НАЦІОНАЛЬНИЙ БАНК УКРАЇНИ

Українська академія банківської справи

На правах рукопису

Слободяник Юлія Борисівна

УДК 658.15:656.3(043)

ФІНАНСОВИЙ МЕХАНІЗМ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОТРАНСПОРТУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Спеціальність 08.04.01 – фінанси, грошовий обіг і кредит

Дисертація
на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук

Науковий керівник –
кандидат економічних
наук, доцент
Плікус Ірина Йосипівна

Суми – 2005

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи" Національного банку України
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

ЗМІСТ

стор.

ВСТУП…… 4

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ФІНАНСОВОГО МЕХАНІЗМУ ПІДПРИЄМСТВ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОТРАНСПОРТУ……..... 9

1.1. Становлення та розвиток поняття "фінансовий механізм підприємств"…... 9

1.2. Особливості діяльності і фінансування підприємств пасажирського автотранспорту……... 22

1.3. Роль державного регулювання в процесі функціонування фінансового механізму підприємств пасажирського автотранспорту …… 40

Висновки до 1 розділу …..…… 56

РОЗДІЛ 2. РОЗРОБКА ФІНАНСОВОГО МЕХАНІЗМУ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОТРАНСПОРТУ…..... 59

2.1. Аналіз діяльності підприємств пасажирського автотранспорту та передумови побудови фінансового механізму їх функціонування…… 59

2.2. Методичні основи побудови сучасного фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту……..... 80

2.3. Система контрактного фінансування в рамках дії фінансовго механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту……..... 95

Висновки до 2 розділу…… 112

РОЗДІЛ 3. ОРГАНІЗАЦІЙНО-МЕТОДИЧНІ ЗАХОДИ ЩОДО РЕАЛІЗАЦІЇ ФІНАНСОВОГО МЕХАНІЗМУ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОТРАНСПОРТУ..... 115

3.1. Державна фінансова підтримка підприємств пасажирського автотранспорту……..... 115

3.2. Запровадження лізингу в галузі пасажирського автотранспорту..... 123

3.3. Реформування тарифно-цінового механізму ринку пасажирських автопослуг…… 133

Висновки до 3 розділу…… 151

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

ВИСНОВКИ…… 154
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ…….…… 160
ДОДАТКИ…… 179
ДОДАТОК А..... 179
ДОДАТОК Б..... 183
ДОДАТОК В..... 189

State Higher Educational Institution "UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"
Державний вищий навчальний заклад "УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ"

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Пасажирський комплекс транспортної галузі є однією із тих сфер діяльності, де у процесі розвитку ринкових відносин зберігають свою актуальність проблеми знаходження оптимального поєднання вільного підприємництва і державного регулювання. З одного боку, за час проведення економічних реформ було введено систему вільного ціноутворення на продукцію, яку використовують пасажирські автотранспортні підприємства, з іншого – ціни на послуги пасажирського автотранспорту продовжують залишатися жорстко регульованими. До того ж, у сучасних умовах, які характеризуються економічною нестабільністю, у підприємств пасажирського автотранспорту виникли проблеми, пов'язані з такими факторами, як: відсутність ефективного механізму інвестування в технічне переобладнання та модернізацію матеріальної бази автотранспорту; поступове закриття нерентабельних, але соціально необхідних автобусних маршрутів; відсутність державної системи компенсації перевізникам витрат, пов'язаних з перевезенням пільгових категорій пасажирів; наявність нерівноправних умов функціонування автотранспортних підприємств різних форм власності; відсутність узгодженої системи законодавчо-правових актів, а також адаптованого до сучасних умов фінансового механізму.

Дослідження теоретичних та практичних аспектів вищезазначених проблем відображені в працях провідних фахівців, зокрема: Б. Геронімуса, С. Голованенка, І. Єфремова, О. Єдіна, Я. Ігудесмана, В. Кобозєва, І. Малікова, А. Редзюка, В. Самарухи, Є. Сича, В. Шинкаренка, В. Штанова та ін. У працях вітчизняних та зарубіжних вчених І. Балабанова, В. Буряковського, О. Ковалюк, В. Москаленка, В. Опаріна, А. Поддєрьогіна, Б. Райзберга, А. Шеремета та ін. достатньо ґрунтовно досліджені теоретичні питання функціонування фінансового механізму та його структури на макро- та мікрорівні. Разом з цим, високо оцінюючи результати досліджень названих авторів, слід констатувати, що наукових досліджень стосовно розвитку фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту поки що недостатньо. Тому слід зазначити об'єктивну необхідність подальшого поглиблення науково-методичних підходів до формування та

функціонування фінансового механізму підприємств пасажирського автотранспорту з урахуванням галузевих особливостей.

Все вищевикладене обумовило вибір теми дисертаційної роботи, актуальність дослідження наукової проблеми та її практичну важливість.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Напрямок дисертаційного дослідження визначається Державною концепцією реформування транспортного сектора економіки, Стратегією розвитку автотранспортної галузі України. Наукові результати, теоретичні положення і висновки дослідження були використані при виконанні науково-дослідної теми "Сучасні технології фінансово-банківської діяльності в Україні" (номер державної реєстрації 0102U006965).

Мета і задачі дослідження. Метою дисертаційної роботи є розробка теоретичних і науково-методичних підходів до формування фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту в сучасних умовах.

Відповідно до мети дисертаційної роботи були поставлені наступні задачі:

- узагальнити теоретичні дослідження фінансового механізму підприємств і виявити специфічні ознаки функціонування та фінансування пасажирського автотранспорту з метою визначення напрямків удосконалення їх фінансового механізму;
- визначити роль державного регулювання в процесі функціонування фінансового механізму підприємств пасажирського автотранспорту;
- зазначити передумови побудови фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту на основі аналізу діяльності цих підприємств та визначити напрямки вирішення основних проблем фінансування пасажирського автотранспорту;
- конкретизувати економічну сутність поняття "фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту", враховуючи їх соціальну функцію, встановити особливості цього механізму та визначити структуру і принципи його побудови;

- проаналізувати економічні інтереси суб'єктів пасажирського автотранспортного ринку з метою їх збалансування для підвищення ефективності функціонування фінансового механізму;
- розробити систему конкретних заходів щодо забезпечення сталого розвитку підприємств пасажирського автотранспорту.

Об'єктом дослідження є процес функціонування фінансового механізму підприємств пасажирського автотранспорту з урахуванням особливостей галузі.

Предметом дослідження є сукупність фінансових важелів, що використовуються державою і підприємствами пасажирського автотранспорту для забезпечення їх стабільної роботи.

Методи дослідження. В процесі роботи залежно від конкретних цілей і задач було використано наступні методи економічного аналізу та вивчення економічних процесів: *розрахунково-аналітичний, економіко-статистичний, порівняльний аналіз* – для оцінки роботи підприємств пасажирського автотранспорту та визначення тенденцій розвитку галузі пасажирських автотранспортних перевезень в цілому; *системний підхід та логічне моделювання* – при розробці фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту та заходів щодо його практичної реалізації; *спостереження та узагальнення* – для виявлення особливостей взаємодії підприємств автотранспорту та державних органів управління в умовах ринкових відносин.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в наступному:

вперше запропоновано:

- структуру фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту, що являє собою сукупність фінансових взаємовідносин, методів і важелів, які використовуються підприємством і визначаються державою, з метою забезпечення стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту та виконання ними соціальної функції;

удосконалено:

- схему запровадження лізингу в галузі пасажирського автотранспорту, особливістю якої є обґрунтований розподіл витрат на придбання рухомого складу між автопідприємствами та державою;

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

отримали подальшого розвитку:

- використання контрактного фінансування як механізму збалансування економічних інтересів суб'єктів пасажирського автотранспортного ринку;
- підхід до використання бюджетної компенсації втрат пасажирських автопідприємств від перевезення пільгових категорій населення як важеля фінансового механізму функціонування підприємств;
- методичні підходи до визначення пасажирського автотранспортного тарифу як ціни автопослуги;
- використання інвестиційної складової при розрахунку ціни автопослуги, що дає можливість поступово оновити рухомий склад пасажирських автотранспортних підприємств в умовах обмеженості фінансових ресурсів.

Практичне значення одержаних результатів дисертаційного дослідження визначається обґрунтованими пропозиціями і рекомендаціями щодо побудови фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту, який об'єднує методи і важелі фінансового механізму підприємства і державного механізму управління фінансами.

Обґрунтовані в дисертації пропозиції щодо фінансового забезпечення діяльності підприємств пасажирського автотранспорту можуть бути використані в ході розробки регіональних програм інвестиційного розвитку територій.

Результати проведеного дослідження щодо вдосконалення договірних відносин між перевізником та замовником пасажирських автопослуг рекомендуються для використання Державним департаментом автомобільного транспорту при розробці Стратегії розвитку автотранспортної галузі України та інших галузевих нормативних актів.

Наукові результати, теоретичні положення та висновки дослідження були використані в практичній роботі ВАТ "Сумське АТП 15927" щодо розрахунку ціни на автопослуги в приміському сполученні та опрацюванні схеми запровадження лізингу (довідка про впровадження № 162 від 28.05.2004) та Державного підприємства "Сумське обласне автотранспортне управління" щодо розробки заходів поліпшення автотранспортного обслуговування населення області та

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

обласної програми розвитку автомобільного транспорту по Сумській області на 2003-2007 роки (довідка про впровадження № 10/455 від 11.10.2004).

Основні положення та висновки роботи можуть бути використані при підготовці посібників з фінансів підприємств.

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійно виконаною науковою працею, в якій викладено авторський підхід до побудови фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту. Сформульовані в дисертаційній роботі наукові положення, висновки та рекомендації належать особисто автору. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, в роботі використані лише ті положення та ідеї, що є результатом особистої роботи здобувача.

Апробація результатів дисертації. Основні положення і результати виконаного наукового дослідження були оприлюднені на 11 конференціях. Серед них: І Всеукраїнська конференція студентів і аспірантів "Сучасні технології ведення бізнесу в Україні" (м. Київ, 2002), Четверта міжнародна наукова конференція студентів та молодих учених "Управління розвитком соціально-економічних систем: глобалізація, підприємництво, стале економічне зростання" (м. Донецьк, 2003), VII Міжнародна науково-практична конференція "Наука і освіта `2004" (м. Дніпропетровськ, 2004).

Наукові публікації. Основні результати дисертаційного дослідження опубліковані у 19 наукових працях загальним обсягом 4,2 друк. арк., з яких особисто автору належить 3,6 друк. арк., у тому числі 7 статей надруковані у фахових виданнях, 1 стаття – в іншому науковому виданні, 11 – у матеріалах наукових конференцій.

Структура і зміст дисертації. Дисертаційна робота складається із вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 194 сторінки, у тому числі на 57 сторінках розміщені 9 таблиць, 9 ілюстрацій, 3 додатки і список використаних джерел з 238 найменувань.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ФІНАНСОВОГО МЕХАНІЗМУ ПІДПРИЄМСТВ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОТРАНСПОРТУ

1.1. Становлення та розвиток поняття "фінансовий механізм підприємств"

У дослідженнях, присвячених фінансовому механізму, незалежно від того, у якій економічній сфері вони проводяться, прямо чи опосередковано використовуються такі загальнонаукові поняття, як: "фінанси", "фінансові відносини", "особливості фінансово-господарської діяльності", "механізм". Тому теоретичне дослідження проблем формування фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту з метою забезпечення стабільної роботи, на нашу думку, необхідно починати з розкриття саме цих понять.

В перші роки соціалістичного будівництва розповсюдженим був погляд на фінансову науку Ф.А. Менькова, який полягав у тому, що не існує вільної конкуренції і закону попиту та пропозиції, а навпаки, панують примусова влада, монопольний принцип, політичні та соціальні мотиви [106]. В цей період панувала концепція, відповідно до якої фінансові відносини викликані існуванням держави, а фінансовий механізм був заснований на податкових формах і методах мобілізації ресурсів і впливу на виробництво та реалізацію товарів. Податки забезпечували максимальну концентрацію фінансових ресурсів в бюджеті, регулювали платоспроможність підприємств і місткість ринку, обмежували приватний сектор. Велика кількість податкових і неподаткових платежів до бюджету сприяла централізації, підвищенню концентрації фінансових ресурсів, розширенню перерозподільних процесів, обмеженню госпрозрахункової діяльності підприємств, їхньої самостійності та відповідальності. В подальшому ця концепція зберегла ряд прихильників. Вважалося неприпустимим застосування форм і методів управління фінансовою діяльністю, запозичених від капіталістичної системи. В теорії соціалістичного способу виробництва тривалий час провідною концепцією була

теорія про несумісність товарно-грошових відносин з соціалізмом. Це виявлялося в превалюванні методів планування та господарювання, які не зважали на об'єктивні закони товарного виробництва. Як зазнача В. Шкредов, в масштабі всієї економіки був розірваний внутрішній необхідний зв'язок між процесом виробництва товарів та процесом їх реалізації. З плином часу виробництво стало все більше відриватись від дійсних потреб, відтворення набувало більшої незалежності від процесів обігу, від дійсної реалізації продукції у сфері виробничого та особистого споживання [224].

Реформа 1930 р. ставила за мету змінити систему розподілу і направлення до бюджету чистого доходу з урахуванням повної і своєчасної мобілізації державних ресурсів. Якщо до реформи існував принцип твердого відсотка, то після реформи розмір відрахувань до бюджету став встановлюватися диференційовано залежно від потреб підприємств у фінансових ресурсах, врахованих у централізованих планах. Визначалася лише межа платежів між мінімальною ставкою 10 % та максимальною – 81 % від балансового прибутку. З 1930 по 1936 р. діяла децентралізована система розрахунків з бюджетом підприємств за відрахуваннями від прибутку. З 1936 р. введена централізована система, що дозволила покривати збитки одних підприємств за рахунок прибутку інших. В 1955 р. був знову здійснений перехід на децентралізовану систему розрахунків, що забезпечило відновлення контролю з боку місцевих фінансових органів за фінансово-господарською діяльністю підприємств, активний вплив фінансової системи на процес виробництва та реалізації товарів. Цей період характеризується невиправданим зростанням зустрічних грошових потоків між бюджетом та підприємствами, що послабило вплив прибутку на ефективність господарювання, знизило стимули підприємств до його збільшення.

Слід зазначити, що в цей же період відбувається становлення іншої фінансової концепції, відповідно до якої фінансові відносини виникають у виробничій сфері. Тобто реформа 1930 р. закріпила права на існування поряд із загальнодержавними фінансами і фінансів підприємства. Це викликало дуалістичність фінансових концепцій того часу. Держава та державні підприємства розглядалися в той час як єдине ціле. З цієї точки зору розглядався і процес створення доходів. Грошовий обіг

підприємств не відокремлювався навіть фінансистами, що визнавали наявність самостійності галузевих фінансів.

Засновник науки про радянські фінанси В.П. Дьяченко дав визначення фінансів, яке об'єднало найважливіші якісні характеристики цієї категорії та стало класичним для соціалістичного суспільства. Він зазначив, що радянські фінанси являють собою систему економічних відносин, за допомогою яких планомірно утворюються і використовуються фонди коштів для розширеного соціалістичного відтворення та задоволення інших суспільних потреб. А призначення радянських фінансів полягає в тому, щоб через своєчасне і правильне утворення, розподіл, витрату грошових доходів і накопичень, а також за допомогою діючого контролю карбованцем сприяти найбільш раціональному, ефективному використанню всіх ресурсів народного господарства і більш повному задоволенню матеріальних і культурних потреб радянського народу [60]. Також він зазначав, що фінанси підприємств і галузей господарства утворюють основу всієї системи фінансів та кредиту, вони безпосередньо пов'язані з процесом виробництва, розподілу і використання суспільного продукту і тому прямо належать до економічної сторони виробництва. А раціональна організація фінансів забезпечує безперервний кругообіг засобів, безперебійну зміну форм вартості, своєчасне надходження грошових ресурсів на підприємства, їх правильний розподіл та використання з метою виконання і перевиконання планів [60, с. 114]. В.П. Дьяченко вважав, що фінанси підприємств нерозривно пов'язані зі зміною форм вартості, обслуговують не тільки розподіл суспільного продукту через розподіл грошових доходів та накопичень, але і сам кругообіг засобів у господарському обороті підприємства. Саме цей кругообіг складає основу розширеного відтворення фондів підприємства [60, с. 148]. Значимість фінансів він пов'язував з їх природою і функціями і вказував на необхідність вивчення і осмислення процесів руху засобів.

Реформа 60-х років XX ст. була спрямована на подальший розвиток госпрозрахунку, що включало реалізацію заходів у сфері управління, планування, економічного стимулювання. Великих змін зазнав механізм розподілу прибутку: зросла його роль як джерела розширеного відтворення та економічного

стимулювання. Посилення впливу прибутку на виробництво забезпечувалося наступними фінансовими методами: створенням трьох фондів економічного стимулювання на підприємствах (фонду розвитку виробництва, фонду матеріального заохочення, фонду соціально-культурних заходів); використанням прибутку для фінансування капітальних вкладень, приросту оборотних коштів та інших витрат; введенням нормативних першочергових платежів до бюджету (плати за виробничі фонди, фіксованих платежів, внесків вільного залишку прибутку).

Розподіл прибутку здійснювався централізовано через систему фінансових планів і остаточно регулювався шляхом внеску до бюджету вільного залишку. Застосовувався залишковий принцип розподілу прибутку, що був заснований на системі фінансового планування. Планування розглядалося як основа управління соціалістичною економікою, нерозривно пов'язана із системою стимулювання. В цей період увагу вчених-економістів привернуло дослідження економічного механізму, що складається з наступних елементів: системи планування і прогнозування, організації структури виробництва, системи економічного стимулювання, системи ціноутворення, системи розрахунків тощо.

Але, як вважав вчений-фінансист О.М. Бірман, система планування, стимулювання і управління примушувала підприємства приховувати свої резерви, стримувати ініціативу, щоб мати можливість виконувати план і одержувати відповідну матеріальну винагороду [21]. Заслуга О.М. Бірмана полягає в тому, що він розглядав фінанси як важіль ефективного управління економікою, а перспективи бачив у розвитку заповзятливості, визначивши особливості її прояву в соціалістичній економіці. Він розумів необхідність зміни ролі фінансів у господарському механізмі, а також зазначав, що в ланках господарського механізму зовсім не відбиваються потреби та побажання споживача – підприємств і громадян [21]. Для Бірмана було зрозуміло, що фінансовий механізм повинен бути більш гнучким та оперативним [22, с. 170, 174].

Більшість вчених фінансистів вказували на недооцінку ролі фінансів підприємств в управлінні народним господарством і пропонували шляхи вирішення цієї проблеми. В.Г. Чантладзе зазначав, що радянські фінанси складаються з

загальнодержавних фінансів та фінансів соціалістичних підприємств та галузей народного господарства. Ці два види радянських фінансів, не дивлячись на їх відокремлене функціонування, не існують незалежно один від одного. Загальнодержавні фінанси базуються на фінансах соціалістичних підприємств та галузей народного господарства [209]. Д.А. Аллахвердян указував на те, що удосконалення фінансово-кредитного механізму і забезпечення економічно обґрунтованих зв'язків між централізованими і децентралізованими фінансами на базі науково розроблених параметрів їх функціонування в єдиному процесі служать критеріям більш широкого і дієвого використання фінансово-кредитних важелів у процесі планування і управління. Посилення ролі фінансів у стимулюванні інтенсивних факторів економічного зростання припускає збалансованість залежності між власними ресурсами госпрозрахункових підприємств та їх фінансовими потребами, збалансованість матеріальних і фінансових ресурсів, розширення госпрозрахункового фінансування за рахунок ресурсів, що створюють самі підприємства в процесі виробничої діяльності [6, с. 110].

З переходом до ринкових відносин стала зрозумілою надзвичайно важлива роль, яку відіграють фінанси у суспільстві. Тому сьогодні науковцями пострадянських країн категорія "фінанси" визначається наступним чином. Так, І.А. Акодіс визначає фінанси як систему грошових відносин, які виявляються у створенні доходів (грошових фондів, ресурсів), здійсненні витрат (розподілі та перерозподілі фондів, ресурсів), контролі ефективності цих процесів, а також контролі ефективності соціально-економічного розвитку, оскільки останній пронизаний грошовими відносинами [202, с. 7]. В.М. Опарін указує, що "фінанси – сукупність грошових відносин, пов'язаних з формуванням, мобілізацією і розміщенням фінансових ресурсів та з обміном, розподілом і перерозподілом вартості створеного на основі їх використання валового внутрішнього продукту, а за певних умов і національного багатства". А фінанси підприємств він визначає як "сукупність обмінно-розподільчих відносин, що виникають на підприємстві в процесі формування, розміщення і використання фінансових ресурсів, здійснення витрат, отримання і розподілу доходів" [124, с. 5, 75]. Слід зауважити, що

визначення категорії "фінанси підприємства" справедливо для підприємств всіх галузей, в тому числі і для підприємств автотранспорту. За радянських часів провідні економісти галузі давали визначення поняття "фінанси автотранспортних підприємств" цілком у відповідності до загального розуміння соціалістичних фінансів. Так, С.Л. Голованенко фінанси автотранспортних підприємств характеризував як сукупність грошових відносин, пов'язаних з кругообігом коштів в процесі планомірного створення, розподілу та використання грошових коштів на автотранспортних підприємствах, в об'єднаннях та галузях [43, с. 340]. З цим визначенням погоджувалась більшість економістів.

