

УДК 336.77.338.47

І.В. Клименко

Банк Національний кредит

МІСЦЕ ЛІЗИНГУ В РОЗВИТКУ РИНКУ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Досліджено особливості розвитку ринку автотранспортних послуг, на основі чого встановлено проблеми та обґрунтовано напрями його розвитку. Аналіз сучасного стану автолізингу та економіко-правових основ надання в лізинг автотранспортних засобів дозволило обґрунтувати місце лізингу в ефективності надання транспортних послуг.

Ключові слова: лізинг, автолізинг, автопрокат, ринок транспорту, система управління.

Постановка проблеми. Існуюча ситуація в світовій економіці характеризується бурхливим розвитком інтеграційних процесів, відмінностями в ступені розвитку національних господарств і різними рівнями їх відкритості для участі в міжнародних економічних відносинах. Характерне для світової економіки упродовж кількох останніх десятиліть посилення інтернаціоналізації і глобалізації виробництва призводить, у свою чергу, до розвитку та зростання ролі транспортного комплексу. «В сучасній ринковій економіці суттєву роль відіграє транспорт. Він задовольняє матеріальні та нематеріальні потреби суспільства та є загальною та обов'язковою умовою матеріального виробництва і в цілому всього процесу розширеного відтворення, що включає сферу виробництва, обміну, розподілу та споживання» [4, С. 33].

Викладення основного матеріалу. «Сучасний транспортний комплекс схильний до впливу суперечливих тенденцій. Будучи інфраструктурною галуззю, транспорт знаходиться у залежному становищі від галузей виробництва матеріально-речових благ. У той же час, будучи хоча і особливою, але органічно-невід'ємною галуззю економіки, транспорт здійснює істотний вплив на регіональний розподіл виробничих потужностей, бере участь в процесі відтворення і є важливою складовою частиною системи економічних відносин» [6, С. 3].

Значення транспорту особливо гостро проявилось в умовах економічної кризи, коли переважає потреба в перевезенні вантажів всіма видами транспорту, збільшенні обсягів перевезень вантажів, збільшення

© І.В. Клименко, 2013

тарифів негативно позначалося не тільки на розвитку самого транспортного комплексу, але й економіки в цілому. Проблема формування ринку автоперевезень є актуальним і складним завданням.

На сьогоднішній день наслідки світової фінансової кризи вплинули на розвиток автотранспортних підприємств, які для забезпечення свого ефективного функціонування повинні трансформувати фінансовий механізм системи управління, використовуючи передові фінансові інструменти, що представлені на ринку банківських та небанківських фінансових послуг. У свою чергу, одним із ефективно діючих інструментів забезпечення розвитку транспортного ринку є застосування фінансового механізму лізингу, який сприяє оновленню транспортного парку автотранспортного підприємства, а також підвищення ефективності та конкурентоспроможності окремої транспортної послуги.

Проблеми лізингу транспортних засобів та їх вплив на розвиток ринку транспортних послуг, з одного боку, піднімалися в працях багатьох вітчизняних вчених, але з іншого боку, очевидно недостатній розвиток досліджень сучасного стану ринку транспорту й відповідно ринку лізингу транспортних засобів, як фактору розвитку теоретичних положень бухгалтерського обліку лізингових операцій на підприємствах автотранспорту.

Інституційні реформи у транспортній галузі сформували нову систему господарювання, засновану на різноманітні форм власності та низькому рівні детермінованості взаємодії між учасниками ринку.

Для України з її значною територією сучасна і передова транспортна інфраструктура є фундаментом для реалізації стратегічних завдань країни. Тільки завдяки розвиненому транспортному комплексу можливий поступальний економічний ріст більшості найважливіших сфер діяльності держави і перехід економіки до соціального шляху розвитку [7, С. 200].

Транспорт – це ключовий елемент економічної системи. Завдяки перевезенням, здійснюваним конкретними видами транспорту (водний, залізничний, автомобільний, повітряний, трубопровідний), транспортна система приносить прибуток численним учасникам процесу. Транспортна система має сприйматися як єдина безперервна мережа операторів перевезень, що безпосередньо відповідають за переміщення пасажирів і вантажів, та об'єктів транспортної інфраструктури. Транспортні системи повинні сприяти розвитку міжнародної торгівлі, обслуговувати міську та периферійну

інфраструктуру, задовольняючи тим самим потреби суспільства в цілому.

Транспортний сектор економіки є складною і стратегічно важливою в усіх відношеннях системою, основна мета функціонування якої полягає у реалізації комплексу транспортних послуг, що відповідають по кількості і якості платоспроможному попиту споживачів. Транспорт, з одного боку, є важливою складовою інфраструктури, а з іншого, – він сам стає суб'єктом ринкових відносин, реалізуючи необхідні суспільству послуги переміщення пасажирів і доставки вантажів [10].

Однією зі складових транспортно-логістичного комплексу України, яка є найбільш перспективною являється автотранспорт, представлений досить великою мережею автотранспортних підприємств. «Тенденції розвитку автотранспортних послуг вимагають від автотранспортних підприємств постійно шукати резерви підвищення якості, зниження ціни та експлуатаційних витрат за конкретними видами послуг. В той же час, об'єм автотранспортних послуг є основним параметром для визначення рівня розвитку та просторового розміщення регіональної транспортної системи.

Ринок транспортних послуг є одним із пріоритетних напрямів розвитку транспортної інфраструктури регіону, який сприяє розвитку господарських зв'язків, раціоналізації комунікацій між виробничими підприємствами, підвищенню якості життя населення та більш повному насиченню товарного ринку» [5, С. 90].

Ринок автомобільних вантажоперевезень – висококонкурентний ринок. Конкуренція на ринку вантажних автоперевезень визначається впливом сукупності дії непорушних законів ринкової економіки і загальновідомих сил, діючих з різною інтенсивністю та мають різну спрямованість. Вони взаємодіють один з одним і визначають конкурентоспроможність підприємств-перевізників й галузі в цілому.

Здійснюючи аналіз чинників ринку автоперевезень, необхідно враховувати показники, що відображають якісну сторону автомобільних доріг. До цих факторів належать: загальна довжина автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям та експлуатаційна довжина залізничних колій, як основного конкурента автотранспортних підприємств (рис. 1).

