

---

---

## **УПРАВЛЕНИЕ ЭКОНОМИКОЙ: ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА**

УДК 657.1

**И. В. КЛИМЕНКО,**  
*соискатель кафедры учета и аудита*  
*Житомирского государственного технологического университета*

### **ЛИЗИНГ В СИСТЕМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ УСЛУГИ АВТОТРАНСПОРТНЫМ ПРЕДПРИЯТИЕМ \***

*Определена специфика предоставления транспортных услуг автотранспортными предприятиями в условиях использования лизинга. Обоснованы взаимосвязи между участниками лизингового соглашения, объектом которого является транспортное средство, и показаны их результаты. Выявлены составляющие лизингового соглашения, влияющие на особенности предоставления транспортной услуги.*

**Ключевые слова:** лизинг, финансовый лизинг, оперативный лизинг, транспортная услуга.

---

**I. V. KLIMENKO,**  
*Competitor of the Chair of Account and Audit,*  
*Zhitomyr 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.

В современных условиях хозяйствования автотранспортный бизнес имеет важное значение в жизнеобеспечении экономических отношений и функционировании всей экономической системы как отдельной страны, так и мира в целом. Исследования автотранспортных предприятий Украины указывают на необходимость привлечения финансовых ресурсов для их направления на обновление автопарка. Ведь автопарк предприятия является основой его конкурентоспособности и, соответственно, позволяет повысить эффективность предоставления транспортных услуг и улучшить результативность деятельности всего предприятия.

Одно из направлений привлечения финансовых ресурсов для обновления автотранспортного предприятия в Украине и в мире – лизинг. Лизинг транспортных средств является эффективным финансовым инструментом. Он влияет на особен-

---

**Клименко Игорь Витальевич (Klimenko Igor' Vital'evich)** – e-mail: kiv1111@gmail.com.

\* Статья публикуется в авторской редакции в рамках поддержки журналом молодых ученых.

ности предоставления транспортной услуги и позволяет предприятию как повысить конкурентоспособность отдельной услуги, так и вывести его на качественно новое конкурентное место на соответствующем рынке. Сегодня в Украине отсутствуют научные разработки по управлению и учетному отражению предоставления транспортных услуг на основе лизинга, что снижает эффективность применения данного финансового инструмента и, соответственно, не дает возможности оценить его значение. Такая ситуация делает актуальными научные исследования, направленные на выявление особенностей и установление направлений развития системы управления транспортными услугами на основе лизинга.

Проблемы управления транспортными услугами на основе лизинга и учетное отражение связанных с ними операций стали объектом научного исследования таких отечественных и зарубежных ученых, как Г.Ю. Жолнерчик, Л.А. Перетятко, А.Б. Васильчишин, О.О. Ляхова, М.Н. Федирко, Р.П. Саблук, О.В. Дорофеева, О.Б. Дорош, Н.А. Лобода, Т.И. Хомуляк, О.М. Колесникова, А.Н. Розмыслов, С.М. Лайчук, Т.А. Бондарь, А.В. Годованец, А.В. Кленин, К.А. Малышенко, С.Е. Ткаченко, И.В. Вишнякова, В.В. Иванишин, В.М. Настасьев, С.Т. Пилецкая, Ю.Е. Холодная, Н.А. Карасева, Н.И. Подольчак, Ю.Н. Бабак, А.А. Плаксин, А.И. Шкуратов, Г.Е. Павлова, Т.В. Кулиш, Л.В. Соболев, А.В. Подик, Е.А. Саплина, Т.В. Сивашенко, О.П. Овсак, К.В. Кабанихина, А.М. Кулик, Е.Н. Левковец, Р.Я. Москалик, С.В. Дидур, В.А. Гайдук, Н.И. Мужук, О.В. Борисюк [1], О.В. Кругляк, Е.Н. Лукьянова, Т.А. Черемисова, Ю.С. Гринчук, А.И. Баева, Е.В. Гудыма, И.О. Щепликина.

