
УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІКОЮ: ТЕОРІЯ І ПРАКТИКА

УДК 657.1

І. В. КЛИМЕНКО,
здобувач кафедри обліку і аудиту
Житомирського державного технологічного університету

ЛІЗИНГ У СИСТЕМІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАДАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ПОСЛУГИ АВТОТРАНСПОРТНИМ ПІДПРИЄМСТВОМ*

Визначено специфіку надання транспортних послуг автотранспортними підприємствами в умовах використання лізингу. Обґрунтовано взаємозв'язки між учасниками лізингової угоди, об'єктом якої є транспортний засіб, та показано їх результати. Виявлено складові лізингової угоди, що впливають на особливості надання транспортної послуги.

Ключові слова: лізинг, фінансовий лізинг, оперативний лізинг, транспортна послуга.

I. V. KLYMENKO,
Competitor of the Chair of Account and Audit,
Zhytomyr State Technological University

LEASING IN THE SYSTEM SUPPORTING THE SUPPLY OF TRANSPORTATION SERVICES BY A MOTOR TRANSPORT COMPANY

The specificity of the provision of transportation services by motor transport companies under the use of a leased asset is determined. The interrelations between the parties of a lease agreement, whose subject is a vehicle are substantiated, and their results are presented. The components of a leasing agreement affecting the peculiarities of transport services are revealed.

Keywords: leasing, financial lease, operative lease, transportation services.

У сучасних умовах господарювання автотранспортний бізнес має вагомe значення в життєзабезпеченні економічних відносин і функціонуванні всієї економічної системи як окремої країни, так і світу в цілому. Дослідження автотранспортних підприємств України вказує на необхідність залучення фінансових ресурсів для їх направлення на оновлення автопарку. Адже автопарк підприємства є основою його конкурентоспроможності й, відповідно, дозволяє підвищити ефективність надання транспортних послуг і покращити результативність діяльності всього підприємства.

Один з напрямів залучення фінансових ресурсів для оновлення автотранспортного підприємства в Україні та світі – лізинг. Лізинг транспортних засобів є ефективним фінансовим інструментом. Він впливає на особливості надання транспортної послуги та дозволяє підприємству як підвищити конку-

Клименко Ігор Віталійович (Klymenko Igor Vitaliiiovych) – e-mail: kiv1111@gmail.com.

* Стаття публікується в авторській редакції в рамках підтримки журналом молодих учених.

рентоспроможність окремої послуги, так і вивести його на якісно нове конкурентне місце на відповідному ринку. Нині в Україні відсутні наукові розробки з управління та облікового відображення надання транспортних послуг на основі лізингу, що знижує ефективність застосування даного фінансового інструмента й, відповідно, не дає можливості оцінити його значення. Така ситуація актуалізує наукові дослідження, спрямовані на виявлення особливостей і встановлення напрямів розвитку системи управління транспортними послугами на основі лізингу.

Проблеми управління транспортними послугами на основі лізингу та облікове відображення пов'язаних з ними операцій стали об'єктом наукового дослідження таких вітчизняних і зарубіжних вчених, як Г.Ю. Жолнерчик, Л.А. Перетятко, О.Б. Васильчишин, О.О. Ляхова, М.М. Федірко, Р.П. Саблук, О.В. Дорофєєва, О.Б. Дорош, Н.О. Лобода, Т.І. Хомуляк, О.М. Колеснікова, О.М. Розмислов, С.М. Лайчук, Т.А. Бондар, О.В. Годованець, О.В. Кленін, К.А. Малишенко, С.Є. Ткаченко, І.В. Вишнякова, В.В. Іванишин, В.М. Настасьєв, С.Т. Пілецька, Ю.Є. Холодна, Н.А. Карасьова, Н.І. Подольчак, Ю.М. Бабак, О.А. Плаксін, О.І. Шкуратов, Г.Є. Павлова, Т.В. Куліш, Л.В. Соболев, А.В. Подік, О.А. Саплина, Т.В. Сівашенко, О.П. Овсак, К.В. Кабаніхіна, А.М. Кулик, О.М. Левковець, Р.Я. Москалик, С.В. Дідур, В.А. Гайдук, Н.І. Мужук, О.В. Борисюк [1], О.В. Кругляк, О.М. Лук'янова, Т.А. Черемисова, Ю.С. Гринчук, О.І. Баєва, О.В. Гудима, І.О. Щєбликіна.

