

УДК 656.072: 338

### ПОРЯДОК УТВОРЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНИХ РЕСУРСІВ В ОНОВЛЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОТРАНСПОРТУ

**М. М. Дмитрієв**

Національний транспортний університет  
вул. Суворова, 1, 01010, м. Київ, Україна. E-mail: general@ntu.edu.ua

**М. М. Мороз, О. В. Мороз**

Кременчуцький національний університет імені Михайла Остроградського  
вул. Першотравнева, 20, м. Кременчук, 39600, Україна. E-mail: alenamrz@gmail.com

Визначено основні проблеми фінансування міського пасажирського автотранспортного комплексу. Виходячи з матеріалів проведеного комплексного обстеження пасажиропотоків міського пасажирського транспорту, запропоновано порядок утворення інвестиційних ресурсів в оновлення рухомого складу за рахунок акумуляції в межах спільного підприємства амортизаційних відрахувань та їх цільове використання під контролем місцевих органів влади, а також за рахунок використання податкової пільги, що дозволить перерозподілити ці кошти та досягти необхідного рівня фінансування для придбання автобусів міського типу середнього та великого класів.

**Ключові слова:** пасажирський автотранспорт, інвестиції, амортизація, податкова пільга.

### ПОРЯДОК ОБРАЗОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИОННЫХ РЕСУРСОВ В ОБНОВЛЕНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ПАССАЖИРСКОГО АВТОТРАНСПОРТА

**Н. Н. Дмитриев**

Национальный транспортный университет  
ул. Суворова, 1, г. Киев, 01010, Украина. E-mail: general@ntu.edu.ua

**Н. Н. Мороз, Е. В. Мороз**

Кременчугский национальный университет имени Михаила Остроградского  
ул. Первомайская, 20, г. Кременчуг, 39600, Украина. E-mail: alenamrz@gmail.com

Определены основные проблемы финансирования городского пассажирского автотранспортного комплекса. Исходя из материалов проведенного комплексного обследования пассажиропотоков городского пассажирского транспорта, предложен порядок образования инвестиционных ресурсов в обновление подвижного состава за счет аккумуляции в рамках совместного предприятия амортизационных отчислений и их целевое использование под контролем местных органов власти, а также за счет использования налоговой льготы, что позволит перераспределить эти средства и достичь необходимого уровня финансирования для приобретения автобусов городского типа среднего и большого классов.

**Ключевые слова:** пассажирский автотранспорт, инвестиции, амортизация, налоговая льгота.

**АКТУАЛЬНІСТЬ РОБОТИ.** На сучасному етапі становлення економіки України у підприємств пасажирського автотранспорту виникли такі проблеми як нестача інвестиційних ресурсів для оновлення та модернізації рухомого складу; наявність нерівноправних умов функціонування автотранспортних підприємств різних форм власності; відсутність адаптованого до сучасних умов економічно-організаційного механізму фінансування.

Серед наукових досліджень у даній сфері, які були проведені за останні роки, слід зазначити роботи учених Л.Л. Афанасьєва, А.В. Базилюк, Е. В. Будріної, В.Г. Варнавського, Ю.С. Вдовенка, В.А. Гудкова, В.І. Котелянца, Л.Б. Міротіна, В.Н. Парахіної, Ю.Б. Слободяник, І.В. Спіріна, А.В. Шабанова, Я.І. Шефтера, Дж. Форрестера. Однак слід зазначити, що у цих наукових дослідженнях не приділено уваги узгодженню інтересів усіх суб'єктів ринку пасажирських перевезень та розвитку організаційно-економічних механізмів фінансування міського пасажирського автотранспорту.

Фінансове забезпечення транспортного комплексу є одним із питань забезпечення якості і ефективності пасажирських перевезень. В умовах використання регульованих тарифів та значної кількості пільгових категорій пасажирів забезпечити рентабе-

льну роботу міського пасажирського транспорту складно. Фінансове забезпечення транспортного комплексу здійснюється переважно з трьох джерел – міського бюджету, власних доходів транспортних підприємств і субвенції.