Перевозки грузов предприятий разных отраслей национальной экономики осуществляются в сфере оборота. Производственный процесс на транспорте не зависит от производственного процесса в промышленности, сельском хозяйстве, строительстве и других отраслях; он осуществляется специализированными транспортными предприятиями и индивидуальными предпринимателями на коммерческой основе. Транспорт, работающий в сфере оборота товаров, представляет собой самостоятельную отрасль производства, поскольку ему присущи все элементы материального производства, характеризующие отрасль: наличие предмета труда, производственного процесса, продукции.

Характер работы транспорта при перемещении людей тот же, что и при перемещении грузов. Перемещение людей является транспортным процессом и одновременно продукцией транспорта. Однако в процессе формирования цены стоимость пассажирского транспорта отличается от стоимости грузового. Процесс перемещения людей также создает стоимость – подобно тому, как создается стоимость при перемещении груза. В данном случае транспорт удовлетворяет личные потребности людей в перемещении, поэтому стоимость зависит от самого процесса.

Таким образом, транспортные услуги (перемещение грузов и пассажиров) выступают на рынке в качестве товара в том случае, если они являются объектом купли-продажи.

Потребительские свойства транспортных услуг отражают позицию клиентуры и ее требования к этим услугам. На текущий момент они как комплекс реальных требований и ожиданий клиента могут быть представлены характеристиками предложенных к транспортировке товаров, уровнем развития и применением клиентом современных технологий и т. д. Экономические свойства показывают возможности производителя услуг в удовлетворении требований клиентуры.

Например, одним из основных в перечне потребительских свойств транспортной услуги клиент называет качество (в частности, срочность предоставления, полноту сохранения, безопасность). Для производителя транспортной услуги обеспечение этих требований вызывает увеличение расходов. Таким образом, принимая решение об уровне качества, производитель сравнивает возможности и расходы. Если соотношение позволяет обеспечить заданный клиентом уровень качества, то клиент и производитель максимально удовлетворены, а сама ситуация может быть признана продуктивной для рынка в целом и для поддержания благоприятной конъюнктуры в частности.

Кроме чистого экономического эффекта производитель услуги получает результат в виде улучшения имиджа фирмы, повышения доверия к ней общественности и клиентуры, что влияет на рост цены предприятия-производителя и его положение на рынке.

Работа по перемещению грузов формирует стоимость, которая добавляется к стоимости перемещения груза, поэтому в месте потребления грузов (товаров) они становятся дороже на величину транспортных расходов.

Транспорт является материальной основой процесса оборота товаров, осуществляя связи между производителями и потребителями продукции. Длительность процесса перевозок определяет весь процесс оборота общественного продукта, поскольку время воспроизводства последнего состоит из времени производства и времени оборота. Чем короче время транспортировки товаров, тем меньше время оборота общественного продукта, следовательно, и общее время воспроизводства. Как результат, в единицу времени можно перевести больше общественного продукта. Таким образом, транспорт активно влияет на эффективность общественного производства в целом: чем выше эффективность работы транспорта (меньше время транспортировки и транспортные расходы), тем выше эффективность общественного производства.

В системе автомобильного транспорта сегодня создаются и функционируют предприятия, отличающиеся по назначению, форме собственности, организационно-правовой форме и размерам.

Автотранспортными предприятиями являются перевозчики грузов или пассажиров, которые, кроме того, осуществляют и производственные функции по техобслуживанию, занимаются ремонтными работами, хранением и поставками подвижного состава. Они делятся на: только грузовые или только пассажирские, смешанные или специальные.

Автотранспортное предприятие может быть либо комплексным (осуществлять транспортную работу, техническое обслуживание, текущий ремонт и хранение подвижного состава), либо кооперированным (проводить транспортные работы централизованно, частично заниматься текущим ремонтом и техническим обслуживанием). Такие организации делятся по виду производственной деятельности.

Целью деятельности любого автотранспортного предприятия является предоставление услуг определенного качества, в указанных объемах и в установленные сроки. Однако при установлении масштабов производства следует исходить не только из народнохозяйственных и индивидуальных потребностей в данной продукции, но и учитывать возможность достижения максимального уровня его эффективности. Поэтому оценивать качество работы промышленного предприятия следует, в первую очередь, с помощью определения экономической эффективности производства продукции.