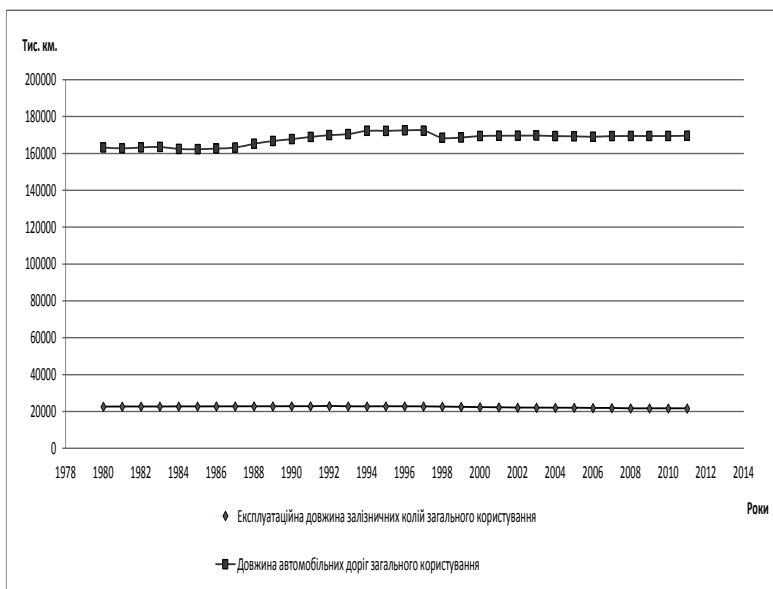


Рис. 1. Довжина шляхів сполучення наземними видами транспорту, км

Таблиця 1

*Динаміка вантажних перевезень та перевезень пасажирів
різними видами транспорту 2008-2012 рр.*

Вид транспорту	2008		2009		2010		2011		2012	
	кількість	у % до 07	кількість	у % до 08	кількість	у % до 09	кількість	у % до 10	кількість	у % до 11
Динаміка вантажних перевезень різними видами транспорту 2008–2012 рр. (млн. т)										
Разом	891,8	98,7	695,7	78,1	755,3	108,5	811,7	107,4	772,8	95,1
Залізничним	498,8	97,0	391,2	78,5	432,5	110,5	468,4	108,2	457,5	97,5
Автомобільним	186,6	110,3	140,0	75,2	158,2	112,8	178,3	112,6	179,0	100,1
Водним	19,5	80,4	9,8	50,0	11,1	113,0	9,9	89,3	7,8	78,6
Трубопровідним	186,8	95,3	154,6	82,8	153,4	99,3	155,0	101,0	128,4	82,9
Авіаційним	0,1	97,4	0,1	83,1	0,1	102,6	0,1	102,8	0,1	124,7
Динаміка вантажообороту за різними видами транспорту 2008–2012 рр. (млн. т км)										
Разом	491746,0	99,8	380003,5	77,5	404572,9	106,4	426427,7	105,7	394648,1	92,4
Залізничним	256867,7	97,9	195978,9	76,3	218037,6	111,1	243556,4	111,7	237274,6	97,3
Автомобільним	37393,8	127,3	33866,7	90,5	38697,2	113,8	38438,9	99,1	39194,1	101,8
Водним	15841,6	85,3	7927,1	50,0	9014,5	113,3	7365,2	81,8	5324,8	72,3
Трубопровідним	181264,5	99,5	141880,5	79,0	138445,4	97,6	136700,4	99,6	112505,1	82,2

Закінчення табл. 1

Авіаційним	378,4	97,4	350,3	92,5	378,2	107,8	366,8	96,8	349,5	94,3
Динаміка пасажирські перевезення за різними видами транспорту 2008–2012 рр. (млн. пас.)										
Разом	8331,2	101,4	7274,1	87,3	6837,7	94,0	6972,9	101,9	6812,3	97,6
Залізничним	445,6	99,7	425,9	95,6	426,6	100,2	430,1	100,7	429,6	100,0
Автомобільним	4368,7	104,7	4012,9	91,8	3719,4	92,7	3604,6	96,7	3448,7	95,5
Водним	8,9	93,5	7,8	86,8	7,6	98,7	8,0	105,2	6,6	82,8
Авіаційним	6,2	125,1	5,1	83,0	6,1	119,2	7,5	122,7	8,1	108,0
Трамвайним	962,7	93,8	787,0	81,8	713,8	90,7	798,0	111,8	799,7	100,2
Тролейбусним	1580,4	97,5	1283,4	81,2	1203,6	93,8	1346,4	111,9	1345,5	99,9
Динаміка пасажирообороту за різними видами транспорту 2008–2012 рр. (млн. пас. км)										
Разом	147265,2	104,5	130106,8	88,5	129815,3	99,8	134254,0	103,3	132479,7	98,8
Залізничним	53225,4	100,3	48274,0	91,0	50038,4	103,5	50837,4	101,2	49443,9	97,7
Автомобільним	61433,8	109,6	55296,2	90,2	52063,8	94,3	51396,2	98,7	50368,6	97,8
Водним	122,7	81,1	122,6	100,0	95,3	77,9	91,7	96,2	85,1	92,8
Авіаційним	10776,8	115,4	9020,5	83,6	10968,8	121,6	13761,0	125,6	14406,0	104,6
Трамвайним	5356,3	91,7	4342,8	81,1	3975,7	91,5	4431,6	111,5	4456,7	100,6
Тролейбусним	9011,2	96,6	7324,9	81,3	6888,0	94,0	7810,6	113,4	7806,5	99,9

Зазначені вище фактори мають безпосереднє відношення до ринку вантажних перевезень, оскільки характеризують, з одного боку, сформовану на тій чи іншій території транспортну інфраструктуру, а з іншого – реальну інтенсивність вантажних перевезень, що відповідає цій інфраструктурі. А оскільки всі перераховані чинники в статистичних виданнях представлені в динаміці, є можливість здійснити комплексний аналіз умов розвитку ринку транспортних послуг (табл. 1).