Перевезення вантажів підприємств різних галузей національної економіки здійснюються у сфері обігу. Виробничий процес на транспорті не залежить від виробничого процесу у промисловості, сільському господарстві, будівництві та інших галузях; він здійснюється спеціалізованими транспортними підприємствами та індивідуальними підприємцями на комерційній основі. Транспорт, який працює у сфері обігу товарів, являє собою самостійну галузь виробництва, оскільки йому притаманні всі елементи матеріального виробництва, що характеризують галузь: наявність предмета праці, виробничого процесу, продукції.

Характер роботи транспорту при переміщенні людей є таким самим, як і при переміщенні вантажів. Переміщення людей є транспортним процесом і одночасно продукцією транспорту. Проте у процесі формування ціни вартість пасажирського транспорту відрізняється від вартості вантажного. Процес переміщення людей також створює вартість — подібно до того, як створюється вартість при переміщенні вантажу. У даному випадку транспорт задовольняє особисті потреби людей у переміщенні, тому вартість залежить від самого процесу.

Таким чином, транспортні послуги (переміщення вантажів і пасажирів) виступають на ринку як товар у тому випадку, якщо вони є об'єктом купівлі-продажу.

Споживчі властивості транспортних послуг відображають позицію клієнтури та її вимоги до цих послуг. На поточний момент вони як комплекс реальних вимог і очікувань клієнта можуть бути представлені характеристиками пропонувананих до транспортування товарів, рівнем розвитку та використанням клієнтом сучасних технологій тощо. Економічні властивості показують можливості виробника послуг у задоволенні вимог клієнтури. Наприклад, однією з основних у переліку споживчих властивостей транспортної послуги клієнт називає якість

(зокрема, терміновість надання, повноту збереження, безпеку). Для виробника транспортної послуги забезпечення цих вимог викликає збільшення витрат. Отже, приймаючи рішення про рівень якості, виробник порівнює можливості та витрати. Якщо співвідношення дозволяє забезпечити заданий клієнтом рівень якості, то клієнт і виробник максимально задоволені, а сама ситуація може бути визнана продуктивною для ринку в цілому і для підтримання сприятливої кон'юнктури зокрема.

Крім чистого економічного ефекту виробник послуги отримує результат у вигляді поліпшення іміджу фірми, підвищення довіри до неї громадськості та клієнтури, що впливає на зростання ціни підприємства-виробника та його становище на ринку.

Робота з переміщення вантажів формує вартість, яка додається до вартості переміщуваного вантажу, тому в місці споживання вантажів (товарів) вони стають дорожчими на величину транспортних витрат.

Транспорт є матеріальною основою процесу обігу товарів, здійснюючи зв'язки між виробниками і споживачами продукції. Тривалістю процесу перевезень визначається весь процес обігу суспільного продукту, оскільки час відтворення останнього складається з часу виробництва та часу обігу. Чим коротшим є час транспортування товарів, тим меншим буде час обігу суспільного продукту, отже, і загальний час відтворення. Як результат, в одиницю часу можна перевести більше суспільного продукту. Таким чином, транспорт активно впливає на ефективність суспільного виробництва в цілому: чим вищою є ефективність роботи транспорту (меншими час транспортування і транспортні витрати), тим вищою є ефективність суспільного виробництва.

У системі автомобільного транспорту нині створюються і функціонують підприємства, які розрізняються за призначенням, формою власності, організаційно-правовою формою та розмірами.

Автотранспортними підприємствами є перевізники вантажів або пасажирів, які, крім того, здійснюють і виробничі функції з техобслуговування, займаються ремонтними роботами, зберіганням і поставками рухомого складу. Вони поділяються на: тільки вантажні або тільки пасажирські, змішані або спеціальні.