Организация системы управления на автотранспортных предприятиях предполагает: самостоятельное формирование структурных подразделений аппарата управления; определение его рациональной численности; обоснованное распределение функций; координацию работы производственных подразделений на основе стратегических, тактических и оперативных планов; обеспечение производства необходимыми ресурсами и услугами для планомерной, ритмичной работы автотранспортного предприятия и достижение перспективных целей его развития.

Развитие стратегического потенциала ориентировано в целом на улучшение экономического состояния автотранспортного предприятия, а в частности — на рост его конкурентоспособности, прибыльности и рентабельности путем предложения реальным и потенциальным клиентам более качественных услуг по перевозке грузов и созданию новых сопутствующих продуктов и услуг.

Главной целью стратегического потенциала является формирование соответствующей структуры стратегии, необходимой для обеспечения целенаправленного роста капитальных вложений и прибыльности предприятия. Функции стратегического потенциала предприятия включают в себя работы по формированию факторов реализации стратегии развития организации и ее внешней среды.

Стратегический потенциал производственной и экономической систем автотранспортного предприятия — это имеющиеся возможности: современная технология, оборудование, персонал, ресурсы, обеспечивающие его функционирование и стратегическое развитие в условиях конкуренции.

Основной задачей любой организации является формирование потенциала адаптации к постоянно меняющимся условиям рынка, повышение конкурентоспособности и сокращение негативного влияния рисков и факторов неопределенности. С этой целью многие из них стремятся найти способы ведения своей деятельности с минимальными расходами и максимальной выгодой для своего бизнеса. Один из вариантов, позволяющий повысить эффективность использования денежных средств и производственных активов, — лизинг.

Специфика экономических отношений, формирующихся при использовании лизинга, обусловлена уникальностью конструкции, которая обеспечивает удовлетворение и органичное сочетание разных материальных потребностей, сторон лизинговых операций путем инвестирования в предмет лизинга. Установлено, что причиной востребованности лизинга в ближайшем будущем является ряд его преимуществ по сравнению с другими формами инвестирования (в частности, снижение потребности в капитале, возможность применять ускоренную амортизацию, оперативное обновление устаревшего оборудования и технического перевооружения производства).

Таким образом, лизинговую деятельность следует рассматривать с двух точек зрения. Во-первых, в качестве материально-технических поставок в виде концептуального подхода к обеспечению предприятий и организаций материально-техническими ресурсами длительного пользования. Во-вторых, в качестве инвестиционной деятельности лизинговых компаний или банков.

Указанные составляющие, дополняя друг друга, образуют суммарный экономический эффект. При этом лизинг как форма материально-технической поставки имеет целый ряд преимуществ по сравнению с покупательной деятельностью, поскольку выявляет оборотные средства автотранспортных предприятий. В свою

очередь, лизинг как форма инвестиций позволяет лизинговым компаниям осуществлять определенный экономический рост путем вложения средств в развитие транспортной отрасли.

От результативности применения лизинга, четкости, полноты, правильности и упорядоченности документооборота по лизинговым операциям, согласованности деятельности всех структурных подразделений в конечном итоге зависит эффективность работы автотранспортного предприятия. Однако противоречивость и сложность теоретических положений лизинга мешают функционированию системы бухгалтерского учета и экономическому анализу, а также не обеспечивают достаточное качество информационной базы для принятия эффективных решений по хозяйственной деятельности автотранспортного предприятия. Анализ разработки проблем учета и лизинговых операций для предприятий транспорта на современном этапе рыночной экономики показывает, что, несмотря на большое внимание исследователей к данной проблеме, многие ее аспекты изучены недостаточно — такие, в частности, как подходы к сути лизинга, функций и классификации; несоответствие современным требованиям к ведению бухгалтерского и экономического анализа. Это, в свою очередь, не позволяет формировать полную и достоверную информацию о деятельности автотранспортного предприятия.