Представлені в таблиці 1 дані, які характеризують розвиток транспортної галузі України вказують на нерівномірність зростання показників всіх видів транспорту. Так, зокрема, виходячи з представлених показників можна зробити такі висновки:

- характеризуючи кількість перевезених вантажів різними видами транспорту в Україні, варто наголосити на тому, що лідером є трубопровідний транспорт та автотранспорт, наступним лідером виступає залізничний транспорт. Проте, характеризуючи трубопровідний транспорт в динаміці, можна спостерігати негативну тенденцію до зниження кількості перевезень, так у 2009 р. спостерігається зменшення на 17,2 %, 2010 – 0,7 %. В 2011 р. прослідковується незначне збільшення, порівняно з 2010 р., на 1,0 %, а в 2012 р. знову ж зменшення 17,1 %.

Показник 2012 р. є найнижчим за останні 5 років та становить 128,4 млн. т. Найкращий показник перевезення вантажів залізничним транспортом за досліджуваний період спостерігається в 2008 р., що становить 498,8 млн. т, проте він є нижчим, порівняно з 2007 р., на 3 %. Таку ситуацію експерти пов'язують зі зниження показників виробництва та розвитку товарних ринків, що є результатом нестабільності фінансових інститутів;

- показники динаміки вантажних перевезень різними видами транспорту вказують, що позитивні тенденції прослідковуються в автомобільному транспорті. Так, в 2008 р. спостерігається позитивна тенденція до збільшення на 10,3 пункта структури, порівняно з 2007 р., й, відповідно, кількість перевезених вантажів в натуральних вимірниках становила 186,6 тис. т.

В 2009 р. спостерігається зменшення кількості перевезених вантажів до 140,0 млн. т, що становило 75,2 % відносно попереднього року. В 2010 (158,2 млн. т), 2011 (178,3 млн. т.) та 2012 рр. (179,0) спостерігається позитивна динаміка щодо кількості перевезених вантажів автотранспортом. Проте за останні чотири роки кількість перевезених вантажів не досягла показника 2008 р., що обумовлено загостренням економічної кризи, яка

вплинула як на автотранспортні підприємства, так і на товаровиробників й, відповідно, зниження попиту на автотранспортні послуги.

Говорячи про стан ринку автотранспортних послуг, варто наголосити, що аналіз 30-ти останніх років (рис. 2) вказує на циклічність розвитку даної галузі економічної діяльності. Так, найбільші показники кількості перевезених вантажів спостерігалися з 1980 р. по 1991 р. З 1991 р. починається період спаду кількості перевезень вантажів автотранспортом аж по 2002 р. Зазначений період обумовлений важкими економічними та соціальними наслідками переходу до ринкових умов, реформуванням економічної, політичної та правової систем. Вказана ситуація вплинула на обсяги виробництва продукції, а також на систему автотранспортної індустрії. Пожвавлення ринку автотранспортних послуг спостерігається з 2003 р. Найкращий показник кількості вантажних перевезень автотранспортом характерний для 2007 та 2008 рр. Основною причиною затримки розвитку автотранспорту в Україні є значне зростання вартості зносу автопарку вітчизняних підприємств та відсутність дієвого фінансового механізму фінансування інвестицій в транспортні засоби автотранспортних підприємств;

- показники динаміки вантажообороту за різними видами транспорту, вказують на лідерство трубопровідного виду транспорту серед інших, проте варто наголосити на негативній динаміці за останні 5 років (2009 р. – 141880,5 млн. т км (79,0 %), 2010 р. – 138445,4 млн. т км (97,6 %), 2011 р. – 136700,4 млн. т км (99,6), 2012 р. – 112505,1 млн. т км (82,2 %)). Автотранспорт за вантажооборотом займає третє місце серед інших видів транспорту.

Показники динаміки вказують, що в 2008 р. вантажооборот зріс до 37393,8 млн. т км, що становить 127,3 %, в 2009 р. спостерігається зниження до 33866,7 млн. т км (90,5 %), в 2010 р. – зростання до 38697,2 млн. т км (113,8 %), 2011 р. – спад до 38438,9 млн. т км (99,1 %), 2012 р. – зростання до 39194,1 млн. т км (101,8 %);

- характеризуючи пасажирські перевезення як складову транспортної галузі, варто наголосити на лідерах, а саме - автотранспорт та міський транспорт (тролейбусний та трамвайний). Щодо автотранспорту, то прослідковується негативна динаміка, так в 2009 р. кількість пасажирів, перевезених автотранспортом, становила 4012,9 млн. пас., що відносно до 2008 р. становить 91,8 %, у 2010 р. – 3719,4 млн. пас. (92,7 % відносно 2009 р.), у 2011 р. – 3604,6 млн. пас. (96,7 % відносно 2010 р.) та у 2012 р. – 3448,7 млн. пас. (95,5 % відносно 2011 р.).

Така ситуація пов'язана зі збільшенням тарифів на пасажирські перевезення автотранспортом з одного боку, та зменшення

платоспроможності населення з іншого. Такий стан, в першу чергу, пов'язуємо зі збільшенням кількості безробітних, зниженням рівня заробітної плати, що є результатом зменшення витрат підприємств різних галузей в умовах світової економічної кризи. Таким чином, фінансова криза, яка почалася в другій половині 2008 р., не могла не відобразитися на розвитку автомобільного транспорту.

Тенденція спаду виробництва в основних галузях, які користуються послугами вантажних перевезень, особливо будівництво, чорна металургія, хімічна промисловість, а також зменшення об'ємів експорту та імпорту, призвели до суттєвого скорочення попиту на транспортні послуги. Багато автотранспортних підприємств через зниження об'ємів перевезень, а також відсутність фінансування на оновлення транспортного парку зіткнулися з проблемами виживання на ринку транспортних послуг.

Наступним показником, який характеризує розвиток транспортної інфраструктури України є показники транзиту перевезень різними видами транспорту. З даного питання М.П. Бутко зазначає, що «будь-яка країна прагне максимізувати прибутки задля задоволення своїх соціально-економічних потреб. Одним із таких ресурсів для України є міжнародний транзит. Це практично невичерпний ресурс, який, на жаль, нині використовується не на повну потужність. Зокрема, за даними Ради національної безпеки та оборони України (РНБО), нині використовується тільки 60 % транзитного потенціалу» [2].