Автотранспортне підприємство може бути або комплексним (здійснювати транспортну роботу, технічне обслуговування, поточний ремонт та зберігання рухомого складу), або кооперованим (проводити транспортні роботи централізовано, частково займатися поточним ремонтом і технічним обслуговуванням). Такі організації поділяються за видом здійснюваної виробничої діяльності.

Метою діяльності будь-якого автотранспортного підприємства є надання послуг певної якості, у зазначених обсягах та у встановлені строки. Проте при визначенні масштабів виробництва слід виходити не тільки з народногосподарських та індивідуальних потреб у даній продукції, але й урахувати можливість досягнення максимального рівня його ефективності. Тому оцінювати якість роботи промислового підприємства слід, насамперед, за допомогою визначення економічної ефективності вироблення продукції.

Організація системи управління на автотранспортних підприємствах передбачає: самостійне формування структурних підрозділів апарату управління; визначення його раціональної чисельності; обґрунтований розподіл функцій;

координацію роботи виробничих підрозділів на основі стратегічних, тактичних і оперативних планів; забезпечення виробництва необхідними ресурсами та послугами для планомірної, ритмічної роботи автотранспортного підприємства і досягнення перспективних цілей його розвитку.

Розвиток стратегічного потенціалу орієнтований у цілому на покращення економічного стану автотранспортного підприємства, а зокрема — на зростання його конкурентоспроможності, прибутковості та рентабельності шляхом пропозиції реальним і потенціальним клієнтам більш якісних послуг з перевезення вантажів і створення нових супутніх продуктів і послуг.

Головною метою стратегічного потенціалу є формування відповідної структури стратегії, необхідної для забезпечення цілеспрямованого зростання капітальних вкладень і прибутковості підприємства. Функції стратегічного потенціалу підприємства включають у себе роботи з формування факторів реалізації стратегії розвитку організації та її зовнішнього середовища.

Стратегічний потенціал виробничої та економічної систем автотранспортного підприємства — це наявні можливості: сучасна технологія, обладнання, персонал, ресурси, що забезпечують його функціонування та стратегічний розвиток в умовах конкуренції.

Основним завданням будь-якої організації є формування потенціалу адаптації до постійно змінюваних умов ринку, підвищення конкурентоспроможності та скорочення негативного впливу ризиків і факторів невизначеності. З цією метою багато з них прагнуть знайти способи ведення своєї діяльності з мінімальними витратами та максимальною вигодою для свого бізнесу. Один з варіантів, що дозволяє підвищити ефективність використання коштів і виробничих активів, — лізинг.

Специфіка економічних відносин, які формуються при використанні лізингу, зумовлена унікальністю конструкції, що забезпечує задоволення та органічне поєднання різних матеріальних потреб, сторін лізингових операцій шляхом інвестування у предмет лізингу. Встановлено, що причиною затребуваності лізингу в найближчому майбутньому є ряд його переваг порівняно з іншими формами інвестування (зокрема, зниження потреби в капіталі, можливість застосовувати прискорену амортизацію, оперативне оновлення застарілого обладнання й технічного переозброєння виробництва).

Отже, лізингову діяльність варто розглядати з двох точок зору. По-перше, як матеріально-технічне постачання у вигляді концептуального підходу до забезпечення підприємств і організацій матеріально-технічними ресурсами тривалого користування. По-друге, як інвестиційну діяльність лізингових компаній або банків.

Зазначені складові, доповнюючи одна одну, утворюють сумарний економічний ефект. При цьому лізинг як форма матеріально-технічного постачання має цілий ряд переваг порівняно із закупівельною діяльністю, оскільки вивільнює оборотні кошти автотранспортних підприємств. У свою чергу, лізинг як форма інвестицій дозволяє лізинговим компаніям здійснювати певне економічне нарошування шляхом вкладення коштів у розвиток транспортної галузі.