Кроме того, лизинг дает возможность автотранспортным предприятиям найти способы ведения своей деятельности с минимальными издержками, наиболее эффективным использованием имеющихся ресурсов и максимальной выгодой для своего бизнеса [2]. Ведь лизинг представляет собой один из самых выгодных способов приобретения транспортных средств, имеет ряд преимуществ перед прямыми кредитами или покупкой оборудования за счет собственных средств, что обусловлено его функциями (автотранспортное предприятие может оставлять у себя часть свободной наличности, выплачивать лизинговые платежи уже в процессе использования транспортных средств, уменьшения облагаемой налогом прибыли и налога на имущество, ускоренной амортизации и т. д.). Особенности лизинга в деятельности автотранспортного предприятия представлены на рисунке 1.

Начиная с 90-х годов XX в. отечественные автотранспортные предприятия стали широко применять лизинг транспортных средств — когда заинтересованные автотранспортные предприятия вместо его приобретения у производителя или бывших собственников используют транспортное средство на основе лизингового договора. Для автотранспортного предприятия как лизингополучателя такое транспортное средство не является собственностью, что значительно снижает риск издержек при его эксплуатации, а также делает возможным использование налоговых и таможенных льгот. Кроме того, лизинг транспортных средств позволяет автотранспортным предприятиям поддерживать имидж за счет обновления транспортного парка.

Лизинг выгоден для автотранспортных компаний тем, что появляется возможность эксплуатировать транспортное средство необходимого типа и провозной вместимости, не оплачивая сразу его полную стоимость. Это позволяет обновить и расширить парк транспортных средств автотранспортного предприятия без больших единовременных финансовых затрат.

Автотранспортные компании используют финансовый лизинг во избежание капитальных расходов и долгов, возникающих при покупке транспортного средства у производителя, или для снижения налоговых и других расходов. Срок финансового лизинга может совпадать со сроком службы транспортного средства