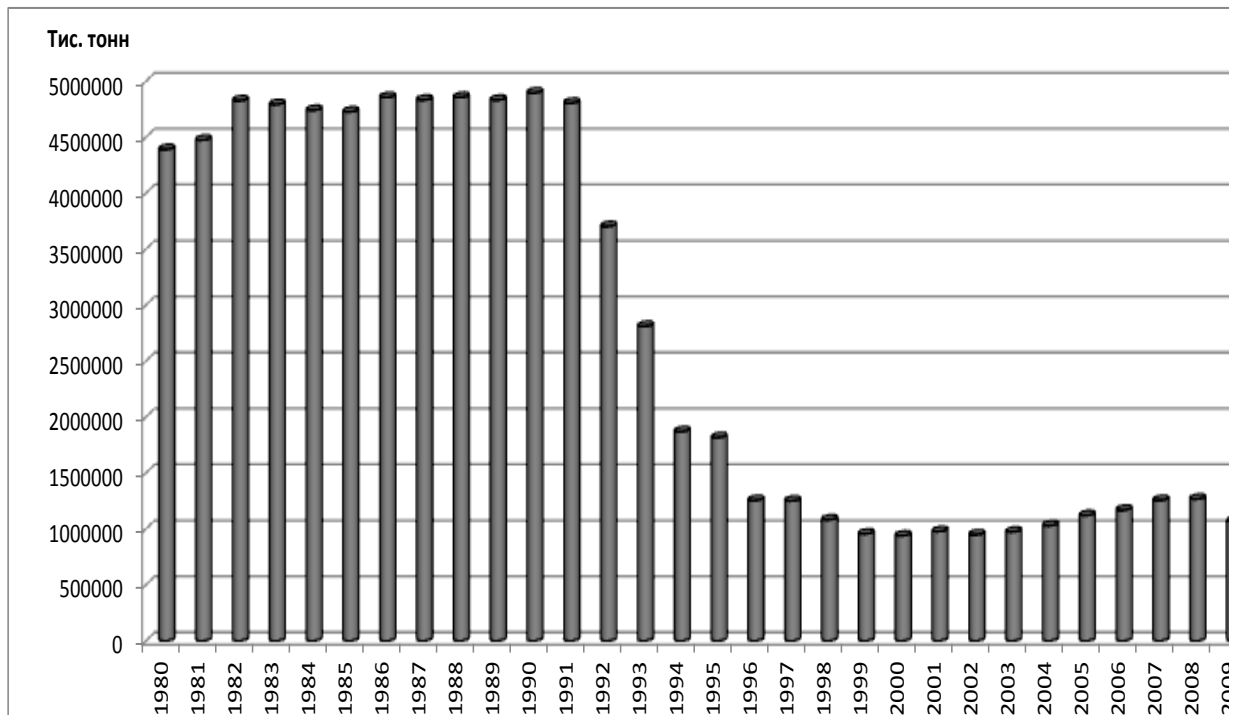


Рис. 2. Перевезення вантажів автомобільним транспортом

Підвищення ефективності використання транзитного потенціалу України, дозволить вийти на якісно новий рівень розвитку вітчизняним транспортним підприємствам, зокрема автотранспортним компаніям. Це дозволить підвищити їх позиції як на вітчизняному, так і на міжнародних ринках автотранспортних перевезень.

Вітчизняний дослідник проблем розвитку транспортного комплексу О.М. Басак зазначає, що «Україна має усі можливості для закріплення та посилення своєї ролі на світовій арені як однієї із найбільш транзитних держав. Цьому сприяють: вигідне економіко-географічне положення країни, вихід до Чорного та Азовського морів, наявність судноплавних річок, розгалужена мережа залізниць та трубопроводів, а також розвинена транспортна система» [1, С. 201].

За даними міністерства транспорту та зв'язку України, «транзитні можливості країни характеризує рівень розвитку транспортної інфраструктури в країні. Україна володіє розвинутою інфраструктурою залізничного, водного, автомобільного та авіатранспорту. За довжиною мережі залізниць, вона посідає друге місце в Європі (21,7 тис. км). У Чорному, Азовському та Дунайському басейнах розташовано 18 морських торговельних портів, з яких 17 – міжнародні. Загальна мережа автодоріг загального користування становить 169,5 тис. км, з яких 165,8 тис. км – з твердим покриттям» [8].

За даними Національного комітету статистики України можна прослідкувати, що незважаючи на значний транзитний потенціал, ефективність його використання належить автомобільному та морському транспорту, проте зі значним спадом у 2012 р., що можна прослідкувати з даних, представлених у таблиці 2.

Т.О. Войченко вважає, що на зменшення ефективності використання транзитного потенціалу України впливають ряд зовнішніх та внутрішніх чинників, зокрема, до зовнішніх автор відносить: «зростання конкуренції між державами за додаткові транзитні потоки; значно кращий стан транспортної системи та її інфраструктури в країнах конкурентах України; розширення Європейського Союзу та створення більш сприятливих умов для транзиту в Румунії, Болгарії, в країнах Балтії тощо» [3].

Таблиця 2

*Динаміка транзитних перевезень за різними видами транспорту
2008–2012 рр.*

Вид транспорту	2008		2009		2010		2011		2012	
	млн. т.	%	млн. т.	%	млн. т.	%	млн. т.	%	млн. т.	%

Всіма видами транспорту	325423,03	84,1	178134,07	54,7	152353,78	85,5	151242,98	99,3	124893,91	82,6
Залізничним	93347,60	93,5	44834,64	48,0	44511,77	99,3	48669,54	109,3	40940,14	84,1
Автомобільним	4908,71	109,2	3354,20	68,3	4649,12	138,6	5011,20	107,8	4850,03	96,8
Морським	3486,97	129,4	1899,38	54,5	3660,41	192,7	3912,07	106,9	1637,72	41,9
річковим	74,73	199,7	-	-	-	-	-	-	7,58	-
Авіаційним	1,54	121,0	1,17	76,1	1,58	134,7	2,81	177,8	2,99	106,2
Трубопровідним	223497,94	79,9	127981,74	57,3	99440,26	77,7	93119,52	93,6	76978,38	82,7
Інше	105,54	237,0	62,94	59,6	90,64	144,0	527,84	582,3	477,07	90,4

Серед внутрішніх чинників (Т.О. Войченко) виділяє такі: значне відставання України у темпах розбудови частини міжнародних транспортних коридорів, що проходять її територією; значна зношеність транспорту, що призводить до зменшення швидкості та якості послуг; погана пропускна спроможність державного кордону та потреба у модернізації пунктів пропуску, яка передбачає пришвидшення процедури проходження кордону, зменшення вартості послуг і т. п.; нестабільність на законодавчому та правовому полях щодо здійснення транспортних перевезень та процедури перетину кордонів, а також потреба уніфікувати законодавство відповідно до норм Європейського Союзу [3].