Від результативності застосування лізингу, чіткості, повноти, правильності та впорядкованості документообороту за лізинговими операціями, узгодженості

діяльності всіх структурних підрозділів, урешті-решт, залежить ефективність роботи автотранспортного підприємства. Проте суперечливість і складність теоретичних положень лізингу заважають функціонуванню системи бухгалтерського обліку та економічному аналізу, а також не забезпечують достатньої якості інформаційної бази для прийняття ефективних рішень щодо господарської діяльності автотранспортного підприємства. Аналіз розробленості проблем обліку та лізингових операцій для підприємств транспорту на сучасному етапі ринкової економіки показує, що, незважаючи на велику увагу дослідників до даної проблеми, багато її аспектів вивчено недостатньо – такі, зокрема, як підходи до сутності лізингу, функцій та класифікації; невідповідність сучасним вимогам до ведення бухгалтерського та економічного аналізу. Це, у свою чергу, не дозволяє формувати повну та достовірну інформацію про діяльність автотранспортного підприємства.

Крім того, лізинг дає можливість автотранспортним підприємствам знайти способи ведення своєї діяльності з мінімальними витратами, найефективнішим використанням наявних ресурсів і максимальною вигодою для свого бізнесу [2]. Адже лізинг являє собою один з найвигідніших способів придбання транспортних засобів, має ряд переваг перед прямими кредитами або купівлею обладнання за рахунок власних коштів, що зумовлено його функціями (автотранспортне підприємство може залишати в себе частину вільної готівки, виплачувати лізингові платежі вже в процесі використання транспортних засобів, зменшення оподаткованого прибутку та податку на майно, прискореної амортизації тощо). Особливості лізингу в діяльності автотранспортного підприємства подано на рисунку 1.

Починаючи з 90-х років XX ст. вітчизняні автотранспортні підприємства почали широко застосовувати лізинг транспортних засобів – коли зацікавлені автоперевізники замість його придбання у виробника або колишніх власників використовують транспортний засіб на основі лізингового договору. Для автотранспортного підприємства як лізингоодержувача такий транспортний засіб не є власністю, що значно знижує ризик витрат при його експлуатації, а також робить можливим використання податкових і митних пільг. Крім того, лізинг транспортних засобів дозволяє автотранспортним підприємствам підтримувати імідж за рахунок оновлення транспортного парку.

Лізинг вигідний для автотранспортних компаній тим, що з'являється можливість експлуатувати транспортний засіб необхідного типу і провізної місткості, не сплачуючи відразу його повної вартості. Це дозволяє відновити та розширити парк транспортних засобів автотранспортного підприємства без великих одноразових фінансових затрат.

Автотранспортні компанії використовують фінансовий лізинг з метою уникнення капітальних витрат і заборгованості, які з'являються при купівлі транспортного засобу у виробника, або для зниження податкових та інших витрат. Строк фінансового лізингу може збігатись із строком служби транспортного засобу (10–15 років). Якщо у фінансовий лізинг береться транспортний засіб, який вже був в експлуатації, то його строк може бути значно меншим.

Лізингоодержувач сплачує лізингові платежі з доходів від експлуатації предмета лізингу і після закінчення строку дії лізингового контракту може стати власни-