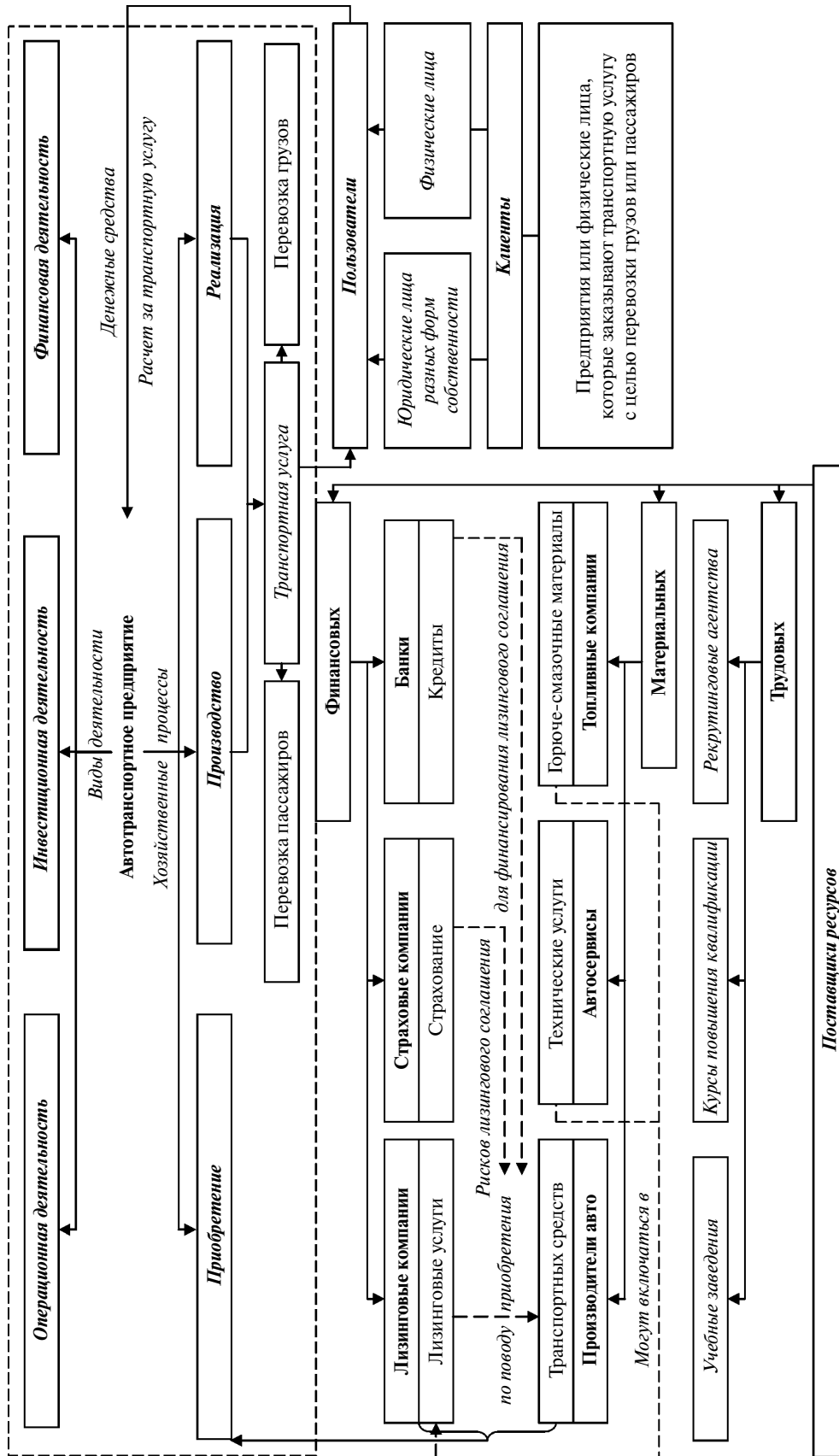


Рис. 1. Механизм взаимодействия участников лизингового соглашения, объектом которого является транспортное средство

(10–15 лет). Если в финансовый лизинг принимается транспортное средство, уже бывшее в эксплуатации, то его срок действия может быть значительно меньше.

Лизингополучатель оплачивает лизинговые платежи из доходов от эксплуатации предмета лизинга и после окончания срока действия лизингового контракта может стать собственником, например, транспортного средства, если это предусмотрено в договоре (так называемый опцион). Стоимость предмета лизинга отражается в балансе автотранспортного предприятия в составе необоротных активов [3].

Оперативный лизинг используется для обеспечения оперативных потребностей автотранспортных компаний в дополнительных транспортных средствах, после чего транспортное средство возвращается лизингодателю. Лизингодатель является собственником транспортного средства и несет риски его поломки и потери, включая его износ. Согласно договору оперативного лизинга, лизингополучатель расценивает лизинг в качестве внебалансового соглашения, то есть транспортное средство не фигурирует в составе необоротных активов в балансе. Как правило, договор оперативного лизинга заключается на срок от 3 до 8 лет.

Возможность подписания лизинговых договоров на короткий срок дает большие выгоды, поскольку позволяет использовать лизинг в качестве временной меры и может помочь автотранспортным компаниям избежать негативных последствий циклических изменений экономического состояния в отрасли.

Мировой опыт показывает, что для большинства автотранспортных компаний лизинг является одним из наиболее доступных и эффективных способов обновления парка транспортных средств. От эффективности реализации лизинговых проектов зависят многие показатели успешной деятельности автотранспортной компании в последующие годы.

На основе изучения услуг, предоставляемых отечественными лизинговыми компаниями, которые специализируются на автолизинге (ALD Automotive (ООО “Первая Лизинговая Компания”), Avis Украина, АБ “Диамант”, ООО “Астра-Лизинг”, АО “Индэкс-Банк”, ЗАО “Еврофинанс”, Райффайзен Лизинг Аваль, ООО “Богдан-Лизинг”, ООО “VAV Лизинг”, ООО “Вестлизинг”, ООО “Драйв Порт”, ООО “Евро Лизинг”, ООО “Компания “Лизинговый дом”, ООО “Ласка Лизинг”, ООО “ЛД-Лизинг”, ООО “Лизинг-Маркет”, ООО “Первая западно-украинская лизинговая компания”, ООО “УКИО Банк Лизинг”, ООО “УниКредит Лизинг”, ООО “Универсальная лизинговая компания “Ленд-Лиз”), можно определить особенности процесса лизинга транспортных средств и, соответственно, сопровождающих его услуг. Идентификация данных услуг, предлагаемых лизинговыми компаниями, является основой определения составляющих бизнес-процессов предоставления транспортной услуги автотранспортным предприятием. Это связано с тем, что услуги лизинговых компаний могут быть как консультативными, так и техническими, которые, в свою очередь, обеспечивают автотранспортные предприятия транспортным средством, полученным в лизинг. В соответствии с этим выделяют особенности калькуляции себестоимости и учета расходов определенных видов транспортных услуг.