Основною проблемою розвитку транспортної системи міста залишається діючий порядок фінансування за залишковим принципом. Недофінансування залишається першочерговою проблемою, яка є причиною суттєвих недоліків у забезпеченні необхідного розвитку матеріально-технічної бази, модернізації і заміні фізично і морально застарілого рухомого складу.

Стратегічним завданням бюджетного фінансування є розробка сучасних фінансових механізмів, які здатні в умовах обмеженого бюджетного фінансування забезпечити прискорений розвиток основних складових транспортної інфраструктури 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.

Метою даної роботи є розробка порядку утворення інвестиційних ресурсів в оновлення рухомого складу.

**МАТЕРІАЛ І РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕНЬ.** У період проведення економічних реформ, починаючи з 1992 року, на автомобільному транспорті країни відбулися глобальні зміни в управлінні реформування цієї галузі. Докорінно змінилася власність автомобільного транспорту, як суб'єктів надання автотранспортних послуг. На ринку пасажирських автотранспортних послуг працюють підприємства всіх форм власності від державної, муніципальної, акціонерної – до приватних підприємств.

До основних проблем, які стримують забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транспортні послуги можна віднести:

- недостатнє оновлення основних фондів всіх видів транспорту, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам;
- недостатність рівня державного впливу і регулювання пасажирських перевезень;
- недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту;
- недостатньо якісний рівень інфраструктури автомобільних шляхів;
- низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки.

Сфера громадського транспорту стає інвестиційно-привабливою через можливість повного збору плати за проїзд та отримання швидких грошей. В умовах дефіциту бюджетного фінансування доля пасажирських перевезень, що виконуються приватними перевізниками суттєво зростає. Ці об'єктивні умови необхідно приймати у процесі вдосконалення пасажирських перевезень. Головне питання, яке необхідно вирішувати при залученні приватних перевізників до перевезення пасажирів, полягає у забезпеченні якості та ефективності перевезень.

Останнім часом притаманною особливістю розвитку подій на міських перевезеннях є зменшення парку великих і середніх автобусів, без яких пасажирські перевезення, зокрема у пікові періоди, не можуть здійснюватися належним чином. Це призводить до заторів на дорогах і великої кількості відмов пасажирів у посадці через малу місткість автобусів. Також погіршується стан навколишнього середовища через збільшення забруднень відпрацьованими газами, шум. Негативною рисою є і зростання аварійності на дорогах міста.

Причиною зниження якості обслуговування пасажирів при відносно незначному зменшенні кількості автобусів на маршрутах є істотне зниження кількості автобусів особливо великої, великої і середньої місткості та заміна їх частини автобусами малої і особливо малої місткості, які працюють в режимі маршрутних таксомоторних перевезень.

Перевага автобусів малої та особливо малої місткості на маршрутах міста призводить до ситуації, коли рентабельність перевезень автобусами I і II

класу неадекватна рентабельності перевезень автобусами великої та особливо великої місткості з причин невідповідності рівня тарифів та системи збору виручки.

Виходячи з матеріалів проведеного комплексного обстеження та результатів обробки пасажиропотоків міського пасажирського транспорту загального користування на транспортній мережі м. Кременчука, а також технічного стану магістральної вулично-дорожньої мережі міста розраховано пасажиромістність та кількість транспортних засобів на кожному маршруті. Результати розрахунків та запропонована пасажиромістність транспортних засобів, їх кількість показана на рис. 1.

Отже, для забезпечення попиту населення в пасажирських перевезеннях і для ефективної роботи транспортних засобів, на транспортній мережі міста повинно працювати: 13 % – великого класу, 55 % – середнього класу та 32 % – малого класу автобусів.

