

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ КӨЛІК ЖӘНЕ
КОММУНИКАЦИЯЛАР МИНИСТРЛІГІ
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

**Л.Б. ГОНЧАРОВ АТЫНДАҒЫ ҚАЗАҚ АВТОМОБИЛЬ-ЖОЛ АКАДЕМИЯСЫ
КАЗАХСКАЯ АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНАЯ АКАДЕМИЯ им. Л.Б. ГОНЧАРОВА**



**«АВТОМОБИЛЬ ЖОЛДАРЫ ЖӘНЕ КӨЛІК
ТЕХНИКАЛАРЫ: ПРОБЛЕМАЛАРЫ ЖӘНЕ ДАМУ
БОЛАШАҒЫ» АТТЫ ТӨРТІНШІ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ
ҒЫЛЫМИ-ПРАКТИКАЛЫҚ КОНФЕРЕНЦИЯСЫНЫҢ
МАТЕРИАЛДАРЫНЫҢ ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК НАУЧНЫХ ТРУДОВ
ЧЕТВЕРТОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ
КОНФЕРЕНЦИИ «АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ
И ТРАНСПОРТНАЯ ТЕХНИКА: ПРОБЛЕМЫ
И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ»**

**THE PROCEEDINGS
OF THE FOURTH INTERNATIONAL SCIENTIFIC-PRACTICAL
CONFERENCE «THE AUTOMOBILE-ROADS
AND TRANSPORTATION TECHNIQUES:
PROBLEMS AND PERSPECTIVES OF DEVELOPMENT»**

**26-29 октября 2012 г.
г. Алматы, Республика Казахстан**

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ КӨЛІК ЖӘНЕ
КОММУНИКАЦИЯЛАР МИНИСТРЛІГІ
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

**Л.Б.ГОНЧАРОВ АТЫНДАҒЫ ҚАЗАҚ АВТОМОБИЛЬ-ЖОЛ АКАДЕМИЯСЫ
КАЗАХСКАЯ АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНАЯ АКАДЕМИЯ
им. Л.Б.ГОНЧАРОВА**



**«АВТОМОБИЛЬ ЖОЛДАРЫ ЖӘНЕ КӨЛІК
ТЕХНИКАЛАРЫ: ПРОБЛЕМАЛАРЫ ЖӘНЕ ДАМУ
БОЛАШАҒЫ» АТТЫ ТӨРТІНШІ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ
ҒЫЛЫМИ-ПРАКТИКАЛЫҚ КОНФЕРЕНЦИЯСЫНЫҢ
МАТЕРИАЛДАРЫНЫҢ ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК НАУЧНЫХ ТРУДОВ
ЧЕТВЕРТОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ
КОНФЕРЕНЦИИ «АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ И
ТРАНСПОРТНАЯ ТЕХНИКА: ПРОБЛЕМЫ И
ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ»**

**THE FOURTH PROCEEDINGS
OF THE INTERNATIONAL SCIENTIFIC-PRACTICAL
CONFERENCE "THE AUTOMOBILE-ROADS AND
TRANSPORTATION TECHNIQUES: PROBLEMS AND
PERSPECTIVES OF DEVELOPMENT"**