За останні роки фінанси розширили свої межі, наголос тепер робиться на пошуку шляхів ефективного використання обмежених фінансових ресурсів та на інвестування коштів в активи чи проекти, що приносять високі доходи за найменшого ризику. Увагу було звернено на вивчення альтернативних можливостей та на аналіз кожної із них на предмет оцінки загальної вартості капіталу фірми. Більше уваги приділяється визначенню ефективних співвідношень між фінансуванням бізнесу за допомогою позик і продажу цінних паперів, а також проведенню оптимальної дивідендної політики. Очевидною стала потреба довгострокового планування, використання певних фінансових важелів, розуміння механізму міжнародних фінансів. Тобто розвиток фінансів було спрямовано на пошук нових способів задоволення потреб зростання матеріального добробуту.

Таким чином, якщо проаналізувати поняття фінансів, що склалося на початку XX ст., та подальший його розвиток протягом XX ст., то стає зрозумілим, що деякі достатньо вагомі аспекти досліджень фінансів, на жаль, не були взяті до уваги, були втрачені. Це стосується, зокрема, необхідності вивчення економічних явищ в їх взаємозв'язку. Як зазначав професор І.Х. Озеров, існує необхідність вивчення не лише способів, а і того, як способи, сукупність яких утворює фінанси, впливають на інші сторони життя [121, с. 15]. Отже, подальший розвиток поняття "фінанси" не пішов шляхом системного уявлення.

Що стосується України, то слід зазначити, що наукових досліджень теорії фінансів та розвитку фінансового механізму у нашій країні завжди бракувало. За

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

радянських часів фінансові дослідження були спрямовані на підвищення зацікавленості всіх суб'єктів фінансових відносин у розвитку власних джерел фінансування. Теоретичні дослідження стосувалися питань взаємодії категорій "національне багатство" та "фінансові ресурси", сутності та розподілу прибутку і доходів, соціально-економічного змісту фінансово-кредитного механізму.

За радянських часів функціонувало централізоване планування. Тому фінансовий механізм як окрема категорія майже не розглядався. Його функції виконував економічний механізм, в складі якого виокремлювали фінансово-кредитний механізм.

Одним із перших досліджень категорії фінансового (фінансово-кредитного) механізму була монографія М.А. Песселя. В роботі він визначив фінансово-кредитний механізм інтенсифікації суспільного виробництва як складову "частину єдиного механізму соціалістичного господарювання – сукупність методів, за допомогою яких використовується дія економічних законів соціалізму. І чим глибше вони пізнані та більш правильно застосовуються, тим більш ефективні рішення органів господарського керівництва, тим більш дієве використання фінансів та кредиту" [133, с. 23].

Г.В. Базарова зазначала, що "фінансово-кредитний механізм – складова частина економічного механізму управління народним господарством. Це сукупність форм і методів організації фінансово-кредитних відносин та їх використання в інтересах соціалістичного розширеного відтворення, утримування та розвитку невиробничої сфери і задоволення інших суспільних потреб" [161, с. 17].

Обидва ці визначення містять єдиний головний аспект – провідна роль держави полягає у функціонуванні фінансово-кредитного механізму.

Пізніше робилися спроби розглядати відокремлено поняття фінансового та кредитного механізму. Так, В.І. Самаруха зазначав, що "в системі економічних відносин слід розглядати фінансовий і кредитний механізми не тільки у взаємозв'язку, але і окремо. При цьому не варто ототожнювати фінансові та кредитні відносини … фінансовий механізм являє собою гнучку ланку господарського механізму і включає в себе економічні показники, важелі, прийоми та методи, які

забезпечують створення, розподіл та використання сукупного суспільного продукту і національного доходу, госпрозрахункову діяльність первинних виробничих ланок." [169, с. 27].

Аналіз визначень фінансового механізму, що запропоновані різними авторами, дозволяє узагальнити їх за різними ознаками. Так, деякі автори визначають фінансовий механізм як сукупність форм, методів, важелів та інструментів (О.Д. Василик, В.М. Федосова, В.М. Сутормінa, Н.Є. Заєць, М.К. Фісенко, Т.Є. Бондар, О.П. Кириленко, П.С. Нікольський) [33, 48, 69, 83, 117]. Інші вбачають у фінансовому механізмі системні ознаки і визначають його системою управління фінансами (А.М. Поддєрьогін, Л.Д. Буряк, Г.Г. Нам, Н.В. Колчина) [144, 203]; системою управління фінансовими відносинами (А.Д. Шеремет, Р.С. Сайфулін) [217] системою дії фінансових важелів (І.Т. Балабанов) [11]; та нарешті системою фінансових норм, методів, важелів та інструментів (О.М. Ковалюк) [85]. А Б.О. Райзберг, Л.М. Лозовський, О.Б. Стародубцева вважають фінансовий механізм складовою частиною господарського механізму [156]. В.П. Москаленко, О.В. Шипунова зазначають, що з метою більш раціонального та ефективного управління економікою підприємства в сучасних умовах господарювання необхідно поєднати економічний та фінансовий механізми в єдиний фінансово-економічний механізм підприємства. А поняття "фінансово-економічний механізм" ці автори визначають як найважливішу складову господарського механізму, що відображає сукупність фінансових та економічних методів, способів, форм, інструментів та важелів, за допомогою яких здійснюється регулювання фінансово-економічних процесів та відносин з метою ефективного впливу на кінцеві результати діяльності підприємства [113, с. 35].

Необхідно зазначити, що фінансовий механізм являє собою складну систему, яка складається з підсистем. Щодо кількості та складу цих підсистем, то погляди сучасних економістів дещо відрізняються один від одного. Так, деякі автори (О.О. Воєводін, А.М. Жилкіна) відокремлюють дві підсистеми: механізм управління фінансовими відносинами і механізм управління грошовими фондами [192]. В.М. Опарін подає фінансовий механізм як взаємодію організаційної структури,

фінансового забезпечення, фінансового регулювання та важелів впливу (стимулів та санкцій) [124]. Багато авторів (А.І. Балабанов, І.Т. Балабанов, В.В. Буряковський, А.М. Поддєрьогін, А.Д. Шеремет, Р.С. Сайфулін та ін.) структуру фінансового механізму вбачають у співіснуванні п'яти основних підсистем: фінансових методів, фінансових важелів, правового забезпечення, нормативного забезпечення, інформаційного забезпечення (А.Д. Шеремєт та Р.С. Сайфулін пропонують також до цього переліку включити фінансові відносини) [10, 29, 205, 217].

Таким чином, з аналізу досліджень, присвячених фінансовому механізму, стає зрозумілим, що на сьогодні сформувалося достатньо чітке визначення цього терміна. Хоча різні автори виділяють різні аспекти при визначенні фінансового механізму: структурний склад; систему заходів, направлених на використання об'єктивно існуючих грошових відносин; сукупність методів, за допомогою яких використовується дія економічних законів суспільства; сукупність форм, методів та важелів управління фінансовими відносинами. Проте, якщо узагальнити дослідження різних науковців у сфері фінансового механізму, то виявляється, що під фінансовим механізмом розуміють сукупність методів і форм, інструментів і важелів впливу на економічний і соціальний розвиток розподільчих та перерозподільчих відносин, або форму організації відносин в сфері фінансів, кредиту, грошового обігу.

Виходячи з цього, вважаємо за можливе висловити і свою точку зору щодо фінансів та фінансового механізму.

По-перше, зазначимо, що поняття "фінанси" можна розподілити на наукову (теорія фінансів) та практичну частини (фінансова діяльність, або фінансовий менеджмент). Тому одразу слід розмежувати теоретичні та практичні аспекти фінансів взагалі. Теоретичний аспект пов'язується з системним уявленням фінансів, з дослідженням комплексу наукових категорій, з моделюванням способів, прийомів збагачення. Теоретичне дослідження фінансів має на меті визначити їх головну функцію та призначення на підставі з'ясування своєрідності фінансових відносин.

Практичний аспект фінансів – це сукупність послідовних дій, спрямованих на досягнення кінцевого результату. В процесі цих дій здійснюється залучення

необхідних фінансових ресурсів, поєднання їх у виробничому процесі, реалізація створених послуг та отримання кінцевих фінансових результатів. Від ступеня ефективності процесу трансформації фінансових ресурсів залежить фінансова стабільність підприємства, його власників та працівників. Саме це і виявляється бажаним кінцевим результатом. Тобто практичне значення фінансів полягає в ефективності управління грошовими потоками, фінансовими ресурсами, фінансовою діяльністю підприємства. Найбільш повній та ефективній реалізації фінансами своїх функцій сприяє фінансовий механізм підприємств. Насамперед, за допомогою механізму управління фінансами підприємств досягається забезпеченість їх необхідними коштами. Ми схильні вважати, що головною функцією, яка визначає власне сутність фінансів, є розподільча. Тобто функція забезпечення підприємства коштами тісно пов'язана з розподільчою функцією фінансів, що здійснюється за допомогою фінансового механізму.

По-друге, фінансам з практичної точки зору притаманна цілеспрямованість – це не просто абстрактний та знеособлений процес обміну, розподілу та перерозподілу вартостей. Наявність певних цілей передбачає управління фінансовими відносинами, яке має бути ефективним. Тому фінансово-господарська діяльність припускає наявність заздалегідь заданої цілі, розподіл фінансових ресурсів відповідно до необхідності досягнення цієї цілі, визначеної погодженістю інтересів усіх суб'єктів фінансово-господарської діяльності [169]. При цьому традиційний погляд на фінансово-господарську діяльність як засіб досягнення визначених цілей містить у собі те, що ця ознака підприємства розглядається як суб'єктивна [65]. На нашу думку, такий підхід не можна визнати коректним, тому що ціль завжди має визначену об'єктивну основу. Визначений рівень об'єктивності позначає і відповідний рівень вимог до фінансово-господарської діяльності підприємства, у тому числі і до функціонування фінансового механізму, де визначальні параметри задані об'єктивно – саме тому він може бути об'єктом наукових досліджень.

По-третє, нові умови суспільного розвитку припускають уточнення методологічного підходу до поняття "фінансовий механізм" та вихідних відносин,

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

що забезпечують необхідність існування фінансового механізму. В економічній літературі розглядаються чотири підходи до цих відносин. Перший підхід розглядає відносини, що описуються об'єктивними економічними законами; другий – пов'язує існування фінансового механізму з необхідністю управління фінансовою діяльністю підприємства; третій – фінансовий механізм породжують так звані "базисні" та "надбудовні" відносини і необхідність узгодження їх у конкретній економічній реальності; четвертий – існування фінансового механізму пояснюється необхідністю прояву єдності фінансових відносин і грошового капіталу (фінансових ресурсів). Подібні методологічні неточності спричинили те, що поняття фінансового механізму, з одного боку, отримало розширене тлумачення, ледве не кожна значима проблема фінансово-господарської діяльності вважається проблемою фінансового механізму. А з іншого боку, – фінансовий механізм став ототожнюватися з іншими механізмами. Важливі висновки щодо дослідження сутності та значення визначення фінансового механізму наводить О.М. Ковалюк. Вона зазначає, що існує багато фінансових механізмів, які необхідно розрізняти. Наприклад, поняття "механізм організації фінансів" та "фінансовий механізм організації" не є тотожними, оскільки перше визначає сукупність форм і методів, за допомогою яких упорядковують фінанси і фінансову діяльність; а друге – сукупність фінансових форм і методів, інструментів і важелів впливу на соціально-економічний розвиток підприємства, установи, галузі [84]. Слід зазначити, що реалізація кінцевих цілей фінансово-господарської діяльності досягається за допомогою участі в цьому процесі якісно різнорідних факторів впливу, та може бути досягнута через систему механізмів (механізм управління фінансовими відносинами, механізм управління грошовими фондами, механізм забезпечення конкурентоспроможності, механізм ціноутворення, лізинговий механізм тощо). Іншими словами, те, що позначається терміном "фінансовий механізм підприємств", насправді є механізмом у механізмі. Цей висновок уявляється принципово важливим, тому що він виключає одномірний і спрощений підхід до проблеми дослідження фінансового механізму підприємств. При цьому слід зазначити, що досліджені як загальні проблеми функціонування фінансового механізму, так і особливості його функціонування в різних галузях і

сферах економіки. Проте наукових досліджень стосовно фінансового механізму функціонування пасажирського автотранспорту поки що недостатньо. Необхідно також враховувати, що більшість робіт були написані в умовах соціалістичних, а не ринкових способів господарювання. У роботах розглянутого напрямку велика увага приділялася структуризації величини вартості транспортних послуг за цілями поїздок, соціально-демографічними характеристиками окремих груп населення, включаючи облік особливостей його розселення щодо центрів трудової діяльності і зайнятість у певних сферах народного господарства, що є, на наш погляд, трудомісткою задачею. У той же час, методи прямого стимулюючого впливу фінансових важелів на підвищення рівня транспортного обслуговування пасажирів у даних роботах майже не розглядалися. В окремих дослідженнях, навпаки, приділялася велика увага використанню стимулюючої функції фінансового механізму, яка виражалась через систему розрахункових цін на транспортні послуги, однак, як джерело відшкодування усіх витрат пасажирського автотранспорту, які не компенсуються платою за проїзд населення, пропонувалося використання винятково коштів Державного і регіонального бюджетів. Зазначені вище підходи базувалися на планово-дотаційному механізмі фінансування і функціонування пасажирського автотранспорту і не приділяли уваги розрахунку конкретної величини необхідних дотаційних сум. Лише деякі автори [190] звернулися до задачі визначення необхідних фінансових коштів та віддавали перевагу обґрунтуванню нових джерел і порядку одержання коштів для повного відшкодування поточних і відтворювальних витрат пасажирського автотранспорту при повній або частковій відмові від централізованих бюджетних асигнувань. Проте фінансування пасажирського автотранспорту загального користування не може бути повністю забезпечене доходами від оплати проїзду, тобто через самофінансування. За своєю соціальною природою громадський транспорт не здатний ефективно функціонувати і розвиватися без фінансової підтримки державних органів управління. Це підтверджується практикою країн з розвиненою ринковою економікою.

Таким чином, вважаємо, що вирішення гострої проблеми фінансування інфраструктури пасажирського автотранспорту загального користування багато в

чому залежить від виділення компенсації за перевезення пільгових категорій громадян за соціальною ознакою (субвенції) і дотації на виконання транспортних операцій в умовах застосування пільгових тарифів (регулювання тарифів). Це вимагає розробки та впровадження ефективного механізму участі держави у фінансуванні інфраструктури транспорту загального користування з урахуванням інтересів суб'єктів ринку пасажирських автопослуг. При цьому слід зазначити, що специфічні ознаки транспорту та особливості діяльності пасажирських автопідприємств визначатимуть напрямки вдосконалення та особливості фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту.

Державний вищий навчальний заклад
"УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ
НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ"

State Higher Educational Institution
"UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING
OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

1.2. Особливості діяльності і фінансування підприємств пасажирського автотранспорту

Розвиток суспільного виробництва, розширення сфер промислового використання природних ресурсів, розвиток економічних та культурних зв'язків з різними регіонами та державами, потреби обороноздатності держави не можуть бути забезпечені в достатній мірі без належного розвитку всіх видів транспорту, розвиненої транспортної мережі, високої мобільності та маневреності транспортних засобів. Ще К. Маркс зазначав, що окрім видобувної промисловості, землеробства та обробляючої промисловості існує ще четверта сфера матеріального виробництва, яка в своєму розвитку також проходить різні етапи виробництва: ремісничу, мануфактурну та машинну. Це – транспортна промисловість, однаково, чи перевозить вона людей, чи товари [104]. Також важливе значення транспорту і в задоволенні потреб населення в перевезеннях.

Транспорт виступає активним об'єктом ринкових відносин, від ефективної діяльності якого залежить нормальне функціонування і розвиток усіх галузей національної економіки і соціальної сфери. Одночасно транспортне виробництво виступає й у ролі суб'єкта регульованих ринкових відносин, особливо при формуванні попиту на перевезення і розподілі їх між взаємодіючими видами транспорту, при встановленні взаємовигідних господарсько-правових відносин між транспортом і вантажовласниками, транспортом і пасажирами.

В процесі розвитку суспільства змінюється роль транспорту в економіці, його зв'язок з іншими галузями виробництва, а також значення окремих видів транспортних засобів в суспільному виробництві. Місце транспортної галузі у системі суспільного виробництва та її структура представлені на рис. 1.1.

Складовою єдиної транспортної системи є автомобільний транспорт, який бере безпосередню участь у виробництві матеріальних цінностей, здійснюючи перевезення засобів праці та робочої сили. Закон України "Про транспорт" визначає автомобільний транспорт як уособлену структурну одиницю, до складу якої входять

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

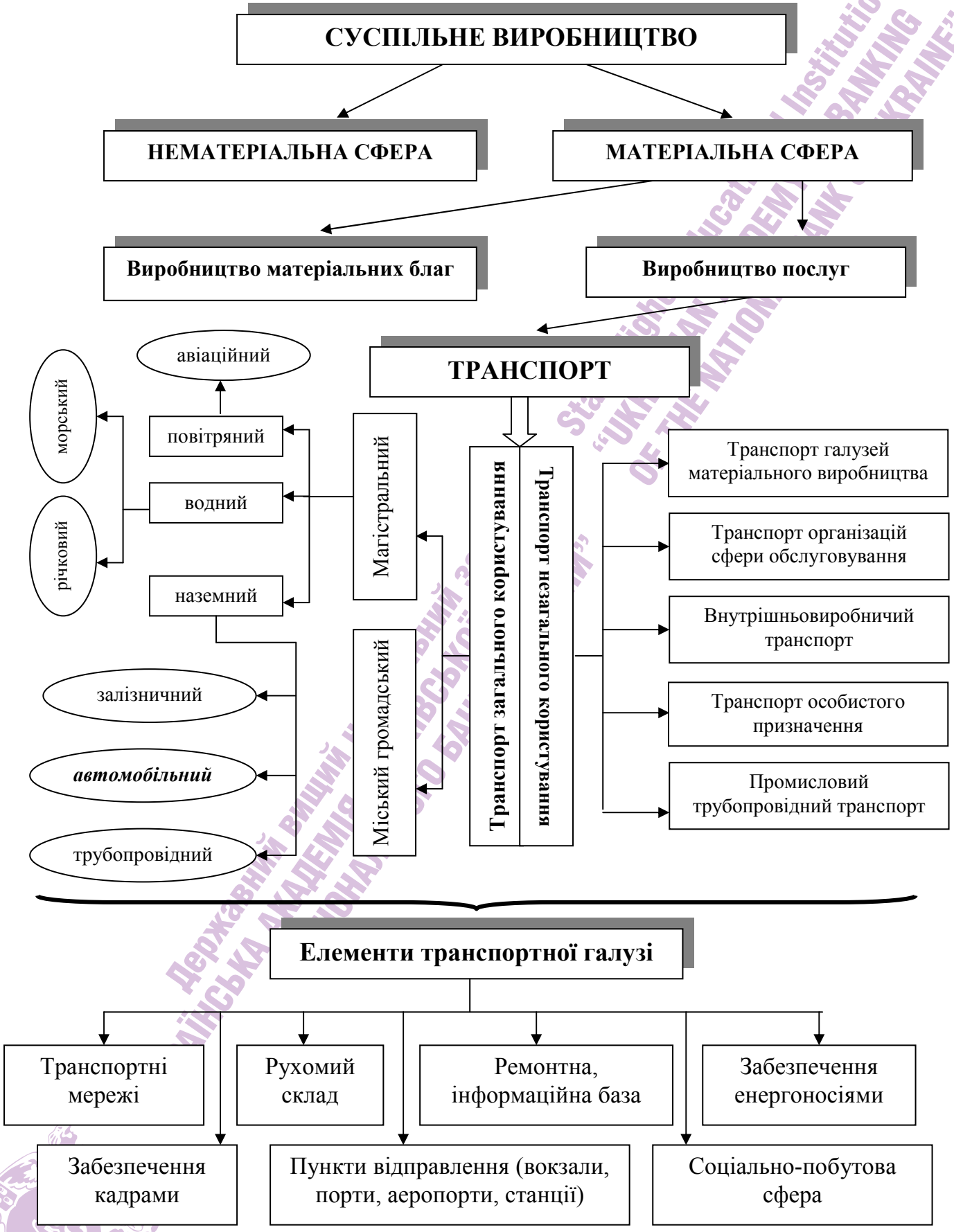


Рис. 1.1. Структура транспортної галузі та її місце у системі суспільного виробництва

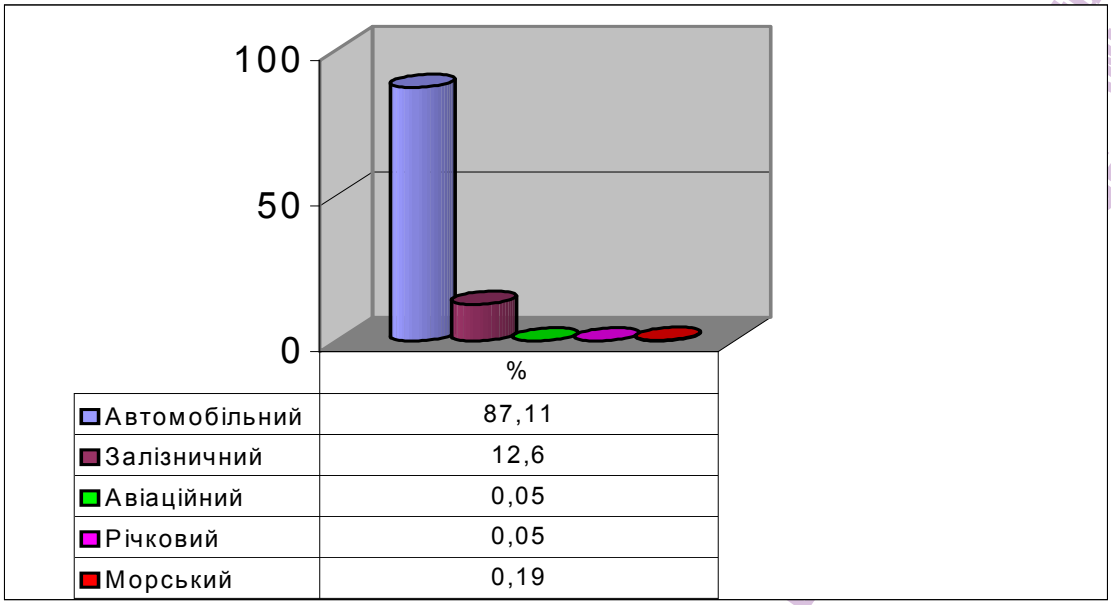
підприємства, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, авторемонтні і шиноремонтні підприємства, рухомий склад автомобільного транспорту, транспортно-експедиційні підприємства, а також автовокзали і автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні організації та соціально-побутові заклади, інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу автомобільного транспорту [155].