Таким чином, дослідження сучасного стану розвитку транспортної галузі України в цілому та автотранспорту зокрема, та зважаючи на значення автотранспорту в розвитку економічних відносин в Україні та світі, дає можливість зробити висновок про нестабільність даної галузі економічної діяльності.

Причиною нестабільності є, в першу чергу, зниження конкурентоспроможності вітчизняних перевізників – автотранспортних підприємств.

Вітчизняні автотранспортні підприємства потребують оновлення свого транспортного парку, що дозволить підвищити показники конкурентоспроможності як окремої транспортної послуги, так і автотранспортного підприємства в цілому.

У сучасних умовах, що характеризуються посиленою конкуренцією, перспектива успішного функціонування є тільки у тих автотранспортних підприємств, які зуміють швидко адаптуватися до динамічного зовнішнього середовища шляхом використання прогресивних фінансових інструментів, одним із яких є лізинг транспортних засобів.

Важливу роль в цьому відіграє стан їх матеріально-технічної бази, що формує потенціал адаптації підприємства до постійно змінюваних умов ринку, підвищення її конкурентоспроможності та скорочення

негативного впливу ризиків і факторів невизначеності: рівень використовуваних транспортних засобів, технологій, прогресивність устаткування.

Світова практика показує, що лізинг, як фінансовий інструмент, затребуваний і виступає потужною підтримкою для транспортного бізнесу. У Європі підприємства використовують лізинг для модернізації та нарощування потенціалу. В Україні лише кожен 20-й автомобіль купують в лізинг, а в країнах Європи – кожен третій.

Характеризуючи ефективність розвитку лізингу в країні, варто наголосити на кількісних та вартісних показниках лізингових договорів.

На рисунку 3 показано динаміку кількості та вартості укладених договорів фінансового лізингу в Україні за період 2007–2011 рр., а на рисунку 4 – кількість та вартість діючих договорів.

Представлена інформація оприлюднюється щороку на основі дослідження, яке проводиться Асоціацією «Українське об'єднання лізингодавців» спільно з Національним комітетом фінансових послуг України.

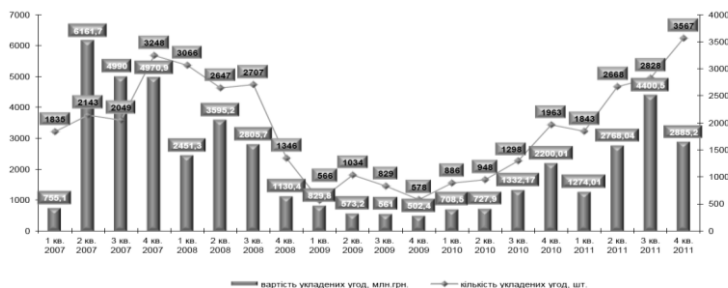


Рис. 3. Кількість і вартість укладених договорів фінансового лізингу 2007–2011рр. [9]

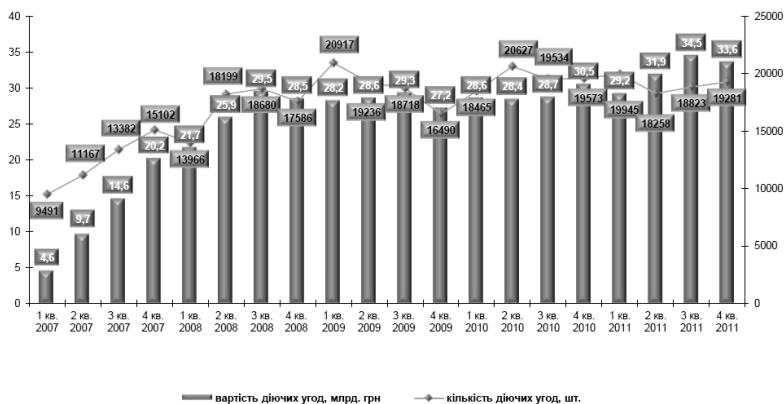


Рис. 4. Кількість і вартість діючих договорів фінансового лізингу 2007–2011 рр. [9]

Представлена інформація вказує на зниження кількості та вартості укладених договорів фінансового лізингу з кінця 2008 до початку 2010 р. Проте вартість діючих договорів не скоротилася. Така тенденція пов'язана з початком світової фінансової кризи та зниженням рівня фінансової стабільності банків та небанківських фінансових установ, якими виступають лізингові компанії. Крім того, варто зазначити, що щоквартальний аналіз кількості та вартості лізингових угод вказує на сезонність укладання лізингових угод, зокрема найбільша кількість та вартість лізингових угод укладаються в 2-му та 3-му кварталах.

Спостерігається тенденція, яка показує, що вартість і кількість укладених договорів не є прямопропорційними. Так, відповідно до рисунка 3, найбільша вартість укладених договорів була в 2-му кварталі 2007 р. на суму 6161,7 млн. грн., при їх кількості 2143. В той же час, найбільша кількість укладених договорів була в 4-му кварталі 2011 р., вартість яких становила 2885,2 млн. грн.

Необхідно зазначити, що у кінці 2008 і в 2009 рр. зростала кількість неоплачених предметів лізингу, збільшилася заборгованість за всіма видами платежів, зменшилася кількість платоспроможних лізингодержувачів. В цей період з ринку зникло досить багато дрібних лізингових компаній, які не впоралися з фінансовими труднощами. У 2009 р. фінансування практично відсутнє з причини нульової ліквідності фінансового ринку, тому цей рік характеризувався

затишшям в плані укладання нових контрактів, також спостерігалось дострокове повернення лізингових автомобілів. У 2010 р. більшість лізингових компаній відновили фінансування, почалося поживлення ринку, але активне зростання ринку припало вже на 2011 р.