**26-29 октября 2012 г.
Республика Казахстан, г. Алматы**

СОДЕРЖАНИЕ

ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ

КАБАШЕВ Р.А. <i>ХАРАКТЕРИСТИКИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ДВУХФАЗНЫХ СРЕД «ГРУНТ-ЖИДКОСТЬ»</i>	8
АСМАТУЛАЕВ Б.А., ТУРСУМУРАТОВ М.Т., АСМАТУЛАЕВ Р.Б. <i>РАЗРАБОТКА И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИННОВАЦИОННЫХ МАТЕРИАЛОВ И ТЕХНОЛОГИЙ ПРИ ПРОЕКТИРОВАНИИ И СТРОИТЕЛЬСТВЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В КАЗАХСТАНЕ</i>	14
СЛАДКОВСКИ А., ФАБРЫЧНЫ П. <i>ЛИЗИНГ – КАК СПОСОБ ФИНАНСОВОГО РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ</i>	19
ТЕЛТАЕВ Б.Б., АМИРБАЕВ Е. Д. <i>ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНАЯ ОЦЕНКА СДВИГОУСТОЙЧИВОСТИ БИТУМНЫХ ВЯЖУЩИХ НА ДИНАМИЧЕСКОМ СДВИГОВОМ РЕОМЕТРЕ</i>	22
<u>СЕКЦИЯ 1. ТРАНСПОРТНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО И ПРОИЗВОДСТВО СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ</u>	
БАЙТУРСУНОВ Д.М. <i>ПРИМЕНЕНИЕ АЛЮМИНИЕВЫХ И СТАЛЕАЛЮМИНИЕВЫХ КРОВЕЛЬНЫХ ПАНЕЛЕЙ В ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ЗДАНИЯХ</i>	25
БЕКТУРСУНОВА Г.С. <i>ПРИМЕНЕНИЕ СТАБИЛИЗАТОРОВ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕМОНТА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ</i>	32
БОЛЕНОВА Л. А. <i>ТЕХНОЛОГИЯ ПРОИЗВОДСТВА ПОВЕРХНОСТНЫХ ОБРАБОТОК</i>	34
ДАУБАЕВ К.Ж., АМАНЖОЛОВА К.С. <i>ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИННОВАЦИЙ ПРИ СОЗДАНИИ ПЛАТНЫХ АВТОДОРОГ В КАЗАХСТАНЕ</i>	37
ЖАКИПБЕКОВ Ш.К., ШАЛТАБАЕВА С.Т., ЖАКИПБЕКОВ Д.Ш. <i>ОСОБЕННОСТИ ТВЕРДЕНИЯ ВЫСОКОПРОЧНЫХ БЕТОНОВ НА ОСНОВЕ МЕСТНЫХ ВЯЖУЩИХ ВЕЩЕСТВ</i>	40
КАРАШИНА А.Р. <i>ОТДЕЛОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ НА ОСНОВЕ СТЕКЛА И ИХ СВОЙСТВА</i>	43
КНЯЛБАЕВ А.К., МУХАМЕТЧАНОВА Д.А. <i>ИЗУЧЕНИЕ ПРИЧИН ВОЗНИКНОВЕНИЯ ТРЕЩИН НА ПОКРЫТИЯХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ КАЗАХСТАНА</i>	46
КНЯЛБАЙ С.Н., МУХАМЕТЧАНОВА Д.А. <i>ҚАЗАҚСТАННЫҢ ЖЕРГІЛІКТІ МАҢЫЗДЫЛЫҚТАҒЫ АВТОМОБИЛЬ ЖОЛДАРЫН ТЕХНИКАЛЫҚ ЕСЕПКЕ АЛУ МЕН ДИАГНОСТИКАЛАУ ТУРҒЫСЫНДАҒЫ КЕЙБІР НӘТИЖЕЛЕР</i>	51
КНЯШКО Д.И., САВЕНКО В.Я. <i>ТРЕБОВАНИЯ К РОВНОСТИ ДОРОЖНЫХ ПОКРЫТИЙ</i>	57

А. Сладковски, П. Фабрычны

aleksander.sladkowski@polsl.pl

Силезский технический университет

ЛИЗИНГ – КАК СПОСОБ ФИНАНСОВОГО РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

В статье рассматриваются вопросы лизинга автомобилей в условиях Польши. Указывается, что обновление парка автомобилей малых транспортных предприятий при помощи лизинга является эффективным способом улучшения финансовых показателей отрасли.

Мировой кризис, который в настоящее время приближается к очередному, второму максимуму, оказывает существенное влияние на все отрасли мировой экономики. Глобализация мировой экономики приводит к тому, что практически не существует развитых стран, которые могли бы чувствовать себя полностью независимыми и безопасными. Приходится, к сожалению, признать, что, несмотря на относительно благополучное положение польской экономики по сравнению с большинством европейских стран, в настоящее время имеет место существенное снижение темпов развития народного хозяйства Польши. Автомобильная отрасль ощущает прессинг кризиса в полном объеме. В частности, согласно статистическим данным [1] продукция польской автомобильной промышленности в 2012 году уменьшилась более чем на 20% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Подобная ситуация относится также к рынку услуг перевозок товаров при помощи автомобильного транспорта.