Автомобільний транспорт, як самостійна підгалузь галузі транспорту та економіки країни, здійснює просторове переміщення пасажирів і вантажів до місця призначення, впливає на розміщення продуктивних сил територіальних одиниць, визначає територіальну і галузеву структуру господарства регіонів, бере участь у створенні нових робочих місць, є джерелом поповнення бюджетів різних рівнів. Тобто автомобільний транспорт з'єднаний прямими та зворотними зв'язками з іншими галузями економіки. Як основні прямі зв'язки при цьому виступають перевізні спроможності, які автотранспорт надає галузям та населенню. Зворотними зв'язками є потреби автомобільного транспорту в послугах інших галузей і спроможності їх забезпечення різного роду ресурсами.

До переваг автомобільного транспорту, в порівнянні з іншими видами транспорту, відносять більшу маневреність, перевізну спроможність, мобільність, швидкість доставки вантажів та пасажирів, меншу собівартість перевезень на невеликі відстані в порівнянні з водним та залізничним транспортом тощо. При цьому існує і ряд недоліків: більш високі трудомісткість, капіталомісткість; порівняно низький ступінь безпеки перевезень; сильне забруднення навколишнього середовища; висока вартість палива тощо.

Повне задоволення потреб населення в пасажирських перевезеннях пов'язане з використанням автобусного транспорту. Аналіз структури перевезень пасажирського транспорту за 2003 р. показує, що найбільшу частку в ній займає саме автомобільний транспорт (рис. 1.2).

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"



	%
Автомобільний	87,11
Залізничний	12,6
Авіаційний	0,05
Річковий	0,05
Морський	0,19

Рис. 1.2. Структура пасажирських перевезень в Україні в 2003 році за видами транспорту

Потреба населення в автобусних перевезеннях визначається окремо *за видами сполучення*: міські, приміські, міжміські та міжнародні; *за призначенням*: екскурсійні, туристські, службові, шкільні, вахтові; *за формою організації*: маршрутні, на замовлення та прямі змішані (рис. 1.3) [201].

Пасажирські автотранспортні перевезення можна також додатково класифікувати за іншими ознаками: провізними можливостями; швидкістю руху; типами двигунів, що застосовуються; видами палива тощо.

Роль автотранспорту в економіці держави визначається його функціями. Для вантажного автотранспорту – це забезпечення виробничих зв'язків між господарюючими суб'єктами, економічними районами країни і галузями народного господарства, тобто економічна функція. При цьому вантажний автотранспорт належить до виробничої інфраструктури, оскільки використовується для постачання продукції із пунктів виробництва в пункти господарського або особистого споживання. Тобто діяльність вантажного транспорту, як складової інфраструктури

економіки держави у сфері матеріального виробництва, починається тоді, коли завершено виробництво продукції і вона надходить для реалізації.

Рис. 1.3. Класифікація автобусних пасажирських перевезень

Пасажирський автотранспорт виконує функцію соціальну – в результаті підвищення якості та швидкості перевезень суспільство може приділити більше часу освіті, розвитку культурної діяльності тощо. Економічна природа процесу перевезення в пасажирському автотранспорті є більш складною. До теперішнього часу економісти не мають єдиного погляду відносно того, чи є пасажирський транспорт галуззю матеріального виробництва або належить до невиробничої сфери.

Існує погляд, і ми з ним згодні, що коли споживачем транспортних послуг є населення, то діяльність автотранспорту не можна віднести до сфери матеріального виробництва [169]. Але перевезення людей може мати і виробничий характер, якщо

ці перевезення обумовлені технологією виробництва продукції або робіт. Тобто це внутрішньозаводські перевезення, перевезення робітників, які працюють у відрядженні або за вахтовим методом тощо.

Зазначимо, що віднесення пасажирського автотранспорту до тієї чи іншої сфери суспільного виробництва має істотний вплив на функціонування галузевого господарського механізму та пов'язане з ціноутворенням на автопослуги, оцінкою ефективності діяльності транспортних підприємств, визначенням необхідних коштів.

Для виявлення напрямків підвищення ефективності функціонування пасажирських автопідприємств, здатних позитивно впливати на економічний розвиток країни, та механізмів фінансування пасажирського автотранспорту загального користування необхідне дослідження особливостей транспорту.

Е.М. Агагабьян, І.С. Єфремов, В.М. Кобозев, В.О. Юдин звернули увагу на те, що транспорт являє собою специфічну складову матеріального виробництва, де дія закону вартості досить специфічна і визначається особливостями самого транспорту [3, 64].

Головною особливістю транспорту є те, що в результаті процесу перевезення не створюється новий продукт у вигляді особливої речі. Продукцією транспорту є сам матеріальний процес переміщення вантажів та пасажирів, який здійснюється за допомогою транспортних засобів. В результаті транспортного процесу з перевезеними вантажами та пасажирами відбувається особлива матеріальна переміна – змінювання їх місцезнаходження в просторі і часі.

Другою особливістю транспорту є те, що виробництво і споживання являють собою єдиний та одночасний процес. Тому однією з проблем ефективної роботи транспорту стає раціональне розміщення шляхів та перевізних засобів відповідно до потреб основного виробництва. Надлишок транспортних потужностей в окремих районах не може перекрити їх нестачу в інших. Нематеріальна форма транспортної продукції та нерозривність процесу її виробництва та споживання тягнуть за собою можливості нераціональних перевезень, які тотожні браку на промисловому підприємстві. Різниця тільки в тому, що втрати від бракованої продукції на

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

промисловому підприємстві виступають в наочному вигляді, а втрати від нераціональних перевезень – в прихованому.

Третя особливість транспорту – відсутність у структурі витрат на виробництво транспортної продукції витрат на сировину, тоді як у промисловості, наприклад, витрати на сировину та напівфабрикати складають суттєву частину.

Четверта особливість транспорту – органічний зв'язок з усіма галузями матеріального та нематеріального виробництва. Для сучасного етапу науково-технічного прогресу характерне поглиблення суспільного розподілу праці та розширення кола пов'язаних між собою виробництв. Значення транспортного фактора, який забезпечує поширення виробничо-економічних, трудових, культурно-побутових та інших зв'язків, має тенденцію до постійного зростання.

П'ята особливість транспорту – пасажирський автотранспорт загального користування залишається єдиною галуззю економіки держави, в якій лише частково діє основний принцип ринкової економіки – вартість товару (послуг) повинна бути сплачена споживачем виробнику. Це пов'язано з тим, що виконуючи соціальну функцію держави, підприємства пасажирського автотранспорту перевозять окремі групи громадян за пільговими тарифами або безоплатно. При цьому виконання цієї функції для підприємств пасажирського автотранспорту супроводжується витратами (це так звані "випадаючі доходи"), які повинні компенсуватися з бюджету. За даними Мінтрансу України, "випадаючі" доходи 1992 року становили 170 млн. грн., а 1998 – близько 400 млн. грн. На 2004 р. у Державному бюджеті передбачена субвенція для компенсаційних виплат автомобільним перевізникам за перевезення пільгових категорій громадян у сумі 146,8 млн. грн., що становить 37 % від розрахункової суми компенсації. При цьому за період з 1993 по 1998 р. частка платних пасажирів у загальному обсязі приміських перевезень пасажирським автотранспортом скоротилася вдвічі – з 80 до 40 %, кількість пільговиків збільшилась із 7 млн. чоловік в 1992 р. до майже 17 млн. чоловік в 1998 р. [193].

Шоста особливість транспорту – за планової економіки державні автобусні парки належали до категорії планово-збиткових. Перші збиткові автобусні

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

підприємства, що здійснювали перевезення, з'явилися в СРСР в 1974 р. В наступні роки їх кількість зростала, але вони з успіхом виконували свої функції, оскільки обласні автоуправління системи Мінавтотрансу республіки не тільки повністю компенсували збитки, але й виділяли кошти на укріплення ремонтної бази, оновлення рухомого складу за рахунок прибутку від вантажних і таксомоторних перевезень. Фінансування інфраструктури здійснювалось за рахунок державних (бюджетних) капіталовкладень. Оновлення парку автобусів у середньому становило 10 % на рік. Збитки компенсувалися за рахунок перерозподілу прибутку рентабельних таксомоторних і вантажних перевезень. До 1990 р. щороку вводились в експлуатацію до 5 тис. нових автобусів (з них до 2 тис. – міські автобуси моделі "Ікарус"). З 1992 р. оновлення автобусів за рахунок Державного бюджету припинилося, що призвело до старіння парку та погіршення його структури. На даний час джерелами фінансування інфраструктури (переважно придбання автобусів) є приватний капітал, власні кошти акціонерних товариств (кредити, лізинг) і кошти місцевих бюджетів [193]. Можливості останніх обмежені, тому придбання нових автобусів за рахунок цього джерела мають епізодичний характер. Отже вирішення проблеми фінансування інфраструктури пасажирського автотранспорту загального користування багато в чому залежить на сьогодні від рівня залучення приватного капіталу.

Сьома особливість транспорту – ринок пасажирських автотранспортних послуг був монопольним, повністю регулювався та контролювався державою. Система пасажирських автомобільних перевезень в Україні створювалась протягом тривалого часу. Станом на 1990 р. перевезення пасажирів здійснювали 450 автотранспортних підприємств, які у своєму складі мали більше 54,3 тис. автобусів різних класів за місткістю і комфортністю. Достатньо розвинутою була мережа пасажирських транспортних сполучень, яка складалась із 18,2 тис. міських, приміських, міжміських та міжнародних маршрутів, 42 тис. автобусів виконували щоденно 220 тис. рейсів, усі міста і 97 % сіл та селищ мали автобусне сполучення [158, 159].

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

До 1993 р. суспільним транспортом забезпечувались перевезення пасажирів на досить високому рівні, а державне управління автотранспортом здійснювалось на основі єдиних вимог та технологій перевезень для підприємств всіх міністерств і відомств та їх реалізації через регіональні органи Міністерства транспорту і місцеві органи влади. Діяли вимоги та процедури щодо відкриття автобусних маршрутів, проводились дослідження і доводились завдання до кожного міста України з метою забезпечення нормативного рівня регулярності руху, максимальної наповнюваності автобусів у години "пік", витрат часу населення на поїздку на роботу або у побутових цілях. Процес організації пасажирських перевезень у регіонах та контроль за їх якістю здійснювали обласні та міські управління автомобільного транспорту. Управління автомобільного транспорту повною мірою забезпечували також організацію та контроль якості пасажирських перевезень у приміському та міжміському сполученнях. Кожній області Міністерством транспорту доводились завдання щодо розвитку регулярного автобусного сполучення. За умов планової економіки така структура державного управління діяльністю автомобільного транспорту забезпечувала ефективну роботу громадського транспорту та відповідала вимогам щодо галузі.

На сьогодні на ринку пасажирських автопослуг працюють підприємства різних форм власності та приватні підприємці. При цьому зростання кількості перевізників відбулося за рахунок збільшення кількості приватних перевізників – фізичних осіб, які в переважній більшості володіють рухомим складом малого класу, пасажиромісткість якого не перевищує 18 посадочних місць без місць для стоячих пасажирів. Вимоги до організації діяльності підприємств та приватних підприємців також відрізняються: це і наявність певних відділів та служб (обслуговуючої ремонтної бази, служби охорони праці та безпеки руху тощо); обсяги звітності; ступінь відповідальності за порушення у сфері організації перевезень тощо (табл. 1.1). Все це свідчить про те, що умови функціонування на ринку пасажирських автотранспортних перевезень сприятливі для приватних перевізників – фізичних осіб – та дуже несприятливі для великих підприємств, що призводить до поступового зникнення останніх з ринку. Наслідком цього є втрата

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

контролю з боку держави за кількістю та якістю послуг, технічним станом рухомого складу перевізників, а також відмова приватних перевізників надавати безоплатні послуги пільговим категоріям населення. Таким чином, пасажирський автотранспорт поступово перестає виконувати соціальну функцію – загальнодоступність послуг для всього населення.

До того ж, конкуренція між перевізниками різних форм власності виявилася нерівноправною через непорівнянність структури їх витрат та податкового навантаження. Якщо проаналізувати умови, в яких сьогодні працюють приватні підприємці та великі автотранспортні підприємства, то стає зрозуміло, що про "справедливу конкуренцію" між ними ніяк не може йти мова. Як наслідок – невеликі підприємства та приватні підприємці поступово витісняють з ринку автопослуг великі АТП. Це призводить до перенасичення ринку транспортними засобами малої місткості і різкого зменшення кількості автобусів великої місткості, що є неефективним ні з точки зору екології та безпеки перевезень, ні з точки зору наявності суспільно необхідної транспортної роботи.

Зазначені особливості пасажирського автотранспорту визначають особливості його фінансування. Структура джерел фінансування пасажирського автотранспорту загального користування наведена на рис. 1.4.

Існує ще одна особливість – при державному регулюванні тарифів на приміські та міжміські перевезення в умовах нерегульованих ринкових цін на паливно-мастильні матеріали, запчастини та шини собівартість перевезень постійно зростає. Механізм оперативного коригування тарифів відсутній. Зрозуміло, що тарифи та рівень транспортного обслуговування встановлюються згідно з конкретними політичними задачами. Тому фінансова підтримка збиткових транспортних операцій з боку державних органів управління – підтвердження цього факту. За своєю природою таке фінансування – це не дотація (субвенція), а дещо більше – плата за послуги, які надаються суспільству (функціонування економіки, зменшення негативного впливу на довкілля, забезпечення безпеки перевезень тощо).

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Таблиця 1.1

Порівняльний аналіз умов функціонування перевізників різних форм власності

Фактор	Умови функціонування			
	АТП		Фізична особа	
	забезпечення	наслідки	забезпечення	наслідки
1. Розташування перевізника	- великі земельні ділянки в декілька гектарів; - численні адміністративні та господарські будівлі, склади, бокси, стоянки, заправки та ін.	Збільшення собівартості перевезень за рахунок: - плати за землю; - плати за користування водою, електроенергією, теплом, газом тощо; - забезпечення охорони та підтримання належного стану (поточний та капітальний ремонт)	Відсутність земельних ділянок й будівель та споруд для забезпечення діяльності. Юридична адреса підприємства – домашня адреса перевізника. Автотранспорт перебуває на орендованих стоянках	Собівартість не включає витрати на обслуговування великих площ та земельних ділянок. Витрати тільки на оплату стоянки транспорту
2. Рухомий склад	Застарілий рухомий склад середньої та великої місткості, переважно імпортного виробництва	Збільшення собівартості перевезень за рахунок: - збільшення витрат на ремонт та технічне обслуговування старої техніки; - відсутності та великої вартості запчастин; - застарілий транспорт не забезпечує економії палива, що призводить до перевитрат на цю статтю в собівартості; - різке зменшення пасажиропотоку призводить до великих збитків внаслідок неоптимального завантаження великих автобусів	Практично новий рухомий склад переважно особливо малої та малої місткості	Зменшення собівартості за рахунок: - невеликих витрат на поточний ремонт; - зменшення витрат за рахунок економії палива; - меншої залежності від коливань пасажиропотоку (більший відсоток заповнюваності внаслідок малої місткості); - в порівнянні з великими автобусами менші витрати на запчастини та автошини

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

Продовж. табл. 1.1

Фактор	Умови функціонування			
	АТП		Фізична особа	
	забезпечення	наслідки	забезпечення	наслідки
3. Оподаткування	Сплачують ПДВ, податок на прибуток, плату за землю, комунальний податок, збір за забруднення навколишнього середовища, збір до фонду захисту інвалідів, плату за воду, а також збори до соціальних фондів (в % від фонду оплати праці) тощо	Сплата більшості податків збільшує собівартість перевезень. Таке податкове навантаження в порівнянні з оподаткуванням приватних підприємців створює нерівноправні умови функціонування та не забезпечує справедливої конкуренції	Переважна більшість сплачує єдиний податок, не є платниками ПДВ	Перевізники, що не є платниками ПДВ, використовують такі ж тарифи, як і конкуренти – великі АТП, але отримують на 20 % доходу більше
4. Організація виробництва	Наявність великої кількості підрозділів та служб для забезпечення функціонування АТП: технічний, фінансовий, експлуатаційний, охорони праці та безпеки руху, ремонтна база тощо	Складна структура організації викликана виробничою необхідністю та вимогами, що ставляться до перевізників чинними законами та нормативними актами. Як наслідок, - велика кількість працюючих та збільшення витрат на їх утримування	Організація достатньо проста – підприємець та наймані водії, інколи підприємець сам є водієм	Невелика кількість працівників – значне зменшення статті витрат на оплату праці, простота функціонування та керування
5. Звітність	Значна кількість усіляких звітів, які подаються до податкової інспекції, відділу статистики, до соціальних фондів, адміністрацій, казначейств та фінвідділів, фонду цінних паперів (для акціонерних товариств) тощо	Потребує додаткових витрат праці, наявність спеціального відділу (бухгалтерії). За порушення строків подання та недостовірні дані передбачені штрафи, що також збільшують витрати підприємства. Постійні перевірки податковими органами, різними інспекціями (з контролю за цінами, пожежників, екології, санепідемстанції тощо)	Тільки по єдиному податку та збору за забруднення навколишнього середовища, а також до соціальних фондів та податкової	Внаслідок відсутності контролю з боку держави за процесом організації виробництва не виникає потреба в спеціальній службі. Можливість безкарного недотримання вимог, які ставляться до перевізного процесу, зокрема технічних

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

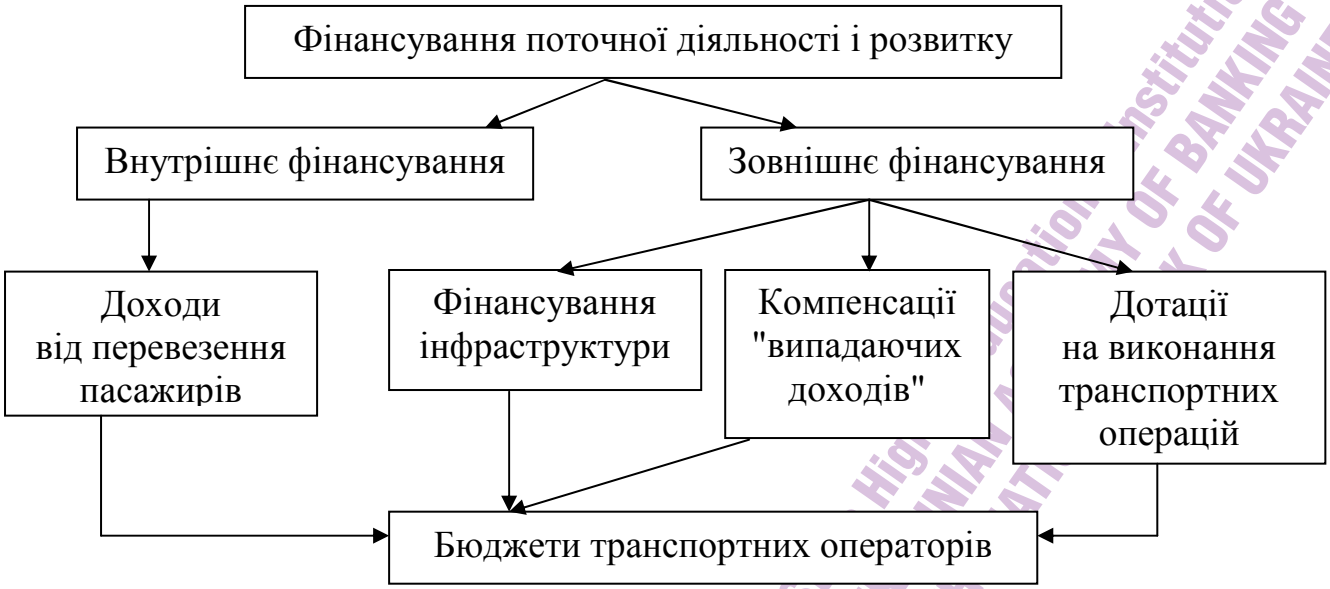


Рис. 1.4. Структура джерел фінансування пасажирського автотранспорту загального користування

Таким чином, держава відіграє провідну роль у формуванні та регулюванні ринку автотранспортних послуг. Тобто від того, як побудує держава відносини з суб'єктами транспортного ринку, залежить сценарій подальшого розвитку галузі в цілому. Якщо з огляду на соціальну функцію автотранспорту держава залишає за собою право жорсткого втручання та контролю в процес реалізації послуг, то, по-перше, не має сенсу в масовому роздержавленні підприємств автотранспорту; а по-друге, фінансове забезпечення діяльності АТП повинно лежати на плечах держави. Саме за таким сценарієм розвивається пасажирський автотранспорт в розвинених країнах. Наприклад, в США дотується близько 35 % витрат пасажирського транспорту, а у Фінляндії плата за проїзд не перевищує 50 % витрат автопідприємств [55]. Сьогодні становище в галузі не зовсім зрозуміле: майже повне роздержавлення автотранспортних підприємств, створення умов для конкуренції (тобто перехід до ринкових методів регулювання) ніяк не узгоджується з жорсткими адміністративними методами – регулюванням тарифів, зобов'язанням перевізників безкоштовно перевозити пільговиків без належної компенсації, яка в середньому по Україні не перевищує 30 % від обрахованої та ін.