Характеризуючи розвиток ринку лізингу України з позиції взаємодії з автотранспортними підприємствами, необхідно проаналізувати такі показники: структуру вартості договорів фінансового лізингу за галузями національної економіки, за видом обладнання, кількість і вартість укладених та діючих договорів фінансового лізингу. Вартісний розподіл договорів за галузями представлений на рисунку 5.

Представлена інформація вказує, що найбільша частка вартості договорів фінансового лізингу припадає на транспортну галузь, що в 2010 р. становило 59,36 %, а в 2011 р. – 57,4 % від вартості всіх укладених договорів за рік. Друге місце займає сільське господарство: 12,99 % у 2010 р. та 14,23 % у 2011 р. Всі інші галузі національної економіки користуються таким інструментом як лізинг набагато менше, так за результатами 2011 р.: будівництво – 6,71 %, сфера послуг – 6,16 %, харчова промисловість – 1,05 %, добувна промисловість – 0,9 %, машинобудування – 2,1 %, металургія – 0,34 %, легка та хімічна промисловості по 0,26 %. Зазначена ситуація вказує на наявність тісної взаємодії між автотранспортними підприємствами та лізинговими компаніями. Перші виступають лізингоотримувачами, й, відповідно, складають найбільшу частину клієнтів останніх.

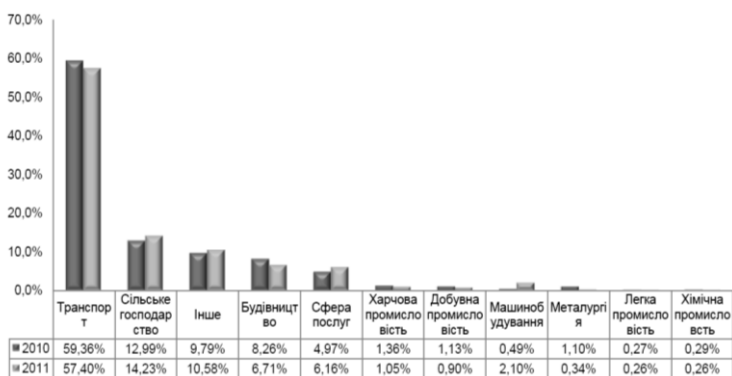


Рис. 5. Вартісний розподіл договорів фінансового лізингу за галузями 2010–2011 рр. [9]

Стосовно об'єктів лізингових угод, то найбільш поширенішими є транспортні засоби, що можна прослідкувати на рисунку 6.

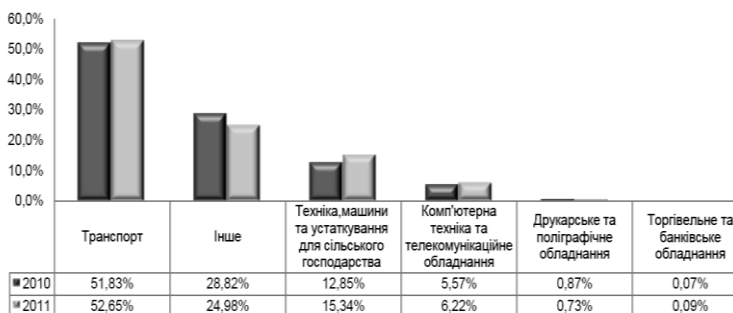


Рис. 6. Вартісний розподіл договорів фінансового лізингу за видом обладнання 2010–2011 рр. [9]

Найбільша вартість укладених лізингових договорів припадає на об'єкти транспортних засобів. Крім того, спостерігається позитивна тенденція щодо збільшення вартості укладених таких лізингових договорів в 2011 р. порівняно з 2010 р. Так, в 2010 р. частка лізингових договорів щодо транспортних засобів становила 51,83 %, а в 2011 р. – 52,65 %. Значно менша частка в 2011 р. припадає на техніку, машини та устаткування для сільського господарства (15,34 %), комп'ютерну техніку та телекомунікаційне обладнання (6,22 %), друкарське та поліграфічне обладнання (0,73 %), торговельне та банківське обладнання (0,09 %) та інше (24,98 %).

Після невеликого скорочення попиту і кількості автомобілів в лізинговому автопарку в кінці 2010 р. почалося відновлення активності. В 2010 р. істотно виріс попит на послугу вторинного лізингу, що дозволило компаніям завантажити роботою достроково повернуті автомобілі. В першій половині 2011 р. компанії почали пропонувати ринку спеціальні програми зі зниженими процентними ставками, спільні акції з дилерами, лізинг вживаного транспорту. У 2011 р. послуга вторинного лізингу стала настільки затребуваною, що її можна вивести на один ряд з послугою оперативного лізингу нових автомобілів.

За даними асоціації «Об'єднання лізингодавців України», до осені 2011 р. парк лізингових автомобілів досяг майже 19 тис. шт. Зафіксовано значний приріст автопарку по всіх лізингових компаніях в 2007–2008 рр. (50–60 % щорічно), падіння ринку в 2009–2010 рр. і плавне зростання після відновлення фінансування в 2011 р. Так, у

власності ALD Automotive / ТОВ «Перша лізингова компанія» [9], яка є найбільшим українським оператором цього ринку, близько 3000 авто, ще понад 1000 автомобілів знаходяться у фліт-менеджменті (зовнішнє управління автопарком). У «Avis Україна» в 2011 р. мають намір довести парк автомобілів, що знаходяться в фінансовому та оперативному лізингу, до 2041 шт.

Варто наголосити, що лізингодавці по-різному надають послуги лізингу транспортних засобів. Лізингові компанії, які існують при банках, в основному надають послуги фінансового лізингу, надаючи своїм клієнтам гроші на покупку бажаного автомобіля. Лізингові компанії, які існують при дилерах, орієнтовані на продаж автомобіля саме свого бренду. Основною метою незалежних операторів є забезпечення клієнта автомобілем та усіма супутніми послугами з утримання та обслуговування транспортного засобу.

Загальне проникнення зовнішнього фінансування в продажах транспортних засобів в 2011 р. склало близько 24 %. При цьому, на банки припадає близько 20 % від загального обсягу ринку, на лізингові компанії – близько 4 %. Конкуренція є вищою в банківському бізнесі: до 10 банків конкурують за лідерську позицію, а всього в сегменті активні більше 30 банків. У лізингу чотири компанії борються за лідерство, близько 15 активні на ринку. У трійці лідерів за обсягом автопарку за результатами 2011 р. – компанії ALD Automotive, “Ілта Лізинг” і “Євро Лізинг”.