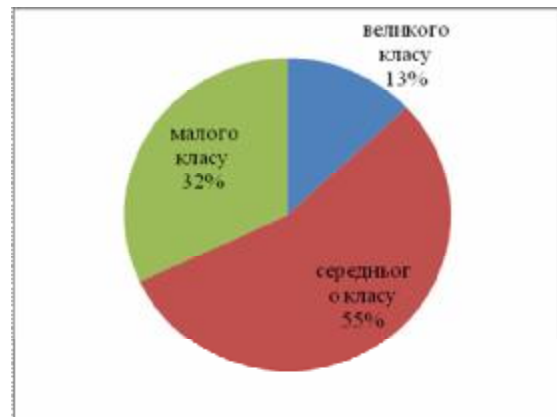


Рисунок 1 – Діаграма розподілу автобусів за класами

Оскільки існуюча структура рухомого складу не відповідає необхідній, слід привести її у відповідну. Для досягнення цієї мети необхідні інвестиції. В умовах сьогодення велике фінансування не можуть на себе покласти ні приватні перевізники, ні муніципалітет. У зв'язку з цим виникає потреба удосконалення організаційної системи надання транспортних послуг, яка б забезпечувала акумуляцію коштів на розвиток проблеми оновлення рухомого складу, більш ефективного його використання.

Досягнути необхідної мети можливо на основі моделі фінансування міського пасажирського транспорту, що базується на взаємодії замовника і перевізника транспортних послуг на основі створення спільного підприємства [1].

Застосування такої форми організації дає можливість для підприємств отримувати податкову пільгу, звільнені кошти, в свою чергу, спрямовуються на оновлення матеріально-технічної бази.

Умова оновлення матеріально-технічної бази передбачається нормативами Податкового кодексу для підприємств зареєстрованих платниками єдиного податку.

На період з 1 квітня 2011 року до 1 січня 2016 року застосовується ставка 0 відсотків для платників податку на прибуток, у яких розмір доходів ко-

жного звітнього податкового періоду наростаючим підсумком з початку року не перевищує трьох мільйонів гривень та нарахованої за кожний місяць звітнього періоду заробітної плати (доходу) працівників, які перебувають з платником податку у трудових відносинах, є не меншим, ніж дві мінімальні заробітні плати, розмір якої встановлено законом [2].

Норми цієї пільги застосовуються з урахуванням наступного:

– суми коштів, що не перераховані до бюджету при застосуванні ставки податку нуль відсотків, спрямовуються на переоснащення матеріально-технічної бази, на повернення кредитів, використаних на вказані цілі, і сплату процентів за ними та/або поповнення власних обігових коштів;

– суми коштів, що не перераховані до бюджету при застосуванні ставки податку нуль відсотків, визнаються доходами одночасно з визнанням витрат, здійснених за рахунок цих коштів, у розмірі таких витрат.

У разі якщо суми коштів, що не перераховані до бюджету при застосуванні ставки податку нуль відсотків, використані не за цільовим призначенням або не використані платником податку протягом річного звітнього періоду, залишок невикористаних коштів або сума коштів використана не за цільовим призначенням зараховуються до бюджету в першому кварталі наступного звітнього року.

Таким чином, у результаті створення спільного підприємства і отримання при цьому можливості податкової пільги додатково очікується отримати 1078803 грн. у рік на придбання автобусів міського типу.

Запропонована форма організації функціонування транспортних підприємств також дає можливість досягти ще одного результату. А саме, об'єднання перевізників в спільне підприємство, дозволяє акумулювати амортизаційні кошти одразу від усіх транспортних засобів та перерозподіляти їх на придбання автобусів великого та середнього класів. За умов організації транспортного процесу, коли на маршрутах працюють транспортні засоби, власники, яких є підприємці фізичні особи, амортизація здійснюється лише на автобус малого класу або взагалі “проїдається”.

За умов нашої моделі муніципалітет повинен контролювати цільове використання коштів амортизації. Згідно законодавству транспортні засоби відносяться до п'ятої групи основних засобів мінімально допустимий строк використання яких складає п'ять років. Виходячи з цього, а також з того, що амортизаційні відрахування за старими умовами використання автобусів не проводились, доцільно використовувати норму амортизаційних відрахувань 20 %. Амортизацію рухомого складу нараховуємо із застосуванням прямолінійного методу, за яким річна сума амортизації визначається діленням вартості, яка амортизується, на строк корисного використання об'єкта основних засобів. Результати розрахунку амортизаційних відрахувань наведено в табл. 1.

Таким чином маємо отримати 40 млн. 92 тис. грн. за п'ять років, при цьому такий розмір амортизаційних відрахувань в структурі витрат, дозволяє отримувати прибуток. Ці кошти можна використовувати на придбання нового рухомого складу в кінці терміну, через 5 років. Також існує можливість кожного року придбавати нові автобуси необхідної структури.