Узгодження вищенаведених проблем, на нашу думку, повинно відбутися за умов поєднання ринкових інструментів та державного регулювання через дію ринкових механізмів, фінансового механізму підприємства, а також дію регулюючих механізмів, у тому числі механізмів державного та регіонального регулювання та підтримки підприємств пасажирського автотранспорту. За таких умов будуть задовольнятися і соціальні потреби. Тому можна зробити висновок, що ринковий підхід здатний об'єднати інтереси головних суб'єктів, що діють на ринку пасажирських автотранспортних послуг – підприємств пасажирського автотранспорту, держави та населення.

В умовах ринку діяльність підприємства пасажирського автотранспорту направлена на задоволення потреб споживачів, пошук та реалізацію існуючих та перспективних ринкових можливостей, насамперед, можливостей розвитку підприємства. А це потребує збільшення ступеня відкритості господарського механізму підприємства, ступеня взаємодії з зовнішнім середовищем [233, 234], бо на роботу підприємства впливають не тільки ендогенні (внутрішні), а й екзогенні (зовнішні) чинники. З них можна виділити ті, які більшою мірою визначають успіх роботи підприємства (табл. 1.2).

Таблиця 1.2

Основні чинники, що визначають стабільність роботи підприємств пасажирського автотранспорту

Чинники	
Ендогенні (внутрішні)	**Екзогенні (зовнішні)**
1. Системи і методи організації виробництва послуг. 2. Рівень технічної та технологічної оснащеності виробництва послуг. 3. Можливості оновлення рухомого складу. 4. Можливості проведення якісного аналізу основних економічних та фінансових показників та їх впливу на результати роботи. 5. Система фінансового моніторингу. 6. Можливість розробки та втілення власної цінової політики. 7. Система інформаційного забезпечення.	1. Методи державного регулювання економіки (і транспортної галузі зокрема). 2. Наявність на ринку господарських суб'єктів різних форм власності та їх співвідношення. 3. Вартість паливно-мастильних матеріалів та запчастин і стабільність рівня їх цін. 4. Наявність або відсутність потенційних інвесторів. 5. Рівень розвитку техніки і технологій. 6. Загальний життєвий рівень населення.

Внутрішні чинники визначають напрями прийняття рішень щодо удосконалення організації виробництва, підвищення рентабельності, покращення якості, модернізації технології виконання послуг з урахуванням досягнень науки. Впливовість зовнішніх чинників визначається загальним напрямком державної політики в економічній сфері та в галузі пасажирського автотранспорту, що сприяє розвитку фінансового потенціалу підприємства. При цьому держава впливає на обсяги автопослуг прямими та непрямими методами. Непрямий вплив здійснюється через регулювання діяльності автотранспортних підприємств (ліцензування діяльності, податкову політику) та проведення соціальної політики (через рівень платоспроможності населення, наявність пільг тощо). Прямий вплив виявляється в державному замовленні автопослуг (через укладання договорів на обслуговування маршрутів з перевізниками); регулюванні рівня тарифів на автопослуги; примусу перевозити безоплатно пільгові категорії населення.

Враховуючи структуру транспортного ринку та внутрішні й зовнішні чинники, що впливають на роботу підприємств пасажирського автотранспорту, можна визначити умови забезпечення стабільної роботи АТП (рис. 1.5). На нашу думку, такі умови мають ідеальний характер для забезпечення стабільної роботи автотранспортних підприємств, а тому всі регулюючі програми та заходи повинні бути спрямовані на досягнення таких умов.

Виходячи з вищевикладених міркувань та застережень, пропонуємо структурно-цільову схему забезпечення стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту (рис. 1.6). На схемі ми відобразили всі рівні взаємодії суб'єктів транспортного ринку. При цьому макрорівень ми розподілили на два рівні – загальнодержавний та регіональний, адже виконання функції забезпечення стабільної роботи підприємств пасажирського транспорту має органічно розподілятися між ними. В окремий блок нами виділено механізми, що забезпечують стабільну роботу, оскільки вони мають вирішальне значення для функціонування підприємства. Серед таких механізмів виділимо головні (табл. 1.3).

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

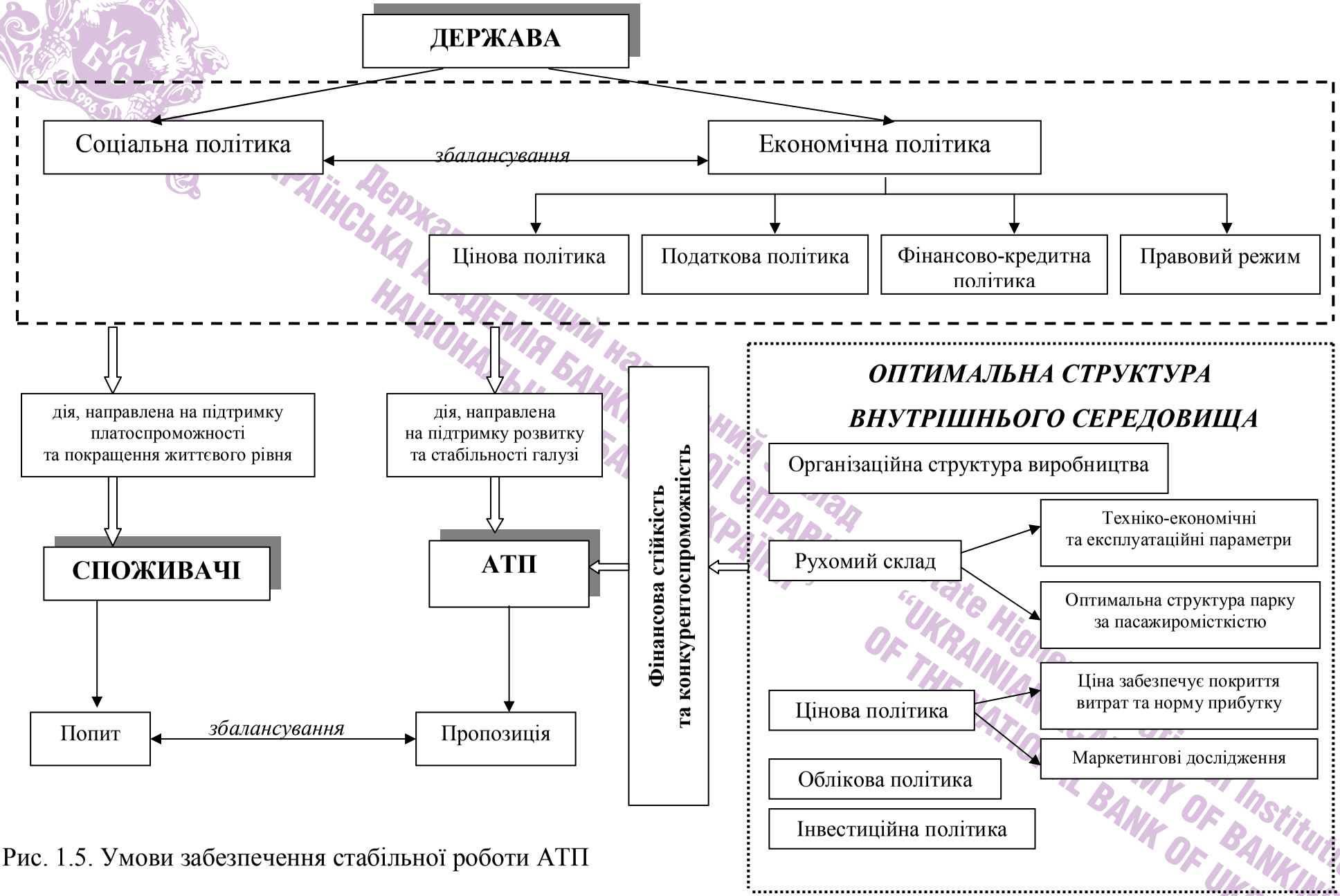


Рис. 1.5. Умови забезпечення стабільної роботи АТП

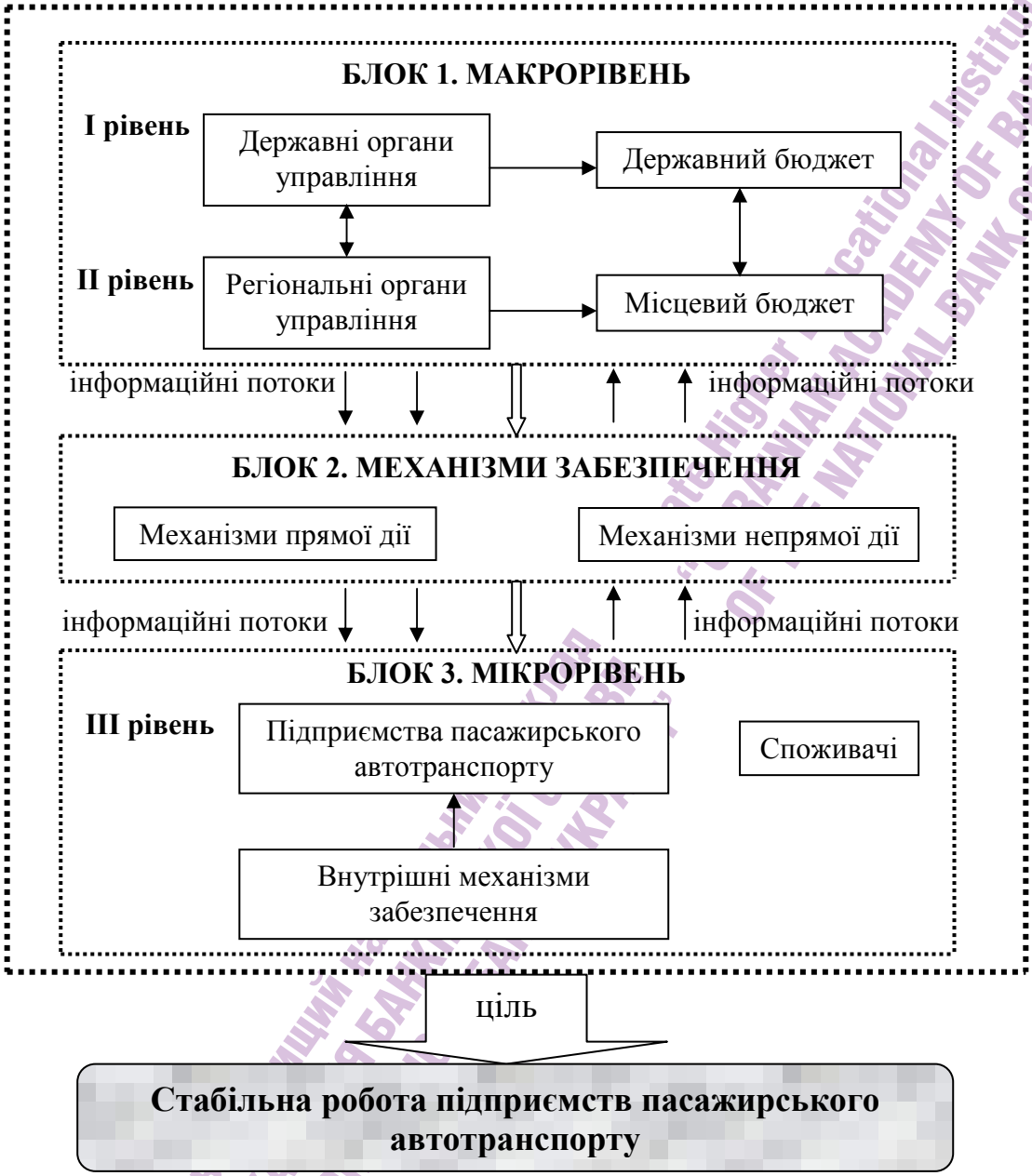


Рис. 1.6. Структурно-цільова схема забезпечення стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту

На нашу думку, серед зазначених механізмів забезпечення стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту головне навантаження несе фінансовий механізм. Проте існуючий фінансовий механізм не в змозі вирішити всіх проблем підприємств пасажирського автотранспорту, бо він не враховує роль держави в управлінні формуванням ринку автотранспортних послуг та забезпеченні підтримки

Таблиця 1.3

Механізми, що забезпечують стабільну роботу підприємств пасажирського автотранспорту

№ з/п	Механізм	Роль	Суб'єкти, що відповідають за розробку
1	Правовий	Забезпечує правову підтримку стабільної роботи на макрорівні, визначає правила та принципи взаємодії суб'єктів транспортного ринку	Державні та регіональні органи управління
2	Соціальний	Регламентує та забезпечує соціальні права споживачів автопослуг	Державні та регіональні органи управління
3	Фінансовий	Відповідає за фінансове забезпечення стабільної роботи підприємств	Державні та регіональні органи управління, підприємства
4	Організаційний	Створює оптимальну організаційну структуру підприємства для забезпечення стабільної роботи	Підприємства
5	Інформаційний	Створює єдину систему інформаційного забезпечення для підтримки стабільної роботи	Державні та регіональні органи управління, підприємства

розвитку підприємств. Саме державні інститути можуть впливати на рівень споживача, підприємства, а також на мікро- та макросередовище, в якому функціонує підприємство.

Державний вищий навчальний заклад "УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ"
State Higher Educational Institution "UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

1.3. Роль державного регулювання в процесі функціонування фінансового механізму підприємств пасажирського автотранспорту

Нині більшість економістів одностайні в тому, що держава є невід'ємним суб'єктом ринкової економіки [171, 226]. При цьому функція держави має подвійний характер: з одного боку, для підвищення ефективності економіки держава повинна стимулювати ринкові відносини як більш сприятливі для створення ефективної економіки, а з іншого боку – враховуючи, що ринок не в змозі вирішити багато соціальних і економічних проблем, держава покликана протидіяти абсолютизації ринкових відносин. Звідси негативними наслідками є як надмірне державне регулювання господарсько-фінансових відносин, так і повне невтручання держави в окремі сфери економіки. За таких умов мова може йти тільки про межі втручання держави в економіку автотранспортних підприємств, способи і методи такого втручання.

Необхідно зазначити, що державне регулювання діяльності підприємств пасажирського автотранспорту слід розглядати не як повернення до старої адміністративної системи опікування підприємствами, а як засіб оптимізації фінансових відносин в державі та регіоні. Державні органи, проводячи активну соціально-економічну політику, не повинні брати безпосередньої участі в управлінні транспортним виробництвом, але, натомість, мають створювати сприятливі умови для нього. У питаннях дотримання безпеки перевезень, охорони довкілля, досягнення світових стандартів якості обслуговування пасажирів контроль та регулювання з боку держави повинні посилюватися. Відповідно до Стратегії економічного та соціального розвитку України на 2000-2004 роки економічні реформи повинні зводитися до організації таких економічних відносин у державі, які б забезпечили розвиток як конкретних суб'єктів господарювання, так і економіки країни в цілому (окремих її регіонів) [153]. А це передбачає поряд із безумовним наданням гарантії економічних свобод суб'єктам господарювання наявність певних економічних механізмів, що сприяють розвитку підприємств та допомагають

вирішити багато економічних проблем, які не можуть бути вирішені суто ринковими регуляторами.

Проблема державного регулювання економіки існує давно, і їй присвячені праці багатьох вітчизняних і закордонних вчених. В них викладені сутність, способи і механізми державного втручання в економіку, організація і методологія макроекономічного планування, прогнозування економічного і соціального розвитку. Однак серед економістів немає єдиної думки з приводу необхідності втручання держави в систему вільних ринків та співвідношення ринкового саморегулювання і державного регулювання, вченими недостатньо розкриті функції держави по формуванню структури соціальної економіки в перехідний період.

Так, ряд фахівців вважають, що сама економічна система в змозі координувати діяльність без примусу та регулювання. В той же час багато вчених (Є.Дж. Долан, Д.Е. Ліндсней, К.Р. Макконнелл, С.Л. Брю, Г.П. Овчинніков) і фахівців-практиків визначають прямі порушення функціонування ринкового механізму, що виникають в результаті дії зовнішніх чинників [58, 99, 121]. Це означає, що ринкові регулятори неспроможні вирішити існуючі соціально-економічні проблеми (табл. 1.4) і тому для забезпечення виживання та наступного розвитку підприємницьких структур необхідно здійснювати регулювання ринкових процесів. Тобто там, де не спрацьовують ринкові механізми, потрібне втручання держави. Тільки за умов гнучкого поєднання ринкових інструментів та державного регулювання можливе налагодження механізму регулювання економічної діяльності та досягнення загальної ефективності ринку.

Досвід розвинутих країн [55, 68, 99] свідчить, що транспортна система країни не може нормально функціонувати без державної підтримки. Держава не усувається від розв'язання питань функціонування транспортного ринку, виступаючи, по-перше, впливовим макрофактором функціонування транспортної галузі, по-друге, не менш вагомою є роль держави як елемента мікросередовища – споживача транспортних послуг, постачальника, кредитора тощо.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Таблиця 1.4

Шляхи вирішення соціально-економічних проблеми за допомогою державного регулювання

Соціально-економічні проблеми	Необхідність втручання держави
1. Механізм ринку не забезпечує задоволення потреб суспільства, які виражаються в індивідуальному платоспроможному попиті	Оскільки існування ринку суспільних благ неможливе, регулятори повинні вироблятися державою. Ринок з огляду на свою економічну природу враховує лише попит окремих споживачів на суспільні блага. Неможливість ринку врахувати потреби суспільства в суспільних благах приводить до скорочення обсягу їхнього виробництва в порівнянні з реальним попитом, тому потрібне втручання держави. Різниця між повними витратами автопідприємств і фінансовими витратами споживачів повинна покриватися за рахунок субсидій. Але визначення обсягу коштів для субсидування необхідної кількості суспільних благ, є однією з важливих економічних проблем.
2. Ринковий механізм породжує зовнішні ефекти: суспільний транспорт вирішує соціальні задачі, надаючи право безкоштовного користування транспортом пільговим категоріям пасажирів; негативно впливає на навколишнє середовище тощо	Зовнішні ефекти мають місце, коли виробництво або споживання товару (послуг) безпосередньо впливає на виробників або споживачів, які не беруть участі у процесі купівлі-продажу даного товару, і коли побічні ефекти не знаходять повного відображення в ринкових цінах. Ринковий механізм рівноваги попиту та пропозиції не в змозі без втрат для суспільства знайти ефективний вихід з подібних ситуацій. Для компенсації втрат, породжених зовнішніми ефектами, потрібне втручання держави
3. Механізм ринку забезпечує один варіант розподілу доходів (будь-який дохід, отриманий в умовах конкуренції, вважається справедливим), однак часто ринковий розподіл не може вважатися справедливим, оскільки не забезпечує людині її права на доход, що гарантує гідне існування	Втручання держави у сферу соціальних відносин, перерозподіл доходів також є вкрай необхідним
4. Ринковий механізм не вирішує регіональних проблем (економічних, демографічних, соціальних, екологічних)	Ліквідувати такі дисбаланси, як недостатність у регіоні природних ресурсів, неможливість повного використання ресурсу регіону через недостатність капіталу і збитковість підприємств ключової галузі регіону, за допомогою ринкового механізму практично неможливо, більше того, ринковий механізм їх лише збільшує
5. Ринок не забезпечує стійку макроекономічну рівновагу, особливо між інвестиційним попитом та пропозицією заощаджень	Для підтримки макроекономічної рівноваги необхідне втручання держави в структурну політику
6. Механізм ринку не здатний сам по собі, без втручання держави, забезпечувати повне використання економічних ресурсів	Політика у цій сфері також є важливою функцією держави
7. Ринковій системі внутрішньо притаманна схильність до монополізації, що перешкоджає ефективному розподілу ресурсів	Для підтримки ринку і збереження регулюючих функцій цін держава повинна проводити антимонопольну політику

В Україні ж, незважаючи на те, що автотранспортні підприємства відіграють значну роль в економіці країни, ставлення до їх розвитку з боку держави протягом тривалого періоду визначається за залишковим принципом. Це стало наслідком переходу до ринкових відносин: було визнано помилковим втручання в справи підприємства з боку держави та проголошена необхідність переходу до макроекономічного регулювання. Внаслідок цього держава відмежувалася від регулювання на мікрорівні, що спричинило втрату контролю за підприємствами. Ставку було зроблено на важелі загальноекономічного впливу, на те, що ринок спрямує економіку до ефективності. Але така схема ідеального ринку не спрацювала з об'єктивних причин, однією з яких є незацікавленість ринку у виробництві суспільних благ, до яких належать і пасажирські автопослуги.