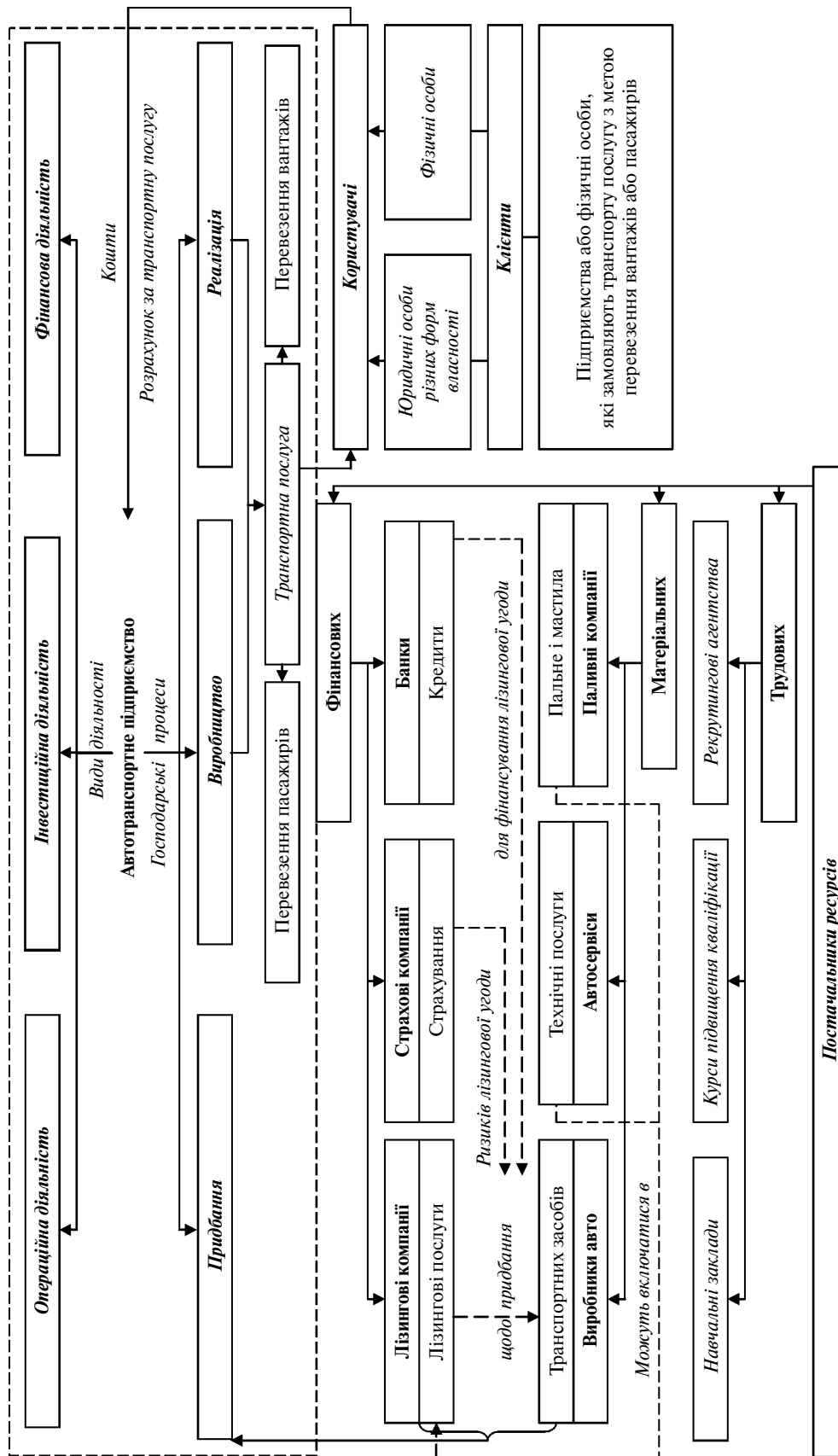


Рис. 1. Механізм взаємодії учасників лізингової угоди, об'єктом якої є транспортний засіб

ком, наприклад, транспортного засобу, якщо це передбачено в договорі (так званий опціон). Вартість предмета лізингу відображається у балансі автотранспортного підприємства у складі необоротних активів [3].

Оперативний лізинг використовується для забезпечення оперативних потреб автотранспортних компаній у додаткових транспортних засобах, після чого транспортний засіб повертається лізингодавцю. Лізингодавець є власником транспортного засобу і несе ризики його поломки та втрати, у тому числі його спрацювання. Згідно з договором оперативного лізингу, лізингодержувач розцінює лізинг як позабалансову угоду, тобто транспортний засіб не фігурує у складі необоротних активів у балансі. Як правило, договір оперативного лізингу укладається на строк від 3 до 8 років.

Можливість підписання лізингових договорів на короткий строк дає великі вигоди, оскільки дозволяє використовувати лізинг як тимчасовий захід і може допомогти автотранспортним компаніям уникнути негативних наслідків циклічних змін економічного становища в галузі.