В таблиці 3 представлено особливості форм та видів лізингу, які надають вітчизняні лізингодавці.

Таблиця 3

Види та форми лізингу, що надаються лізинговими компаніями

№	Лізингова компанія	Вид лізингу		Форма лізингу	
		фінансовий	оперативний	міжнародний	зворотний
1	2	3	4	5	6
1	Автомобільна лізингова компанія	+	+		
2	Богдан-Лізинг	+			
3	БУК-Лізинговий дім	+	+		
4	Віп-рент	+	+		
5	Енергетичний Альянс	+	+	+	+
6	Євро Лізинг	+	+		
7	Ілта	+	+		
8	Інвестиційно-лізингова компанія “Рента”	+	+		
9	Компанія “Лізинговий	+	+		+

	дім”				
10	“Крокус-Лізинг”	+	+		+
11	“Ласка Лізинг”	+			
12	“Лізинг-Маркет”		+		
13	Лізингова компанія “Енерголізинг”	+	+		

Закінчення табл. 3

1	2	3	4	5	6
14	Лізингова компанія “КОНТРАКТОВА”	+	+		+
15	Лізингова компанія “ОНІС”	+			
16	ЛК “Укрінкомліз”	+	+		+
17	ЛК “Укресімлізинг”	+	+		
18	Надра-Сервіс	+	+		
19	Німецько-Українська автомобільна компанія “ДУАЦ” лізинг	+			+
20	“Оптіма-лізинг” / Sixt	+	+		
21	“Перша західно-українська лізингова компанія”		+		+
22	“Перша лізингова компанія”	+	+		
23	“ПЛ Лізинг”	+			
24	“Сканія Кредит Україна”	+			
25	“Украгролізинг”	+			
26	“Українська лізингова компанія”	+	+		+
27	“Українська фінансова лізингова компанія”	+			
28	“Укрдержлізинг”	+			
29	“Укртранслізинг”	+	+		
30	“Універсальна лізингова компанія” (м. Київ)	+	+		+
31	“Універсальна лізингова компанія” (м. Одеса)		+		
32	Фінансово-промислова група “Укрметекспорт”	+			
33	“Фінлекс-Консалтінг”	+	+		
Кількість компаній		30	24	1	9

Представлені в таблиці дані щодо видів та форм лізингу, що надають вітчизняні лізингові компанії, дають можливість зробити такі висновки:

- майже всі лізингові компанії надають майно у фінансовий лізинг, окрім «Універсальної лізингової компанії» (м. Одеса), «Першої західно-української лізингової компанії», «Лізинг-Маркет». Це вказує на те, що розвиток фінансового лізингу знаходиться на високому рівні й, відповідно, лізингові компанії мають позитивні показники фінансового стану;

- оперативний лізинг серед 33 досліджуваних лізингових компаній надається 24 компаніями. Серед тих, які не укладають договори оперативного лізингу є «Богдан-Лізинг», Лізингова компанія «ОНІС», «Німецько-Українська автомобільна компанія “ДУАЦ” лізинг”, «ПЛ Лізинг», «Сканія Кредит Україна», «Украгролізинг», «Українська фінансова лізингова компанія», «Укрдержлізинг», «Фінансово-промислова група “Укрметекспорт”»;

- вихід вітчизняних компаній на міжнародний рівень ринку лізингових послуг здійснює лише «Енергетичний Альянс», що обумовлено жорсткою конкуренцією на міжнародному ринку небанківських фінансових послуг;

- такою формою лізингу, як зворотній, займаються 9 лізингових вітчизняних компаній, зокрема: «Енергетичний Альянс», Компанія «Лізинговий дім», «Крокус-Лізинг», Лізингова компанія «КОНТРАКТОВА», “Лізингова компанія «Укрінкомліз», Німецько-Українська автомобільна компанія «ДУАЦ лізинг», «Перша західно-українська лізингова компанія», «Українська лізингова компанія», «Універсальна лізингова компанія» (м. Київ).

Стосовно видів транспортних засобів, які надаються у лізинг вітчизняними лізинговими компаніями, то варто наголосити, що найбільш поширеними є легкові автомобілі, транспорт для вантажоперевезень та пасажироперевезень (табл. 4).

Автолізинг є одним із найпоширеніших видів лізингу, які надаються вітчизняними лізинговими компаніями. Зокрема, на сучасному ринку лізингових послуг існують такі об'єкти, які передаються в лізинг: легкові автомобілі, транспорт для пасажироперевезень, транспорт для вантажоперевезень, літаки.

Таблиця 4

Надання транспортних засобів у лізинг лізинговими компаніями

№ з/п	Лізингова компанія	Легкові автомобілі	Транспорт для пасажироперевезень	Транспорт для вантажоперевезень	Літаки
1	2	3	4	5	6
1	Автомобільна лізингова компанія	+		+	
2	Богдан-Лізинг		+		
3	БУК-Лізинговий дім	+	+	+	
4	Віп-рент		+		
5	Енергетичний Альянс				
6	Євро Лізинг	+		+	
7	Ілта	+		+	
8	Інвестиційно-лізингова компанія «Рента»		+	+	+
9	Компанія «Лізинговий дім»	+	+	+	+
10	Крокус-Лізинг	+		+	
11	Ласка Лізинг	+	+	+	
12	Лізинг-Маркет	+		+	
13	Лізингова компанія «Енерголізинг»	+			
14	Лізингова компанія «КОНТРАКТОВА»		+	+	
15	Лізингова компанія «ОНІС»	+		+	
16	Лізингова компанія «Укрінкомліз»	+	+		
17	ЛК «Укресімлізинг»	+	+	+	
18	Надра-Сервіс	+			
19	Німецько-Українська автомобільна компанія «ДУАЦ» лізинг	+	+	+	
20	Оптіма-лізинг /Sixt	+		+	
21	Перша західно-українська лізингова компанія	+	+	+	
22	Перша лізингова компанія	+	+	+	
23	ПЛ Лізинг		+		
24	Сканія Кредит Україна			+	