У класичному розумінні благо є суспільним, якщо, будучи спожитим однією особою, воно при цьому залишається доступним для споживання іншими [171]. Той факт, що велика частина суспільних благ не забезпечується ринком, не випадковий. Через існування проблеми безкоштовного користування благами ринок не надає гарантії щодо того, що суспільне благо буде вироблено в належному обсязі. Зіштовхуючись з такою перспективою, приватний виробник втрачає стимули займатися виробництвом суспільних благ, і потреба суспільства в даній послузі цілком задоволена не буде. Але слід зазначити, що не можна віднести суспільний транспорт до суто суспільного блага. Таку послугу можна назвати частково суспільним благом, оскільки частково суспільні блага базуються на принципі виключення, і вигода від їх споживання належить не тільки окремим споживачам, але і суспільству в цілому. Цю думку підтверджують Р.Г. Ємцов і М.Ю. Лукін [63]. К.Р. Макконнелл вважає, що оскільки часткові суспільні блага стосуються інтересів не тільки окремих споживачів, але і всього суспільства, ринок не в змозі створити їх у тій кількості, яка необхідна для забезпечення розвитку економіки в цілому. Незважаючи на те, що споживання цих благ впливає на якість життя, споживачі не завжди можуть оцінити їхню корисність у момент ринкової угоди і на цій основі зробити правильний вибір. Тому в цих умовах підприємці остерігаються збільшувати виробництво частково суспільних благ [99]. Однак Л.І. Якобсоном

зроблено висновок про можливість виробництва і споживання частково суспільних благ на основі ринкових методів господарювання. Але при цьому обов'язково з'являються зовнішні ефекти. Згідно з Д. Хайманом, "зовнішні ефекти – це витрати або вигоди (корисності) від ринкових операцій, не відображені у цінах. Ці витрати або вигоди з'являються в результаті виробництва або споживання благ, є "зовнішніми" стосовно ринкових цін. Зовнішні ефекти являють собою невідображений в ринкових цінах товарів і послуг вплив на третіх осіб, що не беруть участь у ринкових цінах" [206]. Проблема непропорційного розподілу ресурсів, пов'язана з наявністю зовнішніх ефектів, не є новою, і їй присвячені праці багатьох вчених (К.Р. Макконела, С.Л. Брю, Х. Ламперта та ін.) [91, 99]. Аналіз досліджень дозволяє зробити висновок, що найбільш частими вирішеннями даної проблеми є:

- збільшення попиту. Підхід полягає в тому, щоб збільшити попит шляхом забезпечення споживачів купівельною спроможністю, що може бути використана тільки на придбання конкретної транспортної послуги;

- збільшення пропозиції. Цей підхід реалізується на стороні ринкової пропозиції. Замість субсидування споживачів влада може вважати більш зручним субсидування виробників, тобто автотранспортних пасажирських підприємств. Такий підхід застосовувався в практиці державної підтримки підприємств суспільного транспорту в умовах командно-адміністративної системи;

- держава в ролі виробника. Третій варіант вирішення виникає в умовах, коли зовнішні вигоди надзвичайно великі. Держава бере на себе фінансування таких галузей.

Слід зазначити, що ряд вчених вважають, що в умовах ринку держава може вирішити соціальні задачі шляхом регулювання цін. При цьому встановлений державою тариф на проїзд у пасажирському автотранспорті може бути або вище рівноважної ринкової ціни, або нижче рівноважної ціни. У першому випадку, теоретично, згідно з економічним законом про взаємодію попиту та пропозиції, відбудеться зниження попиту населення і збільшення випуску транспортних послуг, що буде вигідно виробнику цих послуг. Але аналіз сучасного стану пасажирського автотранспорту показує, що на практиці надлишку пропозиції в даному випадку не

буде через обмеженість і зношеність функціонуючого рухомого складу. Ми вважаємо, що встановлена в такий спосіб ціна пасажирської автопослуги при незмінності інших економічних умов (рівня доходів населення, вартості споживчого кошика і т.д.) неминуче приведе до посилення соціальної напруженості, а наступне падіння попиту на перевезення не зможе стати фактором, що забезпечить пасажирським АТП вихід із кризового стану, у якому вони зараз знаходяться.

У другому випадку попит на перевезення зростає, пропозиція транспортних послуг відповідно падає, а надлишок попиту не може бути задоволений пропозицією, яка менше суспільно необхідної. Це означає, що держава, встановлюючи низькі тарифи на пасажирські автоперевезення, не може гарантувати всім громадянам можливість задовольнити свої потреби в даному виді послуг. Підтверджують вищесказане ряд публікацій, де автори єдині в думці, що встановлені державою тарифи приводять до неефективного використання обмежених суспільних ресурсів: при дефіциті послуг завдається шкода суспільній вигоді, при надлишку пропозиції відбувається відволікання обмежених ресурсів з інших, більш дохідних сфер виробництва, і, таким чином, ресурси недовикористовуються, що теж завдає шкоди суспільству [123, 128]. Ряд економістів (Е.Дж. Долан, Д. Линдсней, Р.С. Піндайк, Д.Л. Рубінфельд та ін.) вважають, що і в першому і в другому випадках при вільному ціноутворенні ринок міг би виробити механізм виходу зі стану нерівноваги. Однак, на їх думку, коли ціна зафіксована законодавчо, цей факт блокує дії конкурентних ринкових сил і для вирішення виникаючих проблем знову необхідне втручання держави [58, 136]. У зв'язку з цим необхідно зазначити, що ринкова рівновага зовсім не означає, що рівноважний обсяг пасажирських послуг відповідає пропонованому попиту на автобусні перевезення. На наш погляд, у сучасних умовах платоспроможний попит населення на пасажирські послуги набагато нижче реальної потреби в перевезеннях, тобто рівноважний обсяг значно менше обсягу реального попиту на пасажирські перевезення. При цьому необхідно враховувати надані пасажирським автотранспортом пільгові і безкоштовні послуги. Вони збільшують потребу в

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

транспортних послугах понад того обсягу, що може бути визначений виходячи з платоспроможного попиту.

Низька платоспроможність населення визначає високий ступінь мінливості попиту на послуги пасажирського автотранспорту при незначних коливаннях тарифу на проїзд, при цьому пасажирські автопідприємства не можуть швидко й адекватно відреагувати на зміну ціни пропозицією автопослуг. Це відбувається через зношеність рухомого складу, подорожчання паливно-мастильних матеріалів тощо. Отже, еластичність пропозиції за ціною мала, що означає дуже обмежені можливості розширення транспортних послуг навіть при значних змінах тарифів на проїзд.

Для того, щоб рівень пасажирських транспортних послуг вивести на суспільно необхідний рівень і тим самим стимулювати транспорт перевозити пільгових пасажирів, держава повинна використовувати механізм дотацій, надаючи в такий спосіб додаткові стимули перевізникам. Дотації держави призначені для компенсації додаткових граничних витрат на перевезення пільгових пасажирів.

Ситуація рівноваги, яка відповідає соціально обумовленому попиту і витратам транспорту без державних дотацій, приведе до зростання тарифу на проїзд. Така ситуація суперечить теоретичній і практичній концепціям соціально орієнтованої ринкової економіки: для перевезення пільгових пасажирів потрібне підвищення тарифу на проїзд для пасажирів, які платять. Встановлення державою ціни за проїзд визначає новий рівень рівноваги і новий суспільно обумовлений при заданому тарифі рівень пасажирських перевезень. При нееластичній пропозиції транспортних послуг дотація може досягати значних розмірів, що тотожне збільшенню ціни перевезення одного пасажира, у той час як для пасажирів, що платять, ціна повинна дорівнювати встановленому тарифу.

Таким чином, дотація, з одного боку, для виробника означає гіпотетичний приріст ціни продажу послуг, що дає йому можливість окупати підвищені витрати на провезення з урахуванням пільговиків. З іншого боку, держава знижує ціну проїзду (або утримує її на рівні регульованого тарифу) для пасажирів, що платять, тим самим забезпечує соціальну справедливість стосовно незаможних громадян.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Беручи до уваги всі вищевказані доводи, ми розділяємо точку зору вчених І.В. Вознюка і А. Гарсоя, що в умовах державного регулювання транспортного тарифу надання необхідного обсягу автопослуг треба забезпечувати додатковими ресурсами (субсидіями або дотаціями) [39]. Очевидність даного висновку підтверджують проведені вище дослідження: ринкові умови господарювання змінили механізм взаємодії попиту та пропозиції на суспільному транспорті, а використовуване з метою соціального захисту населення державне обмеження вартості проїзду без відповідної компенсації підприємствам понесених витрат приводить до збитковості функціонування даної галузі національної економіки.

Система методів державного управління, що застосовуються для регулювання галузі пасажирських перевезень в Україні, подана в таблиці 1.5. При цьому слід зазначити, що існує певна неузгодженість методів державного регулювання галузі пасажирського автотранспорту, яка виявляється в невідповідності прогнозованої та реальної їх дії, внаслідок чого основна їх частка не має того впливу, який передбачається при застосування цих методів. До того ж, деякі достатньо впливові методи регулювання не використовуються зовсім. Змінити ситуацію можливо лише за умови повної узгодженості мети цього регулювання і комплексу методів, призначених для цього.

Узгодження цілей і інтересів суб'єктів господарювання відбувається через дію ринкових механізмів, фінансового механізму підприємства, а також дію регулюючих механізмів, у тому числі механізмів державного та регіонального регулювання та підтримки.

Вплив на розвиток підприємства та стимулювання його діяльності здійснюється на двох рівнях – рівні держави (макрорівень) та рівні конкретного суб'єкта господарювання (мікрорівень). Макрорівень містить в собі елементи регулюючих механізмів: державного регулювання ринкових процесів, правового регулювання підприємницької діяльності, соціального регулювання, політичного регулювання тощо. При цьому на макрорівні використовуються зазначені нижче методи впливу на розвиток суб'єктів господарювання.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Таблиця 1.5

Методи державного регулювання, що використовуються в галузі пасажирського автотранспорту

Методи	Інструменти впливу	Вплив на підприємства автотранспорту та споживачів	
		прогнозований	реальний
Адміністративні: а) регламентування;	Закони України "Про транспорт", "Про автомобільний транспорт України", "Про дорожній рух", Статут автомобільного транспорту України	Визначають загальні засади діяльності автомобільного транспорту, завдання та функції державного регулювання та контролю, встановлюють вимоги до перевізників та відповідальність за їх порушення	
	Закон України "Про ліцензування певних видів господарської діяльності", Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом	Встановлюють кваліфікаційні, технічні, організаційні та інші вимоги до провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом	
б) нормування	Нормативні акти, що встановлюють норми витрат пального, спрацювання автошин, вимоги до кваліфікації водіїв, проходження техогляду, види документації (дорожніх, квитково-касових листів, білетної продукції тощо)	Встановлюють стандарти роботи в галузі автотранспорту	
Економічні: а) примусові	Наказ Мінтрансу про затвердження тарифів на проїзд пасажирів та перевезення багажу в автобусах міжміських і міжобласних маршрутів	Створення сприятливих умов для забезпечення перевезення пасажирів і багажу автобусами міжміських і міжобласних маршрутів	Встановлені обмеження ціни не відповідають політиці вільного ціноутворення в ринковій економіці та стримують розвиток підприємства
	Система податків та зборів	Ефективно перерозподіляє фінансові ресурси	В умовах фінансової кризи створює надмірне податкове навантаження для підприємств
б) заохочувальні	Податкові пільги для пасажирських автопідприємств з податку на транспорт та для деяких частково з податку на землю	Сприяння розвитку підприємства, часткове зменшення податкового навантаження	
	Прискорена амортизація	Забезпечення процесу ефективного відтворення основних засобів	Не працює внаслідок великого зносу основних засобів та малої частки амортизаційних відрахувань
	Субвенції на покриття витрат від безкоштовного перевезення пільгових категорій населення	Відшкодування витрат підприємствам, а також виконання соціальної функції автотранспорту	Не відпрацьований механізм відшкодування, яке становить лише 20 % від обрахованих витрат

"УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ" Державний вищий навчальний заклад State Higher Educational Institution "UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

Продовж. табл. 1.5

Метод	Інструменти впливу	Вплив на підприємства автотранспорту та споживачів	
		прогнозований	реальний
	Контрактне фінансування	Забезпечення стабільності умов роботи підприємств, страхування АТП від фінансових ризиків, як наслідок – гарантія забезпечення АТП соціальної функції	Не застосовується
	Роздержавлення автотранспортних підприємств, допуск на ринок автопослуг підприємств різних форм власності та приватних підприємців	Створення конкурентних умов функціонування галузі і, як наслідок, – її розвиток	Нерівноправні умови оподаткування та вимоги до різних суб'єктів господарювання поглибили фінансову кризу великих АТП
	Лізингові відносини та пільгове кредитування на інвестування в основні засоби	Створення умов для розвитку технічної бази – передумова стабільності підприємств автотранспорту	На сьогоднішній день не використовується
Соціально-психологічні	Наявність великої кількості пільгових категорій населення, яким надано право безоплатного користування транспортом загального призначення	Піклування про соціально незахищені верстви населення, складова загальної соціальної політики	Підприємства не отримують повної компенсації, що призводить до банкрутства та закриття маршрутів. Цей метод не узгоджується з регулюванням тарифу та примусом з боку держави на виконання безоплатних послуг

Державний вищий навчальний заклад
УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ
НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ”
State Higher Educational Institution
“UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING
OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE”

Методи економічного стимулювання. За допомогою методів даної групи держава стимулює розвиток пріоритетних галузей, регулює виробництво певних видів товарів, стимулює розвиток науки та техніки, інвестиційну діяльність, що, в свою чергу, надає можливість розвитку підприємницьких структур і окремих суб'єктів господарювання (хоча в умовах України цей механізм далекий від досконалості) [238]. До цих методів можна віднести систему податків, систему кредитування, заохочення інвестицій тощо.

Методи планування. Містять групу методів, що передбачають проведення планово-дослідницьких робіт, які передують соціально-економічному розвитку. Методи даної групи стимулюють розвиток певних галузей, регіонів, певних видів діяльності: реструктуризація, планування розвитку території, регіону, державні замовлення.

Правові методи. Методи даної групи чинять регулюючий вплив через правове регламентування конкретних видів діяльності, систему державних стандартів і методів прямого адміністрування: правове регулювання, адміністративні санкції, систему стандартів [13].

Методи політичного регулювання. На розвиток ринкових можливостей впливає надання різноманітного роду прав і свобод: права на підприємницьку діяльність, права на власність, політичних прав та гарантій тощо.

Вирішальну роль в управлінні процесами забезпечення стабільної роботи автотранспортних підприємств, на нашу думку, все ж відіграє мікрорівень. Мікрорівень конкретизує варіанти дій окремих суб'єктів підприємницької діяльності щодо пошуку варіантів розвитку ринкових можливостей: маркетингові дослідження, розробка власної цінової політики, удосконалення внутрішньої організаційної структури, забезпечення фінансової стабільності за рахунок вдосконалення фінансового механізму підприємства, і, як наслідок, – забезпечення сталого розвитку підприємства тощо.

У теорії і практиці управління методи впливу на об'єкт прийнято поділяти на: адміністративні, економічні і соціально-психологічні. Ці методи застосовуються, як правило, одночасно в тому чи іншому поєднанні, але провідними є економічні,

вплив яких може бути як прямим, так і непрямим. Проте в умовах нашої держави потрібно враховувати й адміністративні методи, вплив яких все ще досить суттєвий.

У цілому адміністративний вплив заснований на законодавчих чи адміністративних обмеженнях і не пов'язаний з вартісними факторами. *Адміністративні методи* ґрунтуються на обов'язковому виконанні тих чи інших правил або розпоряджень та здійснюються в таких формах:

- прямі адміністративні розпорядження, постанови обов'язкового характеру тощо;
- правила, які регулюють діяльність функціонуючих у регіоні підприємств (нормативне регулювання);
- рекомендації, а також контроль (податковий, фінансово-бюджетний).

За допомогою адміністративних методів місцеві органи управління регулюють процеси приватизації, вирішують питання залучення позичкового капіталу, використання регіональних природних ресурсів, а також питання, пов'язані з соціальними процесами.

Проте лише адміністративними методами не можна забезпечити ефективне вирішення всієї сукупності проблем, які виникають в автотранспортному процесі. Тому адміністративні методи повинні використовуватися у взаємозв'язку з економічними методами. В ринковій економіці більш дієвими виявляються *економічні методи.* Більшість з них впливають на рівень підприємства, деякі – і на рівень споживання послуг, іноді й на рівень контрагентів підприємства. В основі цих методів лежать економічні відносини, засновані на матеріальній зацікавленості та відповідальності за наслідки прийнятих рішень. Вони припускають використання таких економічних важелів, як собівартість, ціна, прибуток, рентабельність, зарплата, фонди матеріального заохочення, кредит, що дозволяють з більшою ефективністю вирішити поставлені перед підприємствами задачі.

До ознак, що характеризують економічні методи, відносять:

- використання стимулюючих засобів, створення економічної зацікавленості, що спонукає об'єкт управління діяти в потрібному напрямку і досягати

ініціативного вирішення поставлених перед ним завдань без спеціальних розпоряджень та вказівок керівних органів;

- надання об'єкту управління можливостей вибору між способами дій;
- порушення встановлених показників та умов не супроводжується для виконавця прямим стягненням, а лише призводить до негативних наслідків господарського порядку, які він відчує в результаті своїх невірних дій.

Всі економічні методи державного регулювання розвитку підприємств можна поділити на дві групи: *примусові механізми* (штрафні санкції, цінове (тарифне) регулювання, податки, збори тощо) та *заохочувальні механізми* (податкові, митні, торгові та інші пільги, пільгове кредитування, субсидування цін тощо).

Кожний з економічних методів може справляти прямий і непрямий вплив, а також бути позитивним або негативним методом. Наприклад, матеріальна зацікавленість може виступити і як позитивний, і як негативний метод (прибуток за будь-яку ціну).

Враховуючи дані положення і відмінності, що характерні для сучасної ринкової економіки, в порівнянні з плановою, відмінності між двома видами методів регулювання та забезпечення підтримки підприємств показані в таблиці 1.6.

З метою аналізу ефективності використання економічних методів пропонується класифікувати їх за рядом ознак (рис. 1.7). Залежно від об'єкта впливу дані методи можна розділити на дві групи: методи зовнішнього впливу і методи внутрішнього впливу. Економічні методи зовнішнього впливу використовуються для регулювання відносин підприємства із господарюючими суб'єктами, що являють собою його зовнішнє макросередовище (держава, підприємства-конкуренти, населення) в сфері стимулювання пропозиції та попиту на автопослуги.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Таблиця 1.6

Відмінності адміністративних і економічних методів підтримки розвитку підприємств

Адміністративні методи	Економічні методи
Базуються на конкретно-адресних завданнях, орієнтуються на досягнення цілей системи шляхом формування її чіткої структури, створення умов для підготовки, прийняття і реалізації управлінських рішень	Базуються на загальних правилах поведінки, вибору економічної стратегії
Відображають прямий вплив на об'єкти управління	Непрямий вплив на об'єкти управління, враховують економічні інтереси підприємств різних форм власності
Значна частина відповідальності за прийняті рішення лягає на органи управління, права органів управління обмежені	Передбачають повну самостійність суб'єктів господарювання при високій відповідальності за проведені дії та їх наслідки
Адміністративні розпорядження, як правило, однозначні, вимагають обов'язкового виконання, істотні відхилення від розпоряджень не допускаються	Стимулюють суб'єктів господарювання до підготовки альтернативних рішень і вибору, оптимального з точки зору інтересів даного суб'єкта, і з врахуванням допустимого економічного ризику

Якщо за мету ставиться стимулювання попиту на автопослуги, то підприємство може виступати як суб'єкт впливу, а об'єктом впливу буде населення та підприємства-конкуренти. При стимулюванні пропозиції на автопослуги підприємство виступатиме об'єктом впливу, а суб'єктами впливу будуть державні органи влади і підприємства-конкуренти. З метою стимулювання попиту підприємство може обрати одну з найбільш ефективних стратегій ціноутворення, що дозволить максимізувати прибуток. Залежно від обраної цінової політики будуть присутні і такі економічні методи, як зниження ціни для певної категорії споживачів послуг або відстрочення кінцевого розрахунку для постійних клієнтів тощо.