Світовий досвід показує, що для більшості автотранспортних компаній лізинг є одним з найдоступніших і найефективніших способів оновлення парку транспортних засобів. Від ефективної реалізації лізингових проектів залежить багато показників успішної діяльності автотранспортної компанії в наступні роки.

На основі вивчення послуг, які надаються вітчизняними лізинговими компаніями, що спеціалізуються на автолізингу (ALD Automotive (ТОВ “Перша Лізингова Компанія”), Avis Україна, АБ “Діамант”, ТОВ “Астра-Лізинг”, АТ “Індекс-Банк”, ЗАТ “Єврофінанс”, Райффайзен Лізинг Аваль, ТОВ “Богдан-Лізинг”, ТОВ “VAV Лізинг”, ТОВ “Вестлізинг”, ТОВ “Драйв Порт”, ТОВ “Євро Лізинг”, ТОВ “Компанія “Лізинговий дім”, ТОВ “Ласка Лізинг”, ТОВ “ЛД-Лізинг”, ТОВ “Лізинг-Маркет”, ТОВ “Перша західно-українська лізингова компанія”, ТОВ “УКІО Банк Лізинг”, ТОВ “УніКредит Лізинг”, ТОВ “Універсальна лізингова компанія “Ленд-Ліз”), можна визначити особливості процесу лізингу транспортних засобів і, відповідно, послуг, які його супроводжують. Ідентифікація даних послуг, які пропонуються лізинговими компаніями, є основою визначення складових бізнес-процесів надання транспортної послуги автотранспортним підприємством. Це пов’язано з тим, що послуги лізингових компаній можуть бути як консультативними, так і технічними, які, у свою чергу, забезпечують автотранспортні підприємства транспортним засобом, отриманим у лізинг. Відповідно до цього виокремлюють особливості калькулювання собівартості та обліку витрат певних видів транспортних послуг.

На рисунку 2 на основі аналізу послуг, які надаються переліченими лізинговими компаніями, наведено особливі складові лізингової угоди. Це, по-перше, ідентифікація дій щодо оформлення лізингової угоди та передачі транспортного засобу автотранспортній компанії; по-друге, ідентифікація послуг, які надаються лізинговими компаніями щодо передання в лізинг транспортного засобу; по-третє, характеристика пакета послуг з лізингу транспортних засобів, які надаються вітчизняними лізинговими компаніями.

Оцінка потенціального лізингодержувача є одним з етапів прийняття рішення про реалізацію лізингової угоди. Процес оцінки має дві основні складові: аналіз фінансового стану лізингодержувача, що реалізує проект (аналіз минулого), і оцінку ефективності проекту (аналіз майбутнього) [3].