Закінчення табл. 4

25	Украгролізинг				
26	Українська лізингова компанія	+	+	+	
27	Українська фінансова лізингова компанія	+	+	+	+
28	Укрдержлізинг				
29	Укртранслізинг	+		+	+
30	Універсальна лізингова компанія, м. Київ	+	+	+	
31	Універсальна лізингова компанія, м. Одеса	+	+	+	
32	Фінансово-промислова група «Укрметекспорт»	+			

Легкові автомобілі передають в лізинг 23 лізингові компанії, зокрема: Автомобільна лізингова компанія, БУК-Лізинговий дім, Євро Лізинг, Ілта, Компанія «Лізинговий дім», Крокус-Лізинг, Ласка Лізинг, Лізинг-Маркет, Лізингова компанія «Енерголізинг», Лізингова компанія «ОНІС», Лізингова компанія «Укрінкомліз», ЛК «Укресімлізинг», Надра-Сервіс, Німецько-Українська автомобільна компанія «ДУАЦ» лізинг, Оптіма-лізинг/Sixt, Перша західно-українська лізингова компанія, Перша лізингова компанія, Українська лізингова компанія, Українська фінансова лізингова компанія «Укртранслізинг», Універсальна лізингова компанія (м. Київ), Універсальна лізингова компанія (м. Одеса), Фінансово-промислова група «Укрметекспорт».

Транспорт для пасажироперевезень можна отримати у лізинг від таких лізингових компаній: Богдан-Лізинг, БУК-Лізинговий дім, Віп-рент, Інвестиційно-лізингова компанія «Рента», Компанія «Лізинговий дім», Ласка Лізинг, Лізингова компанія «КОНТРАКТОВА», Лізингова компанія «Укрінкомліз», ЛК «Укресімлізинг», Німецько-Українська автомобільна компанія «ДУАЦ» лізинг, Перша західно-українська лізингова компанія, Перша лізингова компанія, ПЛ Лізинг, Українська лізингова компанія, Українська фінансова лізингова компанія, Універсальна лізингова компанія (м. Київ), Універсальна лізингова компанія (м. Одеса).

В лізинг передають транспорт для вантажоперевезень такі компанії як: БУК-Лізинговий дім, Автомобільна лізингова компанія, Євро Лізинг, Ілта, Інвестиційно-лізингова компанія «Рента», Компанія «Лізинговий дім», Крокус-Лізинг, Ласка Лізинг, Лізинг-Маркет, Лізингова компанія «КОНТРАКТОВА», ЛК «Укресімлізинг», Німецько-Українська автомобільна компанія «ДУАЦ» лізинг, Оптіма-лізинг /Sixt, Перша західно-українська лізингова компанія, Перша лізингова компанія, Сканія Кредит Україна, Українська лізингова компанія, Українська фінансова лізингова компанія Укртранслізинг, Універсальна лізингова компанія (м. Київ), Універсальна лізингова компанія (м. Одеса). Літаки, в свою чергу, передають в лізинг лише три компанії, зокрема Інвестиційно-лізингова компанія «Рента», Компанія «Лізинговий дім», Укртранслізинг.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Проведене дослідження дозволяє зробити висновок, що лізинг є одним із найефективніших фінансових інструментів, який дозволяє підвищити ефективність та конкурентоспроможність як окремої транспортної послуги, так і автотранспортного підприємства в цілому. Аналіз сучасного стану ринку транспортних послуг вказує на необхідність інвестицій в

транспортний парк, а тому лізинг, зважаючи на його меншу ризиковість, дозволяє залучити нові засоби без вилучення вагової суми грошових коштів з обороту.

Список використаної літератури:

1. *Басак О.М.* Транзитний потенціал України: сучасний стан, проблеми та перспективи / *О.М. Басак* // *Гілея* : наук. вісник. – К., 2011. – № 47. – С. 200–207.
2. *Бутко М.П.* Транспортна інфраструктура як складова туристичного потенціалу України / *М.П. Бутко, Н.О. Алешугіна* // *Електронне наукове фахове видання / Ефективна економіка [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.economy.nauka.com.ua/?operation=1&iid=62>*.
3. *Войченко Т.О.* Проблеми реалізації транзитного потенціалу водних портів України / *Т.О. Войченко* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/view/529>.
4. *Захаров С.Б.* Модель организации автомобильных перевозок в регионе / *С.Б. Захаров* // *Инновационный и стратегический анализ как база обоснования управленческих решений* : сб. ст. по матер. III международ. науч.-практ. конф. «Декабрьские чтения им. С.Б. Барнгольца». – Ч. 2. – Тольятти : Изд-во ПВГУС, 2010. – С. 32–39.
5. *Захаров С.Б.* Региональные транспортные системы / *С.Б. Захаров* // *Вестник Самарского государственного университета путей сообщения*. – Вып. № 4 (10). – Самара, 2010. – С. 89–94.
6. *Карасев В.А.* Глобализация рынка транспортных услуг и транспортно-логистических систем в мировой экономике : автореф. дис. ... канд. экон. наук : специальность 08.00.14 / *В.А. Карасев*. – М. : Мировая экономика, Дипломатическая академия МИД РФ. – 2008. – 26 с.
7. *Качан Є.П.* Розміщення продуктивних сил України / *Є.П. Качан*. – К. : ЦУЛ, 2009. – 265 с.
8. Мережа міжнародних транспортних коридорів та території України / Міністерство транспорту та зв'язку України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/uk/show/transport.html>.
9. Підсумки діяльності лізингодавців за 2011 рік. Проведене Асоціацією «Українське об'єднання лізингодавців» спільно з Нацкомфінпослуг. Дослідження проводилось у формі аналізу офіційної статистичної звітності лізингових компаній, наданої

Нацкомфінпослуг [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.leasing.org.ua/files/content/2010-2011_ukr.pdf.

10. Свистун І.І. Аналіз розвитку морського транспорту в Україні / І.І. Свистун, С.О. Тульчинська // Актуальні проблеми економіки та управління: зб. наук. пр. молодих вчених. – К. : НТУ України КПІ, 2012. – № 6 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://probleconomy.kpi.ua/pdf/2012-39.pdf>.

КЛИМЕНКО Ігор Віталійович – голова правління Банку Національний кредит.

Наукові інтереси:

- лізинг та автотранспортні послуги.

Стаття надійшла до редакції 20.07.2013