Державний вищий навчальний заклад "УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ" НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ
State Higher Educational Institution "UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

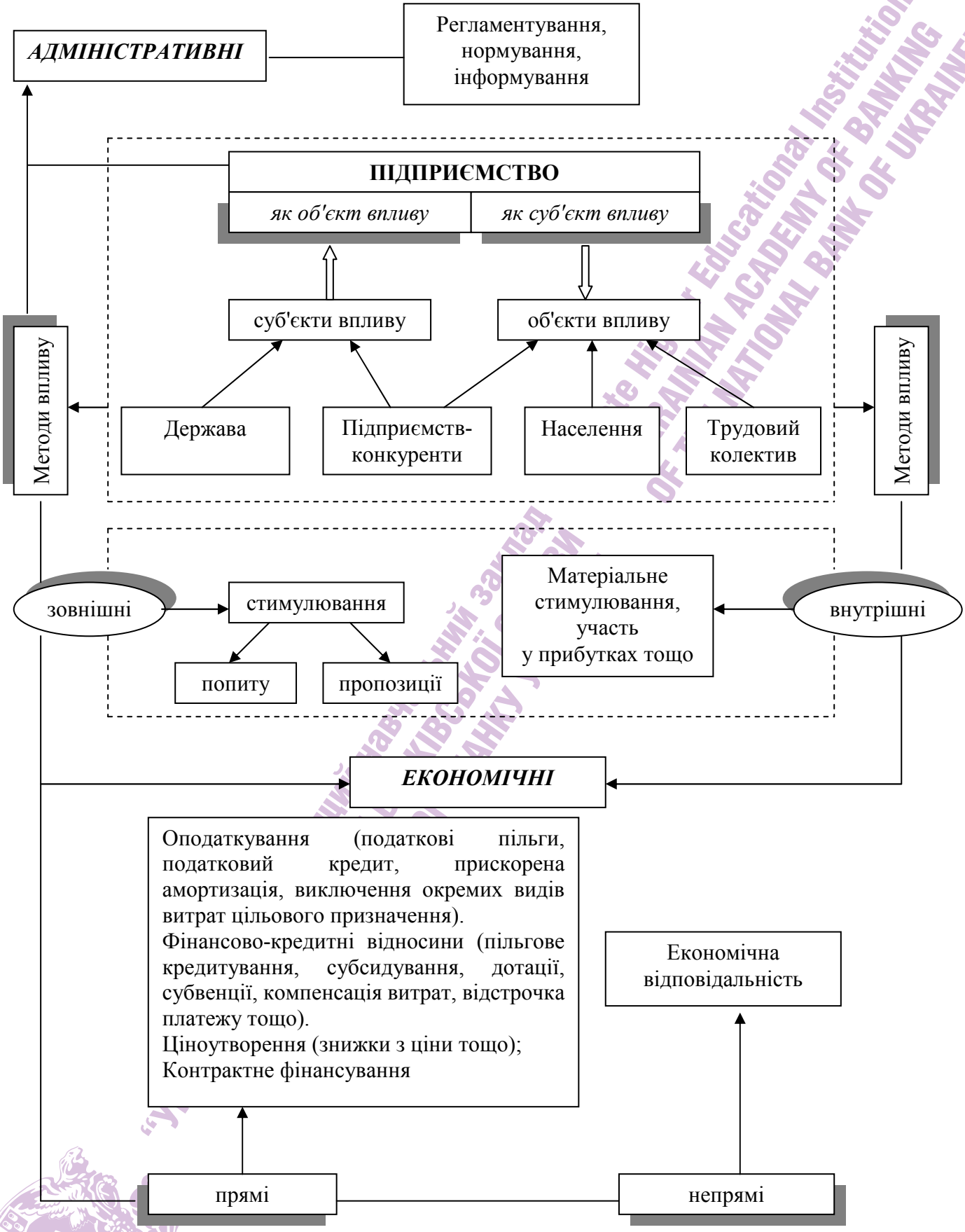


Рис. 1.7. Класифікація економічних методів впливу на автотранспортні підприємства

Такі методи стимулювання попиту мають прямий вплив. В той же час, на обсяги попиту істотно впливають методи непрямого впливу з боку інших господарюючих суб'єктів, і в першу чергу з боку держави. Державні органи влади впливають на господарюючі суб'єкти через законодавчу і нормативну базу.

Крім зовнішніх методів стимулювання діяльності підприємство використовує внутрішні методи економічного впливу. В даному випадку підприємство виступає як суб'єкт впливу, а трудовий колектив – як об'єкт впливу. Також ефективними можуть стати такі економічні методи, як матеріальне стимулювання, участь у прибутках тощо.

Таким чином, необхідність державного регулювання автотранспортного процесу та формування ринку автотранспортних послуг викликана особливостями галузі. Саме державні методи є дієвими з погляду можливості управління формуванням ринку автотранспортних послуг та забезпеченням підтримки розвитку підприємств. Державні інститути можуть впливати на рівень споживача, підприємства, а також на мікро- та макросередовище, в якому функціонує підприємство.

Державний вищий навчальний заклад "УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ"
State Higher Educational Institution "UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

Висновки до 1 розділу

У дослідженнях, присвячених фінансовому механізму, незалежно від того, у якій сфері вони проводяться, прямо чи опосередковано використовуються такі загальнонаукові поняття, як: "фінанси", "фінансові відносини", "особливості фінансово-господарської діяльності", "механізм". Тому теоретичне дослідження проблем формування фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту з метою забезпечення їх стабільної роботи необхідно починати з розкриття саме цих понять.

Аналіз економічних джерел дозволяє стверджувати, що досліджені як загальні проблеми фінансового механізму, так і особливості його функціонування в різних галузях і сферах економіки. Проте наукових досліджень стосовно фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту поки що недостатньо. Необхідно також враховувати, що більшість робіт були написані в умовах соціалістичних, а не ринкових способів господарювання.

Практика країн з розвиненою економікою підтверджує, що за своєю соціальною природою громадський транспорт не здатний ефективно функціонувати і розвиватися без фінансової підтримки державних органів управління. Це вимагає розробки та впровадження ефективного механізму участі держави у фінансуванні інфраструктури транспорту загального користування з урахуванням інтересів суб'єктів ринку пасажирських автопослуг. При цьому специфічні ознаки транспорту та особливості діяльності пасажирських автопідприємств визначатимуть напрямки вдосконалення та особливості фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту.

Транспорт виступає активним об'єктом ринкових відносин, від ефективної діяльності якого залежить нормальне функціонування і розвиток усіх галузей національної економіки і соціальної сфери. Основними особливостями транспорту є наступні:

- в результаті процесу перевезення не створюється новий продукт у вигляді особливої речі;

- виробництво і споживання являють собою єдиний і одночасний процес;

- відсутність у структурі витрат на виробництво транспортної продукції витрат на сировину;

- органічний зв'язок з усіма галузями матеріального і нематеріального виробництва;

- пасажирський автотранспорт виконує соціальну функцію – автопослуги повинні бути доступними для соціально незахищених категорій населення;

- невирішеною залишається проблема так званої планової збитковості підприємств пасажирського автотранспорту, яка з'явилася ще за часів планової економіки колишнього СРСР, коли ринок пасажирських автотранспортних послуг був монопольним, повністю контролювався і регулювався державою.

- при державному регулюванні тарифів на приміські та міжміські перевезення в умовах нерегульованих ринкових цін на паливно-мастильні матеріали, запчастини та шини собівартість перевезень постійно зростає; механізм оперативного коригування тарифів відсутній.

Держава відіграє провідну роль у формуванні та регулюванні ринку автотранспортних послуг. Від того, як побудує держава відносини з суб'єктами транспортного ринку, залежить сценарій подальшого розвитку галузі в цілому. При цьому державне регулювання діяльності підприємств слід розглядати не як повернення до старої адміністративної системи опікування підприємствами, а як засіб оптимізації фінансових відносин в державі та регіоні. Державні органи, проводячи активну соціально-економічну політику, не повинні брати безпосередньої участі в управлінні транспортним виробництвом. Але у питаннях дотримання безпеки перевезень, охорони довкілля, досягнення світових стандартів якості обслуговування пасажирів контроль та регулювання з боку держави повинні посилюватися. В даний час існує певна неузгодженість методів державного регулювання галузі пасажирського автотранспорту, яка виявляється в невідповідності прогнозованої та реальної їх дії, внаслідок чого основна їх частка не має того впливу, який передбачає застосування цих методів. Виходячи з того, що державне регулювання діяльності пасажирських автопідприємств є важливим

методом забезпечення їх стабільної роботи, воно потребує узгодженості методів регулювання з інтересами всіх учасників транспортного процесу, а також перегляду комплексу методів, що застосовуються, для максимального ефекту від їхньої реалізації.

З урахуванням вищевикладеного зазначимо, що в сучасних умовах стабільна робота пасажирських автопідприємств залежить від методів та форм державного регулювання галузі та функціонування фінансового механізму як складової управління підприємством. При цьому специфіка галузі пасажирських автотранспортних перевезень визначатиме особливості фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту.

Основні результати першого розділу опубліковані у роботах [142, 181].

Державний вищий навчальний заклад "УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ"
State Higher Educational Institution "UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

РОЗДІЛ 2

РОЗРОБКА ФІНАНСОВОГО МЕХАНІЗМУ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОТРАНСПОРТУ

2.1. Аналіз діяльності підприємств пасажирського автотранспорту та передумови побудови фінансового механізму їх функціонування

Неправильно обрані концепції ринкових трансформацій у суспільстві та непослідовність реформ призвели до втрати контролю держави над стратегічно важливими сферами виробництва, зовнішньоекономічною діяльністю та джерелами бюджетних надходжень, викликали спад виробництва, поглибили диспропорції, загострили фінансову кризу та мали багато інших негативних соціально-економічних наслідків. У свою чергу, економічна криза та зниження життєвого рівня населення спонукали значне скорочення обсягів транспортних послуг і створили ситуацію, коли пропозиція на ринку транспортних послуг стала значно перевищувати попит. Соціально-економічне становище в Україні залишається дуже складним. Набагато знизилась ділова активність у промисловості, сільському господарстві, будівництві та на транспорті.

Падіння обсягів виробництва не могло не позначитися на стані магістрального транспорту, що особливо відчувається на фоні загальносвітової транспортної кон'юнктури. Світовий транспорт в цілому у 90-х роках XX ст. розвивався досить успішно, але в Україні спостерігалися цілком протилежні тенденції.

Як зазначають вітчизняні дослідники Д. Богиня та Г. Волинський, за технічною оснащеністю засобами виробництва і рівнем технології Україна на 50 років відстає від розвинутих країн: 40 % основних фондів функціонує більше 20 років, ще 40 % – від 10 до 20 років. Ступінь їх зносу становить 43 %, а для промисловості і капітального будівництва відповідно 48 % та 61 % [25]. У транспортній галузі має місце значний спад обсягів перевезень, критичного рівня досяг фінансовий стан галузі, зношується матеріально-технічна база, що призводить

до зростання потреб у реконструкції, ремонті та технічному обслуговуванні, відбувається скорочення транспортних парків, оскільки старі пасажирські автобуси виходять з експлуатації, а нові практично не надходять. Парк автомобільного транспорту потребує значних змін шляхом збільшення його кількості, створення оптимальної структури за пасажиромісткістю і переведення його на споживання екологічно ефективних видів палива. Великий відсоток збиткових підприємств у загальній їх кількості, а також їх зростання говорить про критичний стан галузі.

В таблиці 2.1 наведені основні показники діяльності автотранспортних підприємств за роками, аналіз яких дозволяє оцінити загальну ситуацію, що склалася в галузі.

Проведений аналіз стану галузі автотранспорту свідчить про поступовий її занепад [194]. Пасажирооборот з 1990 по 2003 роки скоротився на 46 %, в тому числі пасажирооборот на автотранспорті скоротився майже на 56 %. Причинами цього стали:

- скорочення кількості маршрутів в приміському сполученні у 2,5 раза, у міжміському – у 2,1 раза (за даними Державтотрансндіпроекту);
- скорочення кількості рейсів майже в 1,6 раза;
- зниження життєвого рівня населення і, як наслідок, скорочення платоспроможного попиту на послуги автотранспортних підприємств.

Проте в умовах падіння головного показника обсягу роботи транспортної системи, її внутрішня структура в цілому залишається незмінною, зберігаючи лідируюче місце за автомобільним транспортом, питома вага якого в 2003 р. склала 87,11 %. Автомобільний транспорт лідирує не тільки за питомою вагою пасажирських перевезень в країні, але й за темпами ринкових перетворень. Починаючи з 1993 р., Міністерство транспорту проводить цілеспрямовану політику роздержавлення підприємств автотранспорту, і цей процес найбільш інтенсивно проходив на автотранспорті загального користування. До 2000 р. було практично завершено процес приватизації державних підприємств і зараз тут працює понад 70 тисяч зареєстрованих транспортних операторів [18].

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Таблиця 2.1

Основні показники роботи автотранспорту України у 1990-2003 рр.

(за даними Державного комітету статистики України)

Найменування показника	Роки									
	1990	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**
Пасажирооборот транспорту загального користування, млрд. пас.-км										
Всі види транспорту	225,5	120,2	116,1	111,3	109,9	108,2	113,6	113,4	117,2	121,2
в т.ч. автомобільний	90,3	34,8	34,8	27,3	26,3	26,8	29,3	30,9	36,0	40,1
Відправлення (перевезення) пасажирів за видами сполучення окремими видами транспорту, млн. пасажирів										
Всього автобусне сполучення	8331	3483	3305	2512	2403	2502	2604	2722	3068	3297
Міжміське сполучення	461	215	202	176	149	149	154	174	167	178
В т.ч. автобуси	311	131	126	107	95	97	97	116	114	114
Внутрішньо-міське сполучення	11304	4924	5180	5859	6435	6640	6499	6397	6429	6414
В т.ч. автобуси	5394	2187	2273	1704	1603	1731	1789	1946	2262	2494
Приміське сполучення	3212	1677	1385	1147	1165	1122	1174	1086	1115	1119
В т.ч. автобуси	2626	1165	906	701	705	674	718	660	692	689
Індекси обсягу відправлення (перевезення) пасажирів транспортом загального користування, % відносно 1990 року										
Всі види транспорту	100	46	45	48	52	53	52	51	51	51
Автомобільний (автобуси)	100	42	40	30	29	30	31	33	37	40
Середньомісячна заробітна плата працівників за галузями економіки										
Всього	Крб.	Грн.								
	244	73	126	143	153	178	230	311	-	-
Транспорт	258	90	160	167	196	235	340	480	-	-
Автомобільний транспорт	251	63	109	118	127	133	161	216	-	-

Дефіцит фінансових ресурсів викликаний великою часткою пасажирів пільгових категорій і неповною компенсацією із бюджету збитків по їх перевезенню, високим рівнем зносу транспортних засобів, зростанням цін на паливо

та енергію, запасні частини, збільшенням поточних витрат на технічне обслуговування та ремонт застарілої техніки. Також не останню роль відіграє неефективна інвестиційна діяльність АТП внаслідок нестачі власних фінансових ресурсів та неспроможність визначити альтернативні методи фінансування. Стабільна робота підприємств пасажирського автотранспорту неможлива без вирішення проблеми рухомого складу. Без цього досить складно забезпечити необхідну регулярність та безпеку руху, високу якість послуг і підтримувати на якісному рівні інші показники.

За прогнозними оцінками розвитку і розміщення продуктивних сил України на період до 2010 р., підготовленими провідними економістами Національної академії наук України, транспортний комплекс України не досягне показників 1990 р. впродовж поточного десятиліття. При цьому зважену оцінку поточного становища транспортного сектора дає Концепція реформування транспортного сектору України, при розробці якої були враховані аналіз та пропозиції Світового банку щодо реформування транспортних галузей, а також існуюча соціально-економічна ситуація в країні, вітчизняний та зарубіжний досвід. В ній зазначається, що лише на завершальному етапі реформування транспортного комплексу буде в основному завершена його модернізація на ринкових засадах, приватизація усіх галузей, подальша лібералізація цін і тарифів на перевезення і послуги, реалізація стратегії розвитку, орієнтована на високі технології; активні інтеграційні процеси зі світовою економічною і транспортною системами [52]. Принципові зміни мають відбутися у напрямку інтеграції українського автотранспортного комплексу до європейської системи міжнародних автомобільних перевезень.

Аналізуючи динаміку перевезень пасажирів магістральними видами транспорту по регіонах України, ми спостерігаємо однакові тенденції (табл. 2.2), адже проблеми галузі та її стан загалом майже однакові на території всієї держави. Більш детальний аналіз функціонування галузі пасажирських автотранспортних перевезень проведений нами на прикладі Сумської області.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Таблиця 2.2

Пасажирооборот автомобільного транспорту по регіонах, млн. пас.-км

Найменування регіону	Роки							
	1990	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**
Україна всього, в тому числі	90304	34789	34833	27282	26305	26823	29382	30956
Автономна Республіка Крим	4713	2123	1972	1798	1892	1587	1646	1554
Області: Вінницька	2651	1289	1135	998	945	1047	1100	1077
Волинська	1700	1070	973	673	617	693	685	638
Дніпропетровська	8684	2939	2975	2514	1962	1710	1991	2419
Донецька	11587	3236	3057	3166	2717	2247	2731	3260
Житомирська	2664	1247	1074	719	737	612	507	571
Закарпатська	1570	730	726	514	550	629	501	399
Запорізька	3854	1604	1776	1129	1169	1408	1497	1622
Івано-Франківська	2196	1123	933	802	711	719	660	678
Київська	3497	1323	1263	1048	940	962	977	750
Кіровоградська	2274	904	915	581	546	512	541	904
Луганська	6468	1747	1831	1351	1233	1037	1219	1635
Львівська	4204	3103	3713	1757	1834	1938	2068	1575
Миколаївська	2253	408	638	463	414	403	415	614
Одеська	4570	1435	1719	1349	1262	1728	2386	2211
Полтавська	2206	918	703	851	870	823	947	868
Рівненська	1786	410	505	551	595	665	922	1046
Сумська	1890	752	699	563	478	438	567	412
Тернопільська	1570	563	464	433	426	501	444	524
Харківська	4642	2041	1544	1017	1033	930	963	1033
Херсонська	2293	786	555	575	433	592	754	962
Хмельницька	2215	941	824	752	585	562	608	748
Черкаська	2880	704	964	875	847	973	782	759
Чернівецька	2044	1099	967	632	592	302	893	743
м. Київ	4844	2008	2055	1562	2348	2812	2862	3233
м. Севастополь	...	...	612	355	316	269	397	420

Для дослідження були взяті автотранспортні підприємства Сумської області, які, починаючи з 1997 р., були перетворені на відкриті акціонерні товариства. Ці підприємства надають автопослуги з перевезення вантажів та пасажирів. Умовно ми розбили їх на три групи: пасажирські, вантажні та змішані (надають послуги з перевезення і пасажирів, і вантажів). Така класифікація дозволяє більш чітко побачити відмінності пасажирських та вантажних перевезень і проаналізувати вплив внутрішніх та зовнішніх чинників на діяльність автотранспорту.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

До початку процесу створення умов для розвитку ринкової конкуренції пасажирських та вантажних перевезень в межах Сумської області існувало 22 спеціалізованих автотранспортних підприємства, в тому числі: 5 пасажирських, 5 вантажних та 12 вантажо-пасажирських. Починаючи з 1997 р. з проведенням приватизації основну частку становили акціонерні товариства відкритого типу, вони були створені шляхом роздержавлення і викупу акцій колективами автотранспортних підприємств. За період з 1997 р. до сьогодні з 22 акціонерних товариств, що були створені на базі колишніх АТП, 4 підприємства, які займались вантажними та пасажирськими перевезеннями, збанкрутіли.

Станом на 01.09.2003, за даними Сумського обласного автотранспортного управління, яке проводить ліцензування та координування перевезень на території області, нараховується всього 1258 зареєстрованих перевізників різних форм власності, в тому числі: юридичні особи – 255, фізичні особи – 1003. В таблиці 2.3 наведені дані про кількість перевізників за видами перевезень.

Таблиця 2.3

Аналіз складу перевізників за видами перевезень по Сумській області станом на 01.09.2003

Види перевезень	Форми організації		
	Всього	в тому числі	
		юридичні особи	фізичні особи
Перевезення пасажирів	689	20	669
Перевезення вантажів	342	109	233
Перевезення пасажирів та вантажів	227	126	101
Всього перевізників	***1258***	***255***	***1003***

Отже, кількість перевізників, що займаються перевезеннями пасажирів, збільшилася в 137,8 раза, причому основна їх кількість – це фізичні особи (97 %). Кількість вантажних перевізників збільшилася в 68,4 раза (фізичні особи складають 68 % від загальної кількості). Кількість перевізників, що займаються змішаними

Державний вищий навчальний заклад "УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ"
State Higher Educational Institution "UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

перевезеннями, збільшилася в 18,9 раза, фізичні особи складають 44 % від загальної кількості перевізників (див. табл. 2.3).