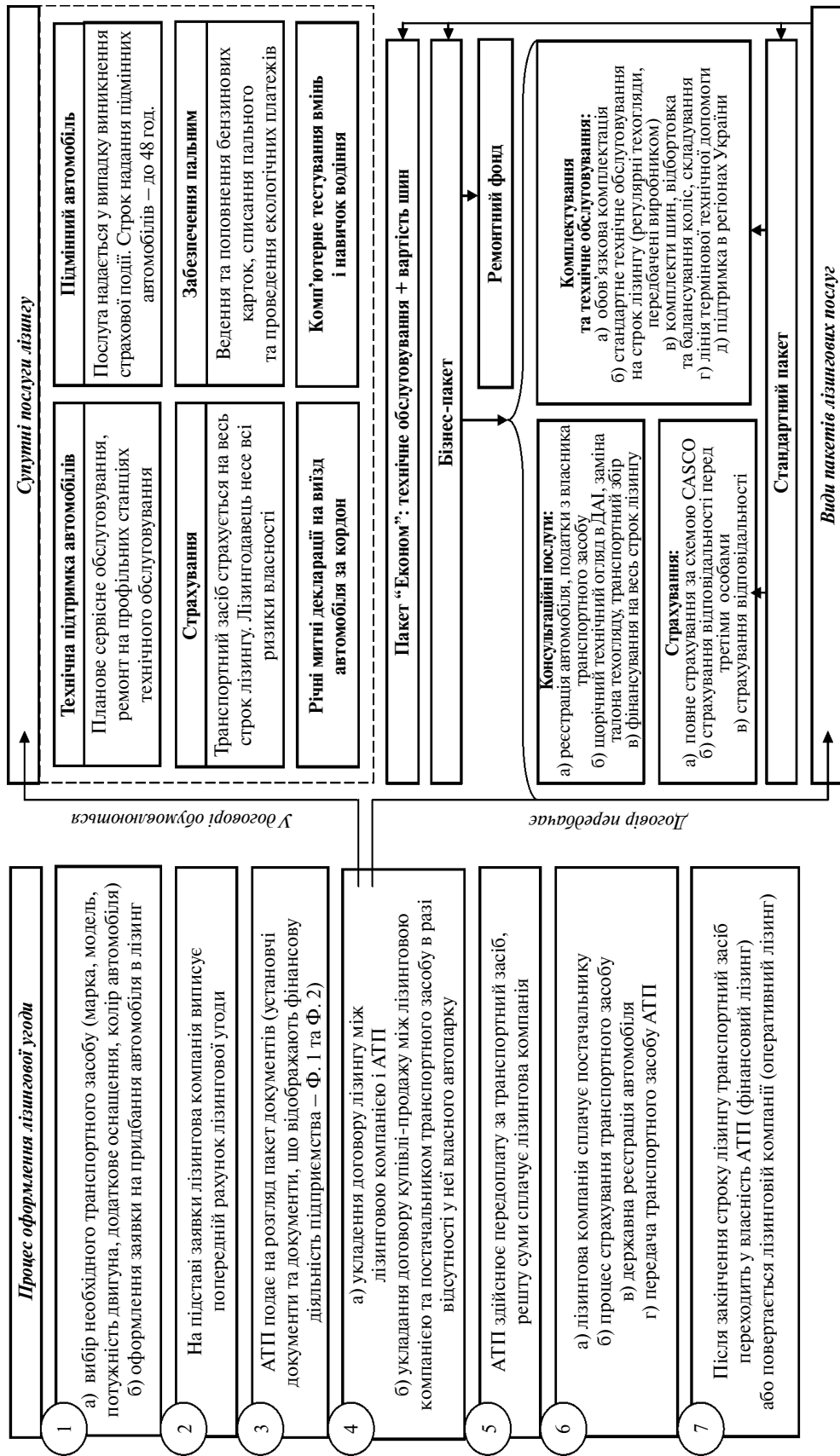


Рис. 2. Складові лізингової угоди щодо транспортного засобу

При фінансовому аналізі оцінюються: прибутковість діяльності організації, ліквідність, фінансова стійкість, ефективність управління обіговими коштами тощо. При цьому всі показники повинні досліджуватися в динаміці для того, щоб побачити тенденції зміни фінансового становища організації. Тому такий аналіз не можна обмежити тільки розрахунком стандартних коефіцієнтів – потрібна інтерпретація отриманих показників, з'ясування причин їх зміни.

Крім розглянутого аналізу рекомендується оцінювати поточну діяльність організації, яка дозволяє своєчасно виявити її негативні тенденції, слугує інформаційною базою для верифікації вихідних даних проекту, а також може бути основою для побудови прогнозних грошових потоків [4].

