

Тому страхування лізингових операцій необхідно і доцільно в рамках захисту від ризиків при лізингових угодах. [3]

Таким чином, звертаючись в банк за фінансуванням операції за участю лізингових операцій, лізингодержувач повинен врахувати ряд факторів, які мінімізують ризики банку, а значить, дозволять йому, по-перше, отримати позикові кошти, а, по-друге, зробити це більш оперативно і на більш вигідних для себе умовах.

Список літератури:

1. Епифанов М. Управление рисками // Финансовый бизнес. 1997.
2. Газман В.Д. Лизинг: теория, практика, комментарии. - М.: Фонд "Правовая культура", 1997
3. Лещенко М.И. Основы лизинга: Учеб. пособие. - М.: Финансы и статистика, 2002.

Черепанов О. А.

ПРОБЛЕМИ РИНКУ ПОСЛУГ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Науковий керівник: к.е.н., доц. кафедри економічних систем і маркетингу,
Чередніченко В. А.*

Одеський національний політехнічний університет, Одеса

Ринок послуг є складною системою відносин між виробниками та споживачами послуг, їх господарських зв'язків, соціально-економічних контактів з різними цільовими аудиторіями в процесі організації купівлі-продажу послуг. За товарно-грошових ринкових відносин пріоритетне значення мають зворотні зв'язки, які надають необхідну інформацію з попиту, реакцію споживачів на ціни, дають змогу за допомогою механізму ринкового регулювання впливати на технологію і організацію надання послуг, економічну поведінку їх продавців і покупців.

В останні роки український ринок вантажоперевезень переживає активний ріст, який обмежується лише можливостями транспортної інфраструктури. У 2007 році ринок продовжував свій розвиток, при цьому попит на послуги транспортних компаній і служб доставки в багатьох регіонах (таких як Київ та Харків) істотно випереджав пропозицію. На ринку з'явилася безліч нових компаній, що пропонують послуги транспортно-експедиторського обслуговування. У 2007 році суттєво зросла конкуренція між службами доставки і транспортними компаніями, що призводить до поліпшення якості наданих послуг.

Основна тенденція на українському ринку вантажоперевезень - це значне посилення конкуренції. Нові служби доставки і транспортні компанії, пропонують свої послуги споживачам. Найбільше посилення конкуренції відбулося на ринку автомобільних вантажоперевезень, де спостерігаються найвищі темпи зростання серед всіх видів перевезень. При цьому не всі транспортні компанії можуть надавати послуги на належному рівні, в результаті чого на ринку залишаються найбільш професійні гравці або відбувається укрупнення і злиття різних служб доставки для того, щоб підвищити якість наданих транспортно-експедиторських послуг.

За статистикою вантажообігу автомобільного транспорту збільшується, але його частка в загальному вантажообігу у порівнянні з іншими видами транспорту, залишається незначною. Це результат зниження обсягу інвестицій в галузь при немалій зношеності вітчизняного автопарку. Додаткову проблему автоперевізникам створює нездовільний стан доріг, а в міжнародному сполученні - невідповідність більшості

автомобілів екологічним стандартам і стандартам безпеки. При загальному зростанні вантажообігу знижується його обсяг у міжнародному сполученні, і особливо експорт. Однією з причин зменшення обсягу міжнародних автомобільних перевезень є незадовільний стан парку вантажних автомобілів і невідповідність їх міжнародним стандартам.

Як показує дослідження, є передумови до розвитку ринку автомобільних перевезень, підвищенню попиту на вітчизняні автомобілі і як наслідок, розвитку вітчизняної автомобільної промисловості. Однак у випадку розвитку міжнародних перевезень зросте попит на автомобілі, що відповідають європейським стандартам, тобто на іномарки.

Впровадження більш сучасної техніки, двигунів Евро-4 і вище, неминуче веде до скорочення «запасу цінової конкурентоспроможності» вітчизняних автомобілів. Крім того, з'явилися доступні «бюджетні» версії зарубіжних машин, удосконалюються умови фінансування придбання, розвивається система після продажного супроводу.

Структура попиту на вантажні різних типів формується характером вантажів та умовами їх перевезення. У міру розвитку товарних ринків істотно змінився попит на автоперевезення, що, у свою чергу, позначилося на структурі парку вантажних автомобілів.

Зростання цін на паливо останніх років поставило транспортні компанії перед фактом зниження конкурентоспроможності вітчизняних машин. Тому почався процес переходу на більш ефективний рухомий склад, зокрема іноземного виробництва. На продажу вітчизняних автомобілів негативно впливає проблема низької якості обслуговування.

Зростання промислового виробництва в країні призводить до підвищення попиту на вантажоперевезення. Є передумови до підвищення попиту на автомобільні вантажоперевезення і як наслідок, розвитку вітчизняної автомобільної промисловості. До 2014 року очікується скорочення обсягу бюджетного фінансування транспортної галузі до 20%, але очікується приріст інвестицій в дорожнє господарство. Необхідні термінові заходи щодо поліпшення становища вітчизняних перевізників на ринку міжнародних перевезень. На сьогоднішній день вітчизняні маршрути поступаються маршрутами, що проходять по території інших держав з конкурентоспроможності.

Вітчизняні вантажівки не конкурентоспроможні в силу свого низького технічного рівня, а вітчизняний автопром, нажаль, майже не може запропонувати конкурентоспроможну техніку для забезпечення міжнародних автомобільних вантажоперевезень. Незадовільний стан наших доріг сприяє більш швидкого зносу техніки, і в даних умовах уживана імпортна техніка більш популярна серед перевізників, ніж нова вітчизняна.

Підсумовуючи вищевикладене, можна сказати, що вирішення проблем транспортної галузі залежить від політики держави. Розвиток експорту транспортних послуг, транспортно-логістичних послуг у самій країні, можливий тільки при оновленні автомобільного парку прогресивними типами автомобілів.

Список літератури:

1. 1.Куликова, С.В. Дослідження зовнішнього середовища дилера вантажних автомобілів [Текст] / С.В. Куликова // РИЗИК: Ресурси, Інформація, Постачання, Конкуренція. - № 3.
2. 2.Зінь Е.А., Турченюк М.О. Планування діяльності підприємства: Підручник.-К.: „Професіонал”, 2004.
3. 3.Зінь Е.А. Теорія управління соціально-економічними процесами: Навчальний посібник-Рівне: УДУВГП, 1996-53 ст.