Взаємовідносини автотранспортних підприємств області з іншими економічними суб'єктами, що виявляються в грошових та інформаційних потоках, продемонстровані на рис. 2.1. В сучасних умовах відносини з виробниками та постачальниками основних засобів дуже слабкі через фінансову кризу автотранспортних підприємств (тому на рисунку грошовий потік до ринку основних засобів позначений перерваною лінію). Так, серед 22 підприємств Сумської області останніми роками лише Конотопське АТП-15907 придбало близько десяти мікроавтобусів Івеко, застосувавши не досить вдалу схему фінансування. Також нами були окремо виділені відносини автотранспортних підприємств з об'єднаннями автостанцій з огляду на значимість цього грошового потоку, який в Сумській області складає 10 % від отриманих доходів. Це стосується лише пасажирських автотранспортних підприємств, які обслуговують приміські, міжміські та міжнародні маршрути. Також пунктирною лінією нами був виділений грошовий потік із бюджету до підприємства, оскільки він має місце лише у відносинах держави з пасажирськими автотранспортними підприємствами, що надають послуги з безкоштовного перевезення пільгових категорій громадян.

Проаналізуємо обсяги перевезень маршрутними автобусами (рис. 2.2). Згідно з даними з 1997 р. відбулося значне скорочення кількості перевезених пасажирів за всіма видами перевезень, але найбільше скорочення відбулося в міжміському сполученні (у 2003 р. лише 25,4 % до рівня 1997 р.). Головними чинниками, які вплинули на таку ситуацію, є: втрата великими АТП значної кількості маршрутів, від яких вони відмовились внаслідок збитковості; збільшення кількості перевізників, тобто посилення конкуренції.

Дочірній вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

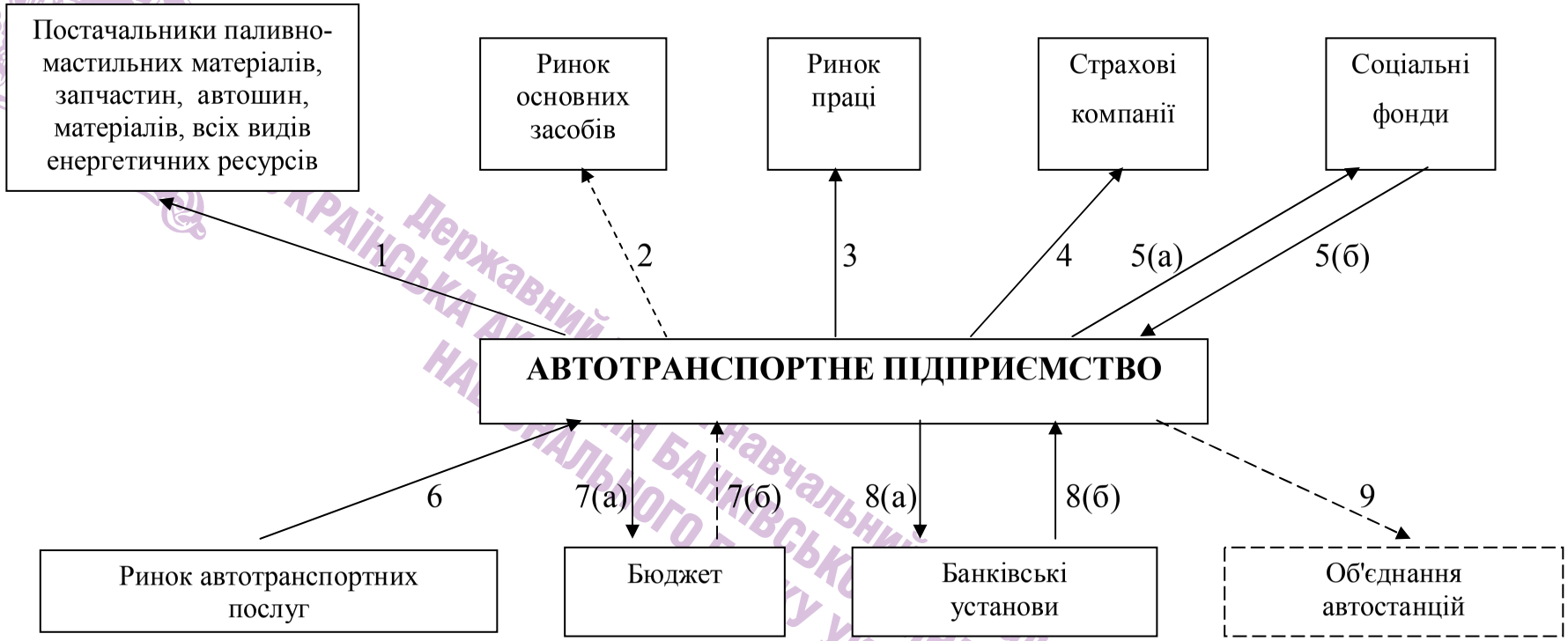


Рис. 2.1. Взаємовідносини автотранспортного підприємства з іншими економічними суб`єктами

1 – оборотний капітал підприємства; 2 – капітальні вкладення; 3 – оплата праці найманих працівників; 4 – обов'язкове державне страхування; 5(а) – перерахування грошових коштів до фондів обов'язкового державного соціального страхування; 5(б) – перерахування грошових коштів з фондів обов'язкового соціального страхування в разі настання страхових подій; 6 – отримання виручки від реалізації автопослуг; 7(а) – платежі до бюджету; 7(б) – отримання цільових дотацій, субвенцій та компенсацій за безкоштовне перевезення пільгових категорій громадян; 8(а) – платежі до банківських установ за розрахунково-касове обслуговування, надання довідок згідно з законодавчими актами, повернення кредитів та сплата відсотків по ним тощо; 8(б) – отримання кредитів; 9 – платежі за автостанційне обслуговування.

Державний навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

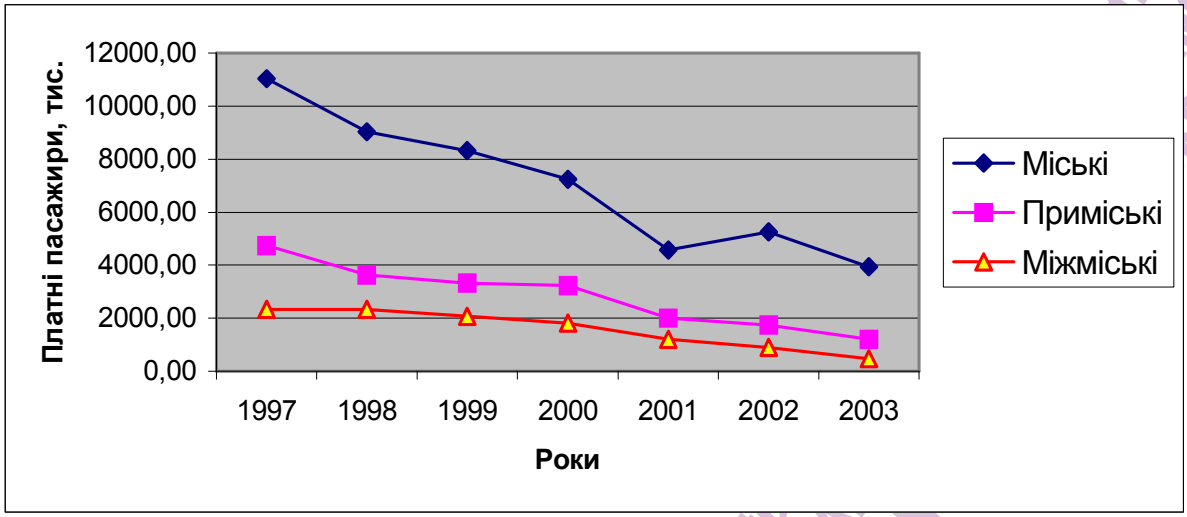


Рис. 2.2. Обсяги перевезень маршрутними автобусами платних пасажирів по Сумській області, тис. чол.

Як бачимо з рис. 2.2, існує тенденція до подальшого зниження кількості пасажирів в усіх видах сполучення.

Що стосується кількості транспорту у власності підприємств, то ситуація з кожним роком погіршується: за 7 років (з 1997 по 2003 р.) загальна кількість автомобілів скоротилася на 38,2 %; в тому числі автобуси – на 39,6 %, вантажні автомобілі – на 37,3 % (табл. А.2 додатка А).

В табл. 2.4 подано структуру кількості автобусів, які є у власності пасажирських АТП, з розбивкою за марками і строками експлуатації.

Більшу частку (62 %) серед автобусів займають автобуси строком експлуатації від 10 до 16 років.

В таблиці 2.5 наведені основні зведені показники роботи цих підприємств за роками. Докладні дані, на яких заснована таблиця 2.5, наведені в Додатку Б.

Таблиця 2.4

Структура рухомого складу автопідприємств в експлуатації, од.

№ з/п	Марка автобуса	Всього	Автобуси в експлуатації							
			до 3-х років	3-5 років	5,1-8 років	8,1-10 років	10-16 років	16,1-21 років	38 років	44 роки
1	РАФ-997Д	2	-	-	-	-	1	1	-	-
2	КАВЗ-3271	23	-	-	-	-	22	1	-	-
3	ПАЗ-672	59	-	-	-	-	40	19	-	-
4	ПАЗ-3205	31	1	3	2	3	22	-	-	-
5	ЛІАЗ-677	17	-	-	-	-	16	1	-	-
6	ЛАЗ-42021	7	-	-	-	1	6	-	-	-
7	ЛАЗ-695, 695Н,НГ, ЛАЗ-697	169	-	1	6	43	108	9	1	1
8	ЛАЗ-699Р	37	-	-	1	4	28	4	-	-
9	ІКАРУС-256	43	-	-	-	-	22	21	-	-
10	ІКАРУС-250, 280	14	-	-	-	-	12	2	-	-
11	ІКАРУС-263	1	-	-	-	-	1	-	-	-
12	ІКАРУС-260	9	-	-	-	-	5	4	-	-
13	Мерседес-Бенц	4	-	-	-	2	2	-	-	-
14	ГАЗЕЛЬ	19	12	7	-	-	-	-	-	-
15	ІВЕКО	27	-	25	-	1	1	-	-	-
16	ПЕЖО	1	-	-	1	-	-	-	-	-
17	НЗАС	4	-	-	-	-	4	-	-	-
Всього		**467**	**13**	**36**	**10**	**54**	**290**	**62**	**1**	**1**

Зробимо зауваження, що в дослідженні не враховані дані за малими підприємствами та приватними підприємцями, які не надають інформацію про результати роботи.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Таблиця 2.5

Показники виробничо-фінансової діяльності автотранспортних підприємств Сумської області

Показники	Роки						
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
1. Дохід від автопослуг за бухгалтерською звітністю:							
Всього, тис. грн.	**21578,9**	**19627,1**	**19855,4**	**27028,1**	**27309,2**	**28049,1**	**30128,8**
в т.ч.:							
- пасажирські підприємства	6886,8	6477,9	8106,2	10576,0	9392,7	9069,5	6803,0
- вантажні підприємства	7128,1	6093,6	5091,0	8461,9	11034,5	13423,8	18719,6
- змішані підприємства	7564,0	7055,6	6658,2	7990,2	6882,0	5555,8	4606,2
2. Витрати від автопослуг за бухгалтерською звітністю:							
Всього, тис. грн.	**20532,9**	**20791,1**	**24068,6**	**30478,2**	**29991,2**	**31359,3**	**31900,4**
в т.ч.:							
- пасажирські підприємства	7745,6	8058,1	9570,9	12491,6	10660,4	11277,7	8272,8
- вантажні підприємства	5563,3	5418,5	6062,0	8980,9	11358,3	13856,9	18636,2
- змішані підприємства	7224,0	7314,5	8435,7	9005,7	7972,5	6224,7	4991,4
3. Балансовий результат за бухгалтерською звітністю:							
Всього, тис. грн.	**+1046,0**	**-1164,0**	**-4213,2**	**-3450,1**	**-2682,0**	**-3310,2**	**-1771,6**
в т.ч.:							
- пасажирські підприємства	-858,8	-1580,2	-1464,7	-1915,6	-1267,7	-2208,2	-1469,8
- вантажні підприємства	+1564,8	+675,1	-971,0	-519,0	-323,8	-433,1	+83,4
- змішані підприємства	+340,0	-258,9	-1777,5	-1015,5	-1090,5	-668,9	-385,2
4. Рентабельність							
Всього, %	**+5,1**	**-5,6**	**-17,5**	**-11,3**	**-8,9**	**-10,6**	**-5,6**
в т.ч.:							
- пасажирські підприємства	-11,1	-19,6	-15,3	-15,3	-11,9	-19,6	-17,8
- вантажні підприємства	+28,1	+12,5	-16,0	-5,8	-2,9	-3,1	0,4
- змішані підприємства	+4,7	-3,5	-21,1	-11,3	-13,7	-10,7	-7,7
5. Дебіторська заборгованість							
Всього, тис. грн.	**3064,0**	**2867,5**	**2750,2**	**3025,5**	**3210,0**	**5083,4**	**8384,2**
в т.ч.:							
- пасажирські підприємства	289,6	410,9	559,6	689,6	455,4	1333,6	1622,9
- вантажні підприємства	1605,3	1336,3	1320,3	1539,2	2168,4	3195,7	6123,0
- змішані підприємства	1169,1	1120,3	870,3	796,7	586,2	554,1	638,3
6. Кредиторська заборгованість							
Всього, тис. грн.	**3884,3**	**4701,8**	**8408,6**	**9842,3**	**8498,4**	**11287,7**	**13548,1**
в т.ч.:							
- пасажирські підприємства	1272,5	2045,5	5175,8	5813,1	5197,9	5422,4	5880,2
- вантажні підприємства	1249,0	1000,7	1034,7	1522,0	1317,6	4311,0	6544,8
- змішані підприємства	1362,8	1655,6	2198,1	2507,2	1982,9	1554,3	1123,1

Наведені дані свідчать про те, що ситуація на пасажирських, вантажних та змішаних автопідприємствах дещо відрізняється. В першу чергу, це обумовлено різними підходами до формування тарифів на вантажних та пасажирських

підприємствах. По-друге, головними споживачами вантажних автопослуг є підприємства, а пасажирських – населення, рівень доходів якого значно зменшився, що, в свою чергу, викликає і значне зниження платоспроможного попиту на пасажирські автопослуги. По-третє, рівень доходів пасажирських АТП істотно залежить від наявності та розміру компенсації з Державного бюджету за безоплатний проїзд пільгових категорій населення.

Все це обумовило отримання різних результатів роботи вантажних та пасажирських автотранспортних підприємств. У 1997 р. вантажні АТП отримали прибуток (1564,8 тис. грн.), в той час, як пасажирські АТП мали значні збитки (-858,8 тис. грн.). На кінець 2003 р. пасажирські та змішані автотранспортні підприємства області також отримали збитки, а прибуток вантажних підприємств склав 83,4 тис. грн.

Порівнюючи рівень дебіторської та кредиторської заборгованості, можна побачити різницю між результатами роботи вантажних та пасажирських АТП. Так, для вантажних АТП характерний високий рівень дебіторської заборгованості, який майже не перевищує рівень кредиторської заборгованості. А для пасажирських АТП, навпаки, характерним є низький рівень дебіторської заборгованості відносно рівня кредиторської заборгованості, приблизно 1:5 в 1997, 1998 роках та приблизно 1:10 в 1999-2001 роках.

Головна причина такої різниці полягає в особливості пасажирського транспорту, бо за маршрутні перевезення грошові кошти надходять безпосередньо перед наданням послуги. Крім того, пасажирські підприємства заборгованість бюджету за компенсаціями за безоплатне перевезення пільгових категорій громадян не визнають активами і не відображають в складі дебіторської заборгованості. Слід зазначити, що відповідно до принципів бухгалтерського обліку тільки з надходженням на рахунок підприємства таких компенсацій, вони визнаються активами.

Ми вважаємо за необхідне прокоментувати ситуацію, що склалася на сьогодні відносно компенсацій за безкоштовний проїзд пільгових категорій населення. Згідно із статтею 36 Закону України "Про автомобільний транспорт" пасажирському

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

перевізнику забороняється відмовлятися від пільгового перевезення, а безпідставна відмова від таких перевезень тягне за собою фінансову та адміністративну відповідальність. З цією метою з перевізниками укладається договір про державне замовлення на соціально значущі послуги, в якому визначається порядок компенсації пасажирським перевізникам збитків від таких перевезень, але в межах затвердженого бюджету на відповідний рік. На практиці це призводить до неповного відшкодування збитків АТП, пов'язаних з безкоштовним перевезенням пільгових пасажирів.

Пільги на проїзд автомобільним транспортом передбачені шістнадцатьма законами України і чотирма постановами Кабінету Міністрів, але тільки в п'яти законах і двох постановах передбачено фінансування збитків, пов'язаних з перевезенням пільгової категорії населення із Державного бюджету України або із бюджетів місцевих органів влади [16]. Проте, починаючи з 1996 р. в Державному бюджеті України не передбачене фінансування витрат на перевезення пільгових категорій пасажирів. Перевізники, виконуючи законодавчі акти, зобов'язані забезпечувати права на пільги громадян при використанні ними транспорту. Так, якщо в 1992 р. кількість пільговиків складала 7,3 млн. чоловік, то сьогодні правом безоплатного проїзду користуються більше 18 млн. громадян, в тому числі 13,9 млн. пенсіонерів, 2,4 млн. інвалідів усіх категорій та близько 1 млн. пенсіонерів-чорнобильців [16]. На практиці весь тягар ліг на автотранспортні підприємства, тому галузь працює собі на збиток.

Кількість безоплатно перевезених пасажирів підприємства визначають на підставі статистичної інструкції "Про порядок обліку пасажирів, що перевозяться громадським транспортом на маршрутах" [154]. В результаті складається парадоксальна ситуація: визначену згідно з Інструкцією суму збитків підприємства погоджують у відповідних виконкомах, в результаті чого в бюджет закладають суму відшкодування на рік, а потім коригують її залежно від виконання поточного бюджету (збільшують або зменшують). Але ця компенсація майже завжди визначається за залишковим принципом і не відповідає реальним потребам автопідприємств. Аналіз ситуації в Сумській області свідчить, що конкретні

автопідприємства отримують різну компенсацію, яка складає від 3,9 до 82 % від розрахованої. У середньому рівень компенсації становить приблизно 17 % (див. табл. В.5 додатка В). Це достатньо повно ілюструє загальну ситуацію в галузі.

Проведений нами аналіз доходів та витрат пасажирських АТП Сумської області з 1997 по 2003 роки (див. табл. В.1, В.2 додатку В) та узагальнення результатів подано на рис. 2.3. Як свідчать дані аналізу, з роками розрив між рівнем витрат та рівнем доходів зростає. Причому витрати на кінець 2003 року в 1,2 рази перевищують доходи, тобто за рахунок плати за проїзд компенсується в середньому не більше 82 % експлуатаційних витрат з перевезення пасажирів.

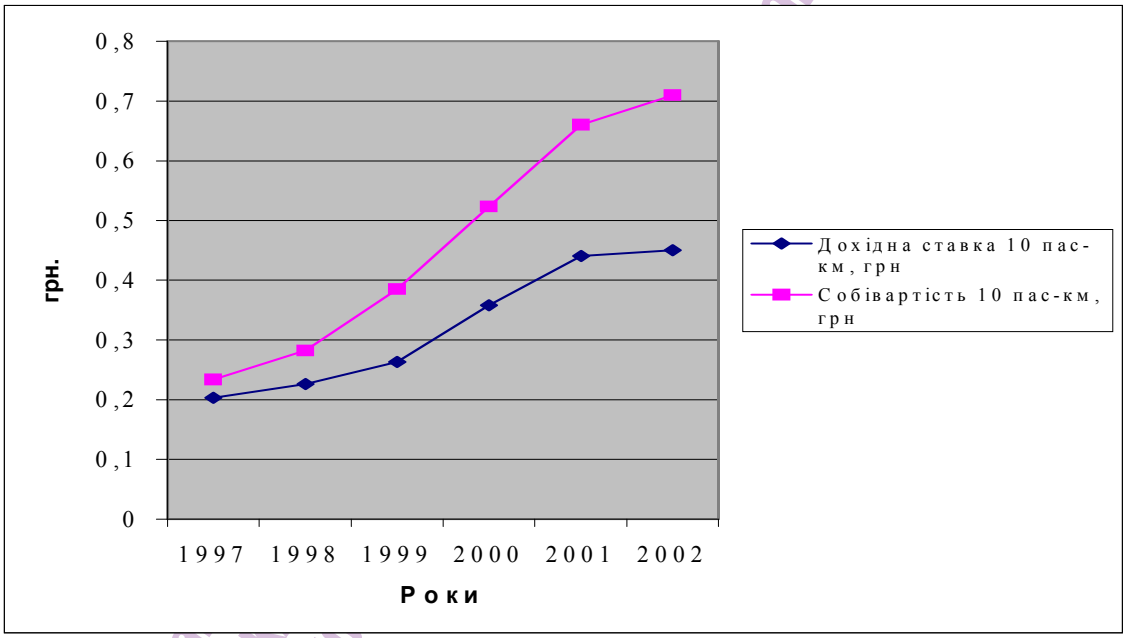


Рис. 2.3. Дохідна ставка та собівартість пасажирських АТП Сумської області за роками

Проведений аналіз стану транспортного сектора дозволив зробити висновок, що незадовільний стан транспорту не є наслідком його недооцінки, а був зумовлений передусім кризовим станом економіки України, що тривав впродовж 90-х років. Керівництво Державного департаменту автомобільного транспорту визнає помилки, які було допущено, але їх виправлення вимагає часу, зважених дій

та попереднього аналізу можливих наслідків. Серед проблем, які зазначені для забезпечення платоспроможного попиту на перевезення при беззбитковому функціонуванні в умовах фінансової кризи, можна виділити наступні:

- низький рівень платоспроможності користувачів;
- неможливість приведення умовно-постійних витрат на утримання інфраструктури у відповідність до обсягів перевезень, які в останні роки багаторазово знизилися внаслідок припинення виробництва на багатьох підприємствах, затримання виплати заробітної плати та ін.;
- відсутність державного протекціонізму в частині звільнення автотранспортних підприємств від надмірного податкового та соціального навантаження;
- відсутність ефективного механізму інвестування в технічне переобладнання та модернізацію матеріальної бази автотранспорту;
- поступове закриття нерентабельних, але соціально необхідних автобусних маршрутів;
- зниження якості пасажирських перевезень внаслідок відсутності державного контролю за роботою рухомого складу на маршрутах (регулярність руху, вимоги безпеки, облаштування маршрутів), що особливо стосується перевізників недержавних форм власності;
- відсутність державної системи компенсації перевізникам витрат, пов'язаних з перевезенням пільгових категорій пасажирів;
- наявність нерівноправних умов функціонування автотранспортних підприємств різних форм власності;
- відсутність узгодженої системи законодавчо-правових актів стосовно пасажирських перевезень тощо.