Щодо, власне, лізингової угоди, об'єктом якої виступає транспортний засіб, то вона може мати ряд особливостей. Розглянемо на прикладі лізингову компанію "SIXT". Дослідивши її господарську діяльність, ми зробили висновок, що на особливості управління та формування собівартості транспортної послуги на основі лізингу транспортних засобів вагомо впливають додаткові послуги, а саме:

- технічна підтримка автомобілів. Вона полягає в проведенні планового сервісного обслуговування, ремонту транспортних засобів у різних регіонах країни;
- страхування. Автомобілі страхуються на весь строк лізингу. Будучи власником автомобіля, лізингодавець несе всі ризики власності (наприклад, веде всі судові розгляди у разі ДТП);
- цілодобова телефонна лінія. Телефонном цілодобово приймаються як планові замовлення на проведення техобслуговування, так і екстренні дзвінки для надання технічної допомоги. Дана лінія забезпечує консультаційну допомогу в страхових випадках, а також з сервісу, можливість виклику представника компанії для врегулювання питань з ДАІ та третьою стороною, виклик евакуатора;
- підмінний автомобіль. Така послуга надається у випадку виникнення страхової події для збереження мобільності клієнтів. Термін надання підмінних автомобілів – до 48 годин. Вартість даної послуги може дорівнювати вартості місячного орендного платежу, пропорційно кількості використаних днів;
- комп'ютерне тестування вмінь і навичок водіння. Організація курсів удосконалення водійської майстерності або спеціалізовані курси з водіння;
- забезпечення автомобілів паливом. Дана послуга базується на веденні та поповненні бензинових карток, списанні пального та здійсненні екологічних платежів при закупівлі пального.

Висновки

У результаті проведеного дослідження виявлено особливості надання транспортних послуг автотранспортними підприємствами при використанні лізингу. Так, зокрема, визначено, що лізинг – один з найпріоритетніших інструментів оновлення транспортного парку автотранспортних підприємств; він вигідний для автотранспортних компаній тим, що можна експлуатувати транспортний засіб необхідного типу і перевізного обсягу без одноразової повної сплати його вартості. Це дозволяє відновити та розширити парк транспортних засобів автотранспортного підприємства без великих одноразових фінансових витрат. На основі вивчення спектра послуг, які надаються лізинговими компаніями, ідентифіковано особливості транспортної послуги.

Список використаної літератури

1. *Борисюк О.В.* Концептуальні засади лізингу та оренди в Україні // Науковий вісник Волинського державного університету імені Лесі Українки. — Серія Економіка. — 2006. — № 1. — С. 102–106.
2. *Грабельська О.В.* Лізинг: класифікація та ефективність застосування // Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. — 2011. — № 704. — С. 89–94.
3. *Брюховецкая Н.Е., Киселева Е.А.* Методы анализа рисков лизинговой сделки // Вестник Донбасской государственной машиностроительной академии : сб. науч. тр. — 2005. — № 2. — С. 205–210.
4. *Lasfer A., Levis M.* The determinants of the leasing decision of small and large companies // *European Financial Management*. — 1998. — № 4. — P. 159–184.

References

1. *Borysyuk O.V.* *Kontseptual'ni zasady lizyngu ta orendy v Ukraini* [Conceptual principles of a lease and a renting in Ukraine]. *Naukovyi Visnyk Volyn. Derzh. Univ. Im. Lesi Ukrainky. Ser. Ekon. — Sci. Bull. L. Ukrainka Volyn State Univ. Ser. Economy*, 2006, No. 1, pp. 102–106 [in Ukrainian].
2. *Grabel's'ka O.V.* *Lizyng: klasyfikatsiya ta efektyvnist' zastosuvannya* [Leasing: classification and efficiency of applications]. *Menedzhment ta Pidpryemn. v Ukraini: Etapy Stanovl. i Probl. Rozvytku — Managem. and Business in Ukraine: Stages of Form. and Probl. of Develop.*, 2011, No. 704, pp. 89–94 [in Ukrainian].
3. *Bryukhovetskaya N.E., Kiseleva E.A.* *Metody analiza riskov lizingovoi sdelki* [Methods of analysis of the risks of a leasing transaction]. *Vestn. Donbass. Gosud. Mashinostr. Akad. — Bull. Donbass. State Mach. Academy*, 2005, No. 2, pp. 205–210 [in Russian].
4. *Lasfer A., Levis M.* The determinants of the leasing decision of small and large companies. *European Financial Management*, 1998, No. 4, pp. 159–184.

Стаття надійшла до редакції 24 червня 2014 р.