Ситуация на указанном рынке усугубляется тем, что в настоящее время на многих участках сети автомобильных дороги Польши введена новая система автоматизированного учета пробега и оплат, которая называется viaTOLL [2]. В статье [3] авторы проанализировали влияние внедрения указанной системы на финансовую ситуацию малых транспортных предприятий. Вывод был следующий: расширение количества платных автодорог, охваченных системой viaTOLL, приводит к существенному снижению рентабельности транспортных предприятий. Единственным решением, которое предложили авторы в статье, является замена транспортных средств на более новые, которые должны соответствовать европейским нормам EURO5 или EURO6. Наиболее простым решением является продажа автомобилей, не соответствующих указанным выше нормам и покупка новых автомобилей или автомобилей на вторичном рынке, но соответствующих указанным нормам и имеющих сравнительно невысокий пробег. Такой подход позволяет вернуть инвестированные средства в течение от 3 до 8 лет в зависимости от цены приобретенных автомобилей. Недостатком подобного подхода является необходимость наличия свободных финансовых средств, которыми чаще всего малые транспортные предприятия не располагают.

Лизинг средств транспорта является одним из способов решения финансовых проблем малых транспортных предприятий. В Польше распространены следующие общепринятые виды лизинга автомобилей: лизинг операционный, лизинг финансовый, лизинг возвратный. Следует отметить, что в последние годы в Европе наблюдается значительный рост указанной формы финансирования. В частности отмечается [4], что в 2011 году лизинговые фирмы провели финансирование на сумму 222 млрд. евро, что на 14 млрд. больше, чем в 2010 г. Подобная же тенденция наблюдается и в Польше. В частности, за указанный период наблюдался рост лизингового финансирования на 9%. Это следует рассматривать как поиск альтернативных путей развития экономики.

Несмотря на то, что в кризисных условиях объемы лизингового финансирования в Польше в первом полугодии 2012 года в целом несколько уменьшились, количество операций лизингового финансирования в автотранспортной области увеличилось. В частности, согласно [5] лизинг легковых автомобилей увеличился на 9%, седельных тягачей на 7%, прицепов и полуприцепов на 17%. Особо следует отметить резкий рост лизинга автобусов, где отмечен рост на 57%.

Очевидно, что не каждое предприятие может оформить лизинг автомобиля. В первую очередь лизинговые компании должны проверить финансовую надежность транспортных предприятий. Для этой цели используются следующие источники информации: BIK, BRKN, KRD. В частности, BIK – это Бюро Кредитной Информации, в которое должна стекаться информация от банков и финансовых организаций относительно данных о клиентских фирмах и их финансовых обязательствах, таких как ипотечные кредиты, кредиты консументские, информация о кредитных картах, о дебитных лимитах, о долгосрочных кредитах и пр. И несмотря на то, что банки допускают задержки при выплате кредитов, чаще всего до 30 дней, в данной базе данных опоздание даже на один день отмечается.

BRKN – это Банковский Реестр Несолидных Клиентов. В данный реестр могут быть вписаны фирмы, не выполняющие обязательств перед банком. Такая запись может содержаться в реестре до 10 лет.

KRD – это Государственный Реестр Должников. Последний функционирует начиная с 2003 года. Данный реестр наиболее известен в польском обществе.

Допустим, что рассматриваемое малое транспортное предприятие не имеет отрицательной истории финансового функционирования и фигурирует только в первой из указанных выше баз данных, имея при этом позитивную оценку. В Польше существует множество банков и финансовых организаций, которые финансируют лизинг автомобилей. Приведем несколько примеров: Getin Leasing, BRE Leasing, PKO Leasing, Impuls Leasing, VB Leasing, CLS (Credit Lease Service), BNP Paribas Leasing Solutions, Volkswagen Leasing, Raiffeisen-Leasing, Masterlease, ING Lease и др.

Большая часть указанных решений базируется на предложениях банковских структур, функционирующих на польском рынке финансовых услуг. Обычно на соответствующей WWW странице банка используется калькулятор, который позволяет клиенту рассчитать финансовые расходы, связанные с лизингом автомобилей. Тем не менее, существуют и обобщенные лизинг – калькуляторы, которые базируются на данных сразу нескольких финансовых организаций [6, 7]

Авторы не ставили своей задачей проводить сравнительную оценку различных предложений. В качестве примера был взят Getin Leasing, который является одним из лидеров на указанном рынке услуг. Будем в дальнейшем базироваться на предложениях этой финансовой организации. В частности, в настоящее время предлагаются следующие параметры услуги:

- минимальный собственный вклад предприятия – 1% стоимости автомобиля;
- минимальный срок функционирования на рынке перевозок – 3 месяца;
- упрощенная процедура подготовки документов – до стоимости автомобиля не превышающей 250 тыс. злотых нетто (здесь и далее под суммой нетто будем понимать суммы не учитывающие налог VAT);
- комиссионное вознаграждение (провизия) банка – 5%;
- документы могут быть отправлены online при помощи страницы [8].