На рисунке 2 на основе анализа услуг, предоставляемых перечисленными лизинговыми компаниями, приведены особые составляющие лизингового соглашения. Это, во-первых, идентификация действий по оформлению лизингового соглашения и передаче транспортного средства автотранспортной компании;

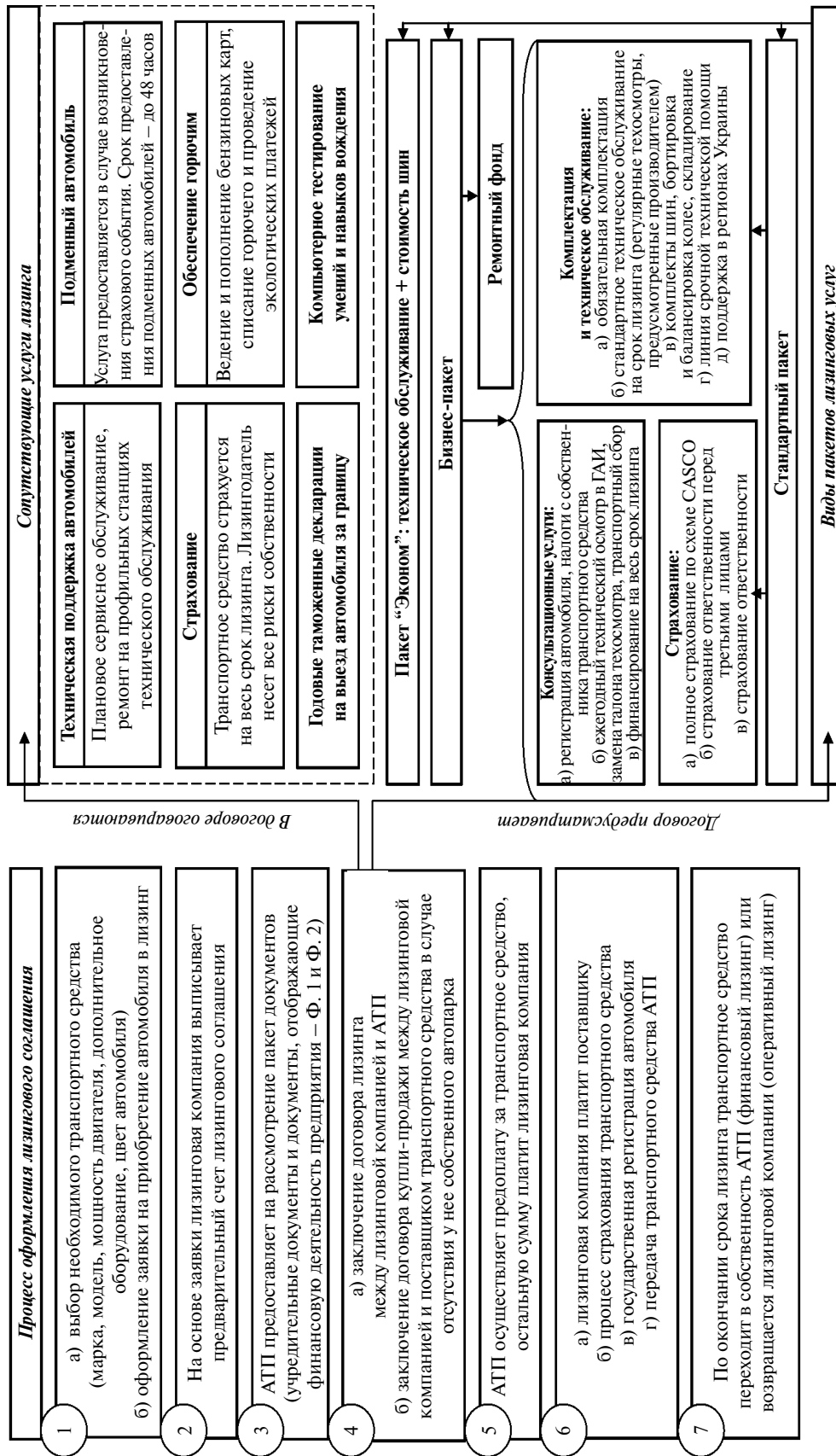


Рис. 2. Составляющие лизингового соглашения для транспортного средства



во-вторых, идентификация предоставляемых лизинговыми компаниями услуг по передаче в лизинг транспортного средства; в-третьих, характеристика пакета предоставляемых отечественными лизинговыми компаниями услуг по лизингу транспортных средств.

Оценка потенциального лизингополучателя является одним из этапов принятия решения о реализации лизингового соглашения. Процесс оценки включает две основные составляющие: анализ финансового состояния лизингополучателя, реализующего проект (анализ прошлого), и оценку эффективности проекта (анализ будущего) [3].

При финансовом анализе оцениваются: прибыльность деятельности организации, ликвидность, финансовая устойчивость, эффективность управления оборотными средствами и т. д. При этом все показатели должны исследоваться в динамике для того, чтобы увидеть тенденции изменения финансового положения организации. Поэтому такой анализ нельзя ограничить только расчетом стандартных коэффициентов – необходима интерпретация полученных показателей, выяснение причин их изменения.

Кроме рассмотренного анализа рекомендуется оценивать текущую деятельность организации, которая позволяет своевременно выявить ее негативные тенденции, служит информационной базой для верификации исходных данных проекта, а также может быть основой для построения прогнозных денежных потоков [4].

Что касается, собственно, лизингового соглашения, объектом которого выступает транспортное средство, то оно может иметь ряд особенностей. Рассмотрим в качестве примера лизинговую компанию “SIXT”. Исследовав ее хозяйственную деятельность, мы пришли к выводу, что на особенности управления и формирования себестоимости транспортной услуги на основе лизинга транспортных средств весомое влияние оказывают дополнительные услуги, а именно:

- техническая поддержка автомобилей. Она заключается в проведении планового сервисного обслуживания, ремонта транспортных средств в разных регионах страны;