Організація транспортного процесу на основі створення спільного підприємства дозволяє підприємствам більш ефективно виконувати свою діяльність, в умовах зміни податкового законодавства; отримання податкової пільги дає можливість вивільнити кошти на оновлення рухомого складу, при цьому виділення коштів не впливає суттєво на собівартість та відповідно на тариф; акумулювати та перерозподіляти амортизаційні відрахування на придбання автобусів середнього та великого класів.

Провівши розрахунки отримали очікувані грошові потоки на оновлення рухомого складу, результати в таблиці 1.

Таблиця 1 – Очікувані грошові потоки на оновлення рухомого складу

Грошові потоки	За місяць	За рік	За п'ять років
Амортизація, грн.	681700	8180400	40902000
Податкова пільга, грн.	89900	1078803	5394015
Разом	771600	9259203	46296015

Для повної заміни рухомого складу на новий з відповідною структурою необхідні капіталовкладення у розмірі 45230930 грн. Таким чином, за умови створення муніципально-приватного підприємства у м. Кременчуці перехід на новий рухомий склад можна здійснити поетапно за чотири роки. Треба відмітити, що фінансування з боку місцевого бюджету за даними розрахунків, не потребується. Протягом останніх років з метою забезпечення фінансової стабільності підприємств транспорту міською радою надані пільги КП „Кременчуцьке тролейбусне управління” та ВАТ „Кременчуцьке АТП 15307” щодо сплати щорічного податку на землю.

Застосування запропонованих інвестиційних ресурсів в оновлення рухомого складу пасажирського автотранспорту дозволяє визначити етапи та строки фінансування забезпечення необхідним рухомим складом, що задовольняє умовам якісного обслуговування пасажирів та можуть бути використані транспортними організаціями для розрахунку обсягів фінансування забезпечення оптимальним рухомим складом.

**ВИСНОВКИ.** Організація транспортного процесу на основі створення спільного підприємства дозволяє підприємствам більш ефективно виконувати свою діяльність, в умовах зміни податкового законодавства; отримання податкової пільги дає можливість вивільнити кошти на оновлення рухо-

мого складу, при цьому виділення коштів не впливає суттєво на собівартість та відповідно на тариф; акумулювати та перерозподіляти амортизаційні відрахування на придбання автобусів середнього та великого класів.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Мороз О.В. Загальний підхід до формування муніципально-приватної моделі фінансування місь-

кого пасажирського транспорту // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – 2011. – № 5 (159), част. 1. – С. 161–165.

2. Податковий кодекс України. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям Податкового кодексу України». – Харків: Одиссей, 2010. – 568 с.

#### ORDER OF FORMATION THE INVESTMENT RESOURCES IN UPDATE OF CITY BUSES

**M. Dmitriev**

National Transport University  
vul. Suvorova, 1, Kyiv, 01010, Ukraine. E-mail: general@ntu.edu.ua

**M. Moroz, O. Moroz**

Kremenchuk Mykhailo Ostrohradskyi National University  
vul. Pershotravneva, 20, Kremenchuk, 39600, Ukraine. E-mail: alenamrz@gmail.com

The main problem of financing urban passenger motor complex is determined. According to research of passenger urban passenger transport proposed procedure for the establishment of investment resources to upgrade city buses due to accumulation within the joint venture depreciation and appropriate use under the control of local authorities, as well as through the use of tax incentives, which will redistribute these costs and achieve the required level of funding to purchase buses medium and large classes.

**Key words:** passenger vehicles, investments, amortization, tax relief.

#### REFERENCES

1. Moroz O.V. General approach to forming municipally private models for financing of public passenger transport // *Announcer of the Skhidnoukrainskogo Volodymyr Dala National University*. – 2011. – № 5 (159), part 1. – PP. 161–165. [in Ukrainian]

2. *Tax Code of Ukraine*. Law of Ukraine "On Amending Certain Legislative Acts of Ukraine in connection with the Tax Code of Ukraine." – Kharkov: Odyssey, 2010. – 568 p. [in Ukrainian]

Стаття надійшла 18.06.2012.

Рекомендовано до друку  
д.т.н., проф. Сокур М.І.