транспортных средств;
- создание системы экономических стимулов для производства и эксплуатации наиболее эффективных и экологичных транспортных средств и оборудования, а также скорейшего списания морально и физически устаревшей техники;
- повышение доступности кредитных ресурсов на реализацию инвестиционных проектов за счет субсидирования части банковских процентных ставок из средств государственных бюджетов, в первую очередь, на первоначальном этапе освоения и продвижения на рынок перспективной отечественной техники.

Сфера применения механизмов государственной поддержки, направленной на предоставление государственных гарантий, должна сокращаться по мере развития отечественного финансового рынка и его инструментов. Бюджетное финансирование транспортного сектора должно направляться на гарантированное поддержание в работоспособном состоянии и воспроизводство объектов транспортной инфраструктуры, находящихся в государственной собственности, на целевое субсидирование перевозчиков, осуществляющих социально-значимые перевозки, или пользователей транспортных услуг; на инициирующее бюджетное финансирование важнейших транспортных проектов; на обеспечение гарантированной сохранности опорной транспортной сети в условиях растущей нагрузки на нее за счет адекватного бюджетного финансирования.

Литература и источники:

1. Ивасенко, А. Г. Инвестиции: источники и методы финансирования / А. Г. Ивасенко, Я. И. Никонова. – 2007.

2. Федеральная целевая программа «Модернизации транспортной системы России (2002 – 2010 годы)» во исполнение Распоряжения Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2001 г. № 232-р.

3. Пчелинцев, О. С. Региональная политика на этапе экономического роста: от текущих трансфертов к инвестициям в инфраструктуру / О. С. Пчелинцев, М. М. Минченко // Пространственная экономика. – 2005. – № 2.

4. Ачкасов, А. И. Операции "А-ФОРФЭ" / А. И. Ачкасов. – 2-е изд. – Москва : Консалтбанкир, 1994.

5. Банки и банковское дело : учебник для вузов / под ред. И. Т. Балабанова. – СПб. : Питер, 2002.

6. Деньги. Кредит. Банки / под ред. Е. Ф. Жукова. – М. : ЮНИТИ, 2000.

7. Экономика автомобильного транспорта : учебное пособие для студ. высш. учеб. заведений / под ред. Г. А. Кононовой. – М. : Издательский центр «Академия», 2005. – 320 с.