Анализ предложений показывает, что если клиент соответствует начальным критериям, которые были описаны выше, то без представления дополнительных документов до достаточно высокой суммы с течение 7 дней можно оформить лизинг и получить автомобиль в аренду.

В качестве примера рассмотрим возможность лизинга грузопассажирского автомобиля Citroën Nemo, нового, год продукции 2012. Его стоимость составляет 38000 злотых нетто. VAT (23%) 8740 зл. Соответственно, цена брутто составляет 46740 зл. Рассмотрим только 2 случая: 1) покупка указанного автомобиля в собственность фирмы с одноразовой оплатой и 2) 36-месячная лизинговая аренда автомобиля с последующим приобретением его по остаточной стоимости.

В первом случае оплата должна была бы составлять указанную выше сумму, т.е. 46740 зл. Однако наличие в польском законодательстве определенных налоговых льгот для предпринимателей позволяет реально уменьшить эту сумму до 30800 зл.

Второй случай представлен в нижеследующей таблице.

Как можно видеть, в данном случае суммарная оплата существенно выше (51321,11 зл. брутто). Тем не менее, с учетом налоговых льгот эта сумма должна быть уменьшена до 33907,61 зл. Если сравнить с оплатой при осуществлении непосредственной покупки (первый случай), все равно указанная сумма является более высокой, что в принципе не является чем-то удивительным.

Оплата за что?	В % от стоимости	Нетто (зл.)	VAT (зл.)	Брутто (зл.)
Первый взнос	25,00	9500,00	2185,00	11685,00
17 месячных платежей	2,4046	913,75	210,16	1123,91
18 месячных платежей	2,4046	913,75	201,03	1114,78
Остаточная сумма выкупа	1,00	380,00	83,60	463,60
Общая сумма платежей	110,16%	41861,25	9459,86	51321,11

Тем не менее, следует учесть 2 факта, которые делают лизинг более привлекательным решением. Во-первых, малые транспортные предприятия часто не имеют достаточной суммы, которой бы хватало на покупку нового автомобиля. Во-вторых, если бы даже предположить, что такая сумма есть в наличии, то было бы предпочтительнее использовать ее для размещения на депозите. С учетом существующих ставок депозита, если бы размещенные деньги приносили доход в течение указанных выше 36 месяцев, то реальная выплата по лизингу составила бы только 28382,07 зл., что существенно меньше, чем в первом рассмотренном случае. Таким образом, операционный лизинг является эффективным способом решения финансовых проблем малых транспортных предприятий.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Produkcja aut w Polsce w odwrocie, fabryki na hamulcu.
http://wyborcza.biz/biznes/1,100896,12634689,Produkcja_aut_w_Polsce_w_odwrocie_fabryki_na_hamulcu.html
2. Система viaTOLL. <http://www.viatoll.pl/ru/gruzovie-transportnie-sredstva/sistema-viatoll>
3. Śladkowski A., Twardoch G. The first experience of ETC usage in the Silesian region. In: Road and Rail Infrastructure II (editor S. Lakušić). Tiskara Zelina, Zagreb, 2012. - P. 155-160.
4. Europejski rynek leasingu wzrósł o blisko 7 proc.
<http://www.ekonomia24.pl/artukul/859423.html>
5. Leasing po I półroczu 2012 r.: rynek zwalnia, BZ WBK nabiera tempa.
<http://fleet.com.pl/aktualnosci/rynek/7766-leasing-po-i-polroczu-2012-r-rynek-zwalnia-bz-wbk-nabiera-tempa>
6. Wybierz ofertę dla siebie. <http://leasingoperacyjny.com.pl/>
7. Leasing - najlepsze oferty dla Ciebie. <http://www.comperia.pl/leasing/?gclid=CKf85dT1hLMCFQNd3godaW8AYw>
8. Program GETIN Auto Partner. <https://www.getinautopartner.pl/>