- страхование. Автомобили страхуются на весь срок лизинга. Будучи собственником автомобиля, лизингодатель несет все риски собственности (например, ведет все судебные рассмотрения в случае ДТП);

- круглосуточная телефонная линия. По телефону круглосуточно принимаются как плановые заявки на проведение техобслуживания, так и экстренные звонки для оказания технической помощи. Данная линия обеспечивает консультационную помощь в страховых случаях, по сервису, возможность вызова представителя компании для урегулирования вопросов с ГАИ и третьей стороной, вызов эвакуатора;

- подменный автомобиль. Такая услуга оказывается в случае возникновения страхового события для сохранения мобильности клиентов. Срок предоставления подменных автомобилей – до 48 часов. Стоимость данной услуги может равняться стоимости месячного арендного платежа, пропорционально количеству использованных дней;

- компьютерное тестирование умений и навыков вождения. Организация курсов совершенствования водительского мастерства или специализированные курсы по вождению;

– обеспечение автомобилей горючим. Данная услуга базируется на ведении и пополнении бензиновых карт, списании горючего и осуществлении экологических платежей при закупке горючего.

#### Выводы

В результате проведенного исследования выявлены особенности предоставления транспортных услуг автотранспортными предприятиями при использовании лизинга. Так, в частности, определено, что лизинг – один из наиболее приоритетных инструментов обновления транспортного парка автотранспортных предприятий; он выгоден для автотранспортных компаний тем, что можно эксплуатировать транспортное средство необходимого типа и перевозной вместимости без единовременной полной оплаты его стоимости. Это позволяет обновить и расширить парк транспортных средств автотранспортного предприятия без больших одноразовых финансовых расходов. На основе изучения спектра услуг, предоставляемых лизинговыми компаниями, идентифицированы особенности транспортной услуги.

#### Список использованной литературы

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 lizingu 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.* *Lizing: 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. Mashinotr. 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.

Статья поступила в редакцию 24 июня 2014 г.