Визначені нами проблеми існування галузі на сьогоднішній день залишаються невирішеними, що призводить до поступового знищення інфраструктури автомобільного пасажирського транспорту. Проте це неможливо допустити з огляду на економічну та соціальну значимість цієї галузі економіки.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Дослідники А.В. Шмитьков, Я.И. Шефтер, К.В. Трякін зазначають, що транспортна політика держави повинна базуватися на наступних положеннях:

- громадський пасажирський транспорт входить у число пріоритетних інфраструктурних галузей і його стабільне функціонування є необхідною умовою розвитку всіх галузей економіки, поліпшення становища в соціальній сфері, тому він повинен розвиватися швидкими темпами;

- основою державного регулювання транспортної діяльності є законодавча і нормативна система, що передбачає пріоритет інтересів пасажирів, регулює всі взаємини транспортників із замовниками і споживачами вироблених ними автопослуг. Політика у сфері транспортної діяльності повинна будуватися з урахуванням результатів економічної реформи, політичної ситуації і соціально-економічного становища в країні, а правова і нормативна база функціонування автотранспортних підприємств повинна бути адаптована до умов, що змінюються;

- державна підтримка діяльності автотранспортних підприємств є домінуючою частиною роботи органів виконавчої влади, у першу чергу регіональних. Значна частка підтримки повинна здійснюватися через інституціональних споживачів транспортних послуг, а її об'єкти і системи повинні бути під постійним контролем, у тому числі і суспільним, механізми якого забезпечують ефективне використання засобів, призначених для суспільного пасажирського транспорту, тільки за їх прямим призначенням;

- при загальній системі вільного ціноутворення на транспортні послуги держава несе відповідальність за захист інтересів найменш забезпечених верств населення і повинна сприяти антиінфляційному обмеженню росту тарифів і цін на послуги пасажирського транспорту;

- забезпечувати через дотації перевезення пільгового контингенту, тим самим підкріплюючи соціальну спрямованість економічного розвитку;

- податкова, кредитна і дотаційна політики повинні здійснюватися диференційовано, стимулювати реформування механізмів і систем пасажирського автотранспорту, бути спрямованими на випереджальний розвиток цієї інфраструктури [120].

Підтримуючи точку зору російських учених В. Березина, К. Трякіна, Я. Шефтера, А. Шмиткова, необхідно відмітити, що проблема функціонування громадського пасажирського транспорту стосується інтересів трьох взаємодіючих сторін: населення, що користується послугами громадського пасажирського транспорту; виробників транспортних послуг; держави. Автори зазначають, що для осіб, які користуються послугами громадського транспорту, головні складові проблеми – це якість обслуговування, інтервали руху транспортних засобів, величина тарифів і вартості супутніх послуг, рівень транспортної й екологічної безпеки, відповідність ергономічним вимогам. Для автотранспортних підприємств – це відповідність рухомого складу рівню сучасних вимог, експлуатаційно-технічний стан парку, фінансовий стан підприємства внаслідок впливу інфляційних процесів і державної політики в сфері регулювання їх діяльності. І, нарешті, для органів влади, у першу чергу регіональних, найбільші труднощі пов'язані з необхідністю враховувати різні умови функціонування підприємств громадського транспорту з метою фінансування в умовах обмеженості ресурсів, а також ускладненням задач по захисту навколишнього середовища і виділенням коштів для їх вирішення. На нашу думку, господарські і фінансові взаємини повинні формуватися на основі багатокритеріального підходу до узгодження загальних інтересів держави і пасажирських автотранспортних підприємств. Основними критеріями узгодження інтересів держави і пасажирських автопідприємств повинні стати забезпечення ефективності функціонування підприємств пасажирського транспорту, забезпечення зайнятості і добробуту населення, наповнення Державного бюджету, задоволення потреб суспільства в даному виді послуг, забезпечення конкурентноздатності пасажирських транспортних послуг.

Практика показує, що відносини "державні органи влади – АТП" повинні базуватися на контрактній основі. Залучаючи перевізників на контрактних засадах, держава встановлює "правила гри" для всіх суб'єктів ринку і не допускає нечесної конкуренції. Предметом контракту на маршруті є не відшкодування неконтрольованих збитків підприємства, а покупка замовником конкретних послуг

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

(пасажиро-місць на певних маршрутах). При цьому ціна повинна бути обґрунтована, а витрати перевізника доступні для контролю.

Аналіз проблем функціонування та розвитку підприємств пасажирського автотранспорту, як поточних так і на перспективу, визначених рамками транспортної політики держави на етапі формування ринкових відносин, свідчить, що в основному розглядаються окремі проблеми діяльності підприємств. Але, на нашу думку, неможливо покращити результати роботи пасажирських автотранспортних підприємств без системного підходу до розв'язання існуючих проблем. З цією метою розглянемо питання методології проблемної ситуації (рис. 2.4).

Системний підхід у дослідженнях з проблем фінансування функціонування та розвитку підприємств пасажирського автотранспорту виходить з того, що забезпечення стабільної роботи неможливе без участі держави. Але ця участь має свої обмеження. При цьому фінансовий механізм функціонування пасажирських автопідприємств є системою з дворівневою структурою, кожний з елементів якої має свої визначені і обмежені цілі. Відповідно до цього розв'язання проблемних ситуацій зводиться до виявлення ключових системоутворюючих елементів, що досягають поставленої мети в рамках обмеженої компетенції, у напрямку поліпшення функціонування системи в цілому. Підвищення ефективності системи не означає оптимізації роботи усіх без винятку елементів. Для виявлення проблемної ситуації, насамперед, з'ясовують її причини і можливі наслідки. Складність і різноманітність проблемних ситуацій вимагають розробки формальних процедур організації такого роду діяльності. Передусім слід визначити проблеми теоретичного та практичного характеру, які необхідно вирішити в аспекті нашого дослідження. Склад цих проблем подано в табл. 2.6. Подальше дослідження проблем функціонування та розвитку підприємств пасажирського автотранспорту передбачає вирішення питань аналітичного, теоретичного та методичного характеру.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

ЕТАПИ АНАЛІЗУ ПРОБЛЕМНОЇ СИТУАЦІЇ

Етап 1. Встановлення змісту проблеми – з'ясування дійсності проблеми. Визначення існування проблеми припускає перевірку істотності або помилковості формування проблеми і її належності. Перевірка істотності існування повинна здійснюватися, насамперед, за наявності в системі сукупності економічних та соціальних втрат, а її значимість – за критерієм економічного або соціального ефекту, отриманого в системі після ліквідації проблемної ситуації. Оцінка ступеня проблемності повинна базуватися на зіставленні фактичних значень цілей з їх плановими або нормативними значеннями

Етап 2. Визначення новизни проблемної ситуації необхідне для виявлення і встановлення можливих прецедентів або аналогій. Наявність минулого досвіду або нормативних рекомендацій дозволяють істотно поліпшити роботу експертів з обґрунтування і прийняття рішень щодо ліквідації проблеми

Етап 3. Встановлення причин виникнення проблемної ситуації. Дозволяє глибше зрозуміти закономірності функціонування об'єктів управління, розкрити найбільш істотні фактори, що призвели до проблемної ситуації

Етап 4. Визначення ступеня взаємозв'язку проблемних ситуацій. При цьому необхідно провести класифікацію проблем на головні і другорядні, загальні і часткові. Аналіз взаємозв'язків дозволить чітко і глибоко виявити причинно-наслідкові залежності, сприяти реалізації комплексного рішення. Комплексність передбачає вироблення рекомендацій щодо змін не тільки у досліджуваній системі, але й у зовнішньому середовищі

Етап 5. Визначення повноти і вірогідності інформації щодо проблемної ситуації. У випадку наявності неповної інформації щодо проблемної ситуації неможливо сформулювати сутність проблеми і комплекс умов, що її характеризують. Якщо ж має місце невизначеність, то необхідно розглянути дві альтернативи:

- або провести роботу з одержання відсутньої інформації;
- або відмовитися від одержання додаткової інформації і приймати рішення в умовах наявної невизначеності

Етап 6. Визначення можливості розв'язання проблеми, оскільки немає сенсу займатися пошуком вирішення проблеми, яка не може бути розв'язана в даний момент часу

Рис. 2.4. Етапи аналізу проблемної ситуації

Таблиця 2.6

Склад проблем щодо забезпечення стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту

Проблеми	Шляхи вирішення проблем		
	на рівні держави	**на рівні регіону**	**на рівні підприємства**
1. *Теоретичні проблеми*: Проблеми реалізації економічної і соціальної політики регіонів та держави, форм і методів розвитку підприємства та його державного регулювання, складу і змісту стратегій розвитку підприємства, системи показників, які характеризують взаємозв'язок стратегій розвитку підприємства *Практичні проблеми:* Проблеми економічної та соціальної оцінки розвитку підприємства та діяльності з реалізації стратегій розвитку підприємства, взаємозв'язку і послідовності реалізації стратегій розвитку підприємства	Створення законодавчо-нормативного, методичного, науково-технічного забезпечення процесів модернізації і функціонування пасажирського транспорту, що відповідає сучасним вимогам ринкової економіки	Стримування темпів росту тарифів, розробка ефективної маршрутної мережі, що забезпечить максимальне підвищення обсягів виконання автопослуг	Скорочення транспортних витрат, ефективний перерозподіл наявних фінансових ресурсів
2. *Теоретичні проблеми*: Проблеми реструктуризації та ефективності перебудови фінансової системи підприємств пасажирського автотранспорту	Системне реформування всіх механізмів галузі, її фінансове оздоровлення, що забезпечує поліпшення організаційно-управлінської структури; удосконалення механізмів державної підтримки підприємств пасажирського автотранспорту;	Створення регіональних фондів підтримки пасажирського автотранспорту: обґрунтування і розробка принципів та механізмів фінансування транспорту, розробка рекомендацій щодо створення територіальних інвестиційних фондів підтримки пасажирського автотранспорту	Розробка інвестиційних планів, політики ціноутворення, запровадження ефективної організаційної структури на підприємстві

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Продовж. табл. 2.6

Проблеми	Шляхи вирішення проблем		
	на рівні держави	**на рівні регіону**	**на рівні підприємства**
Практичні проблеми: Проблеми оптимізації роботи автотранспортних підприємств, недостатнього забезпечення фінансовими ресурсами, зниження невизначеності та ризику змін умов господарювання	вирішення на нормативній основі проблеми відшкодування витрат по обслуговуванню пільгових категорій пасажирів	Розробка системи відшкодування витрат по обслуговуванню громадян, які користуються правом пільгового проїзду. Розробка єдиних методичних вказівок щодо розрахунку економічно обґрунтованих сум бюджетного відшкодування	
3. *Теоретичні проблеми*: Проблеми сегментації ринку транспортних послуг та оцінки її ефективності, ефективності функціонування суб'єктів господарської діяльності у конкурентному середовищі *Практичні проблеми:* Проблема відсутності належної системи формування, обробки та розподілу інформаційних потоків	Модернізація системи управління і регулювання з метою координації функцій держави при допуску підприємців до транспортного ринку і системи контролю за їх діяльністю	Проведення економічного моніторингу пасажирського транспорту в регіоні	Розробка системи фінансового моніторингу

Необхідність вирішення зазначеного комплексу проблем пов'язана з визначенням джерел фінансування пасажирського автотранспорту загального користування та розробкою фінансового механізму їх функціонування.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

2.2. Методичні основи побудови сучасного фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту

При визначенні наукового поняття "фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту" перший і найбільш фундаментальний методологічний крок полягає в підведенні конкретного поняття під більш загальне поняття – "механізм" [40]. Проблема механізму як такого в цілому методологічно вирішена – під ним розуміється взаємозв'язок між взаємодіючими об'єктами, який забезпечує перетворення одного типу рушійних сил в інший тип таких сил чи якийсь об'єктивний результат. Підхід до функціонування фінансового механізму пасажирських автопідприємств містить у собі, крім загальноприйнятих у механізмах ланок (джерело руху, ланка, система передачі руху), також ланку цілеспрямування [1]. Це методологічне доповнення має основне значення для розуміння і сутності фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту, оскільки воно:

- додає цілісність поняттю "фінансовий механізм функціонування підприємств автотранспорту", поєднуючи в ньому об'єктивний і дієвий аспекти функціонування;

- дозволяє підійти до дослідження функцій фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту в усій їхній повноті;

- розширює методологічні можливості дослідження фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту, джерел його ефективності;

- є джерелом розуміння внутрішньої єдності і взаємозв'язку економічного, організаційного та управлінського підходів до проблем функціонування фінансового механізму підприємств пасажирського автотранспорту [142].

Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту повинен бути в тісній взаємодії з іншими механізмами (правовим, соціальним, організаційним, інформаційним тощо). Складність такої взаємодії дозволяє говорити про необхідність розробки фінансового механізму

функціонування підприємств пасажирського автотранспорту в нових економічних умовах.

Для цього необхідно описати основні параметри механізму (табл. 2.7) та встановити етапи його створення (рис. 2.5).

Таблиця 2.7

Основні параметри фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту

№ з/п	Назва параметру	Опис
1	Цілі	1) стратегічна – досягнення стабільної роботи і подальший розвиток; 2) тактичні – вихід із кризи та стабілізація стану
2	Задачі	1) впорядкування організаційно-правових відносин між перевізниками і державою для стабілізації роботи; 2) впорядкування фінансових відносин між державою та перевізниками щодо стабілізації роботи; 3) пошук джерел для інвестування в рухомий склад; 4) розв'язання проблем ціноутворення; 5) налагодження інформаційного забезпечення роботи
3	Принципи	1) принцип системності; 2) комплексності; 3) балансу інтересів; 4) альтернативності варіантів розвитку; 5) виправданого ризику; 6) гнучкого реагування
4	Функції	1) організаційно-правове забезпечення стабільної роботи підприємств; 2) фінансове забезпечення стабільної роботи підприємств; 3) забезпечення виконання соціальної функції; 4) інформаційне забезпечення стабільної роботи підприємств
5	Об'єкт	процес надання пасажирських автопослуг
6	Суб'єкти	1) автотранспортні підприємства; 2) державні органи управління; 3) споживачі автопослуг
7	Ресурсне забезпечення	1) власні кошти підприємств; 2) бюджетні кошти; 3) кошти із спеціально створених фондів
8	Інструментарій	1) адміністративні засоби: ліцензування, договірні відносини, законодавчі обмеження, створення спеціальних фондів; 2) економічні засоби: регулювання тарифів, пільгове оподаткування, використання бюджетних коштів

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE

Рис. 2.5. Етапи створення фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту

Виходячи з вищевикладеного, на рис. 2.6 нами представлена схема формування фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту.

Державний вищий навчальний заклад
"Українська академія банківської справи
Національного банку України"
State Higher Educational Institution
"Ukrainian Academy of Banking
of the National Bank of Ukraine"

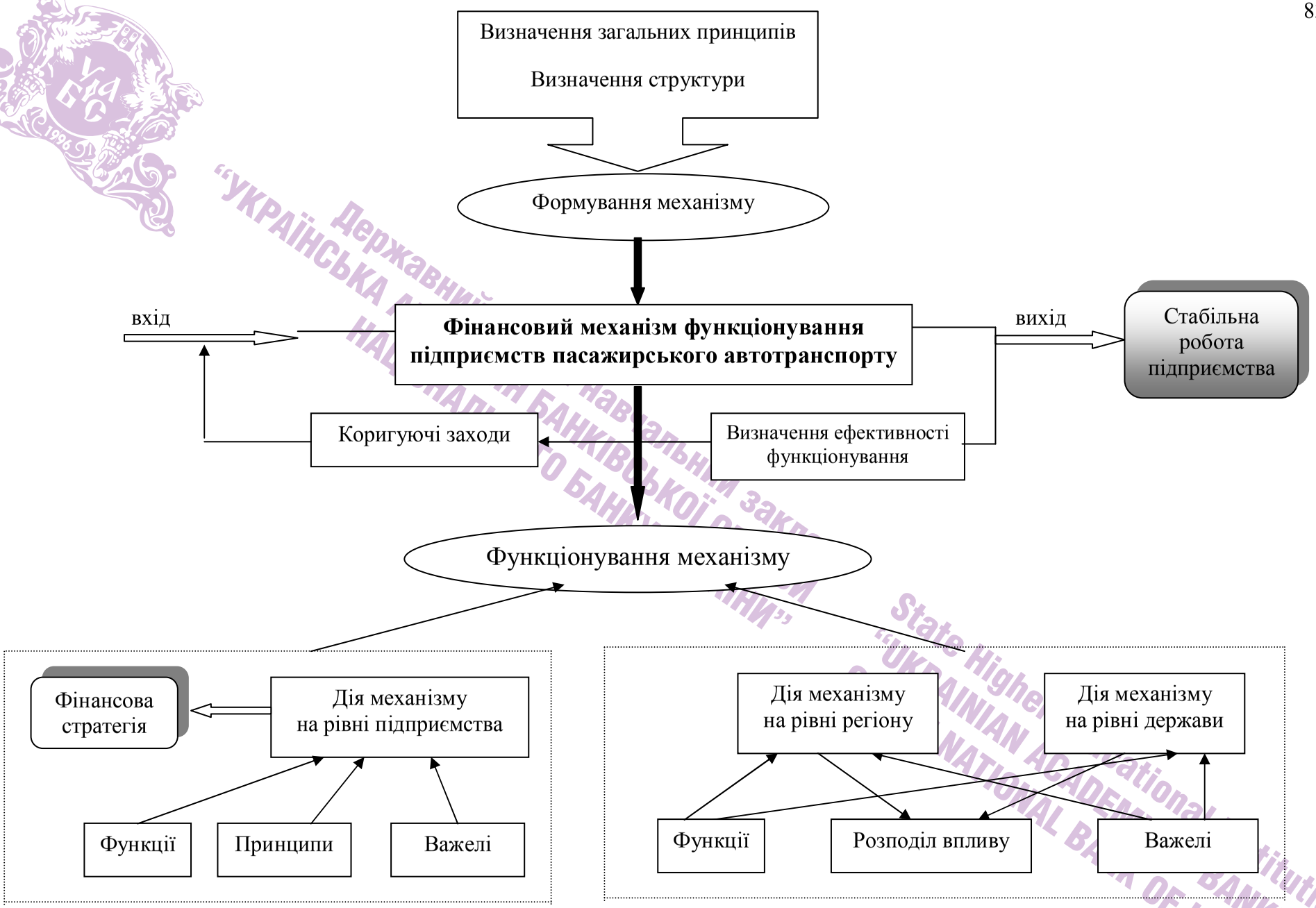


Рис. 2.6 Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту

Також необхідно зазначити, що будь-яка економічна система, в тому числі і фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту, визначається шляхом задання системних об'єктів, їх властивостей та зв'язків, що виникають між ними. Взаємозалежні і взаємодіючі підсистеми пов'язані між собою матеріальними, енергетичними та інформаційними потоками (внутрішні зв'язки), а також з іншими системами такого ж і старших рангів (зовнішні зв'язки). Усі зовнішні зв'язки системи поділяються на вхідні та вихідні. Вхідними називаються зовнішні зв'язки, які спрямовані до системи і реалізують види зовнішнього впливу на систему, вихідні – зовнішні зв'язки, що виходять із системи і являють собою результати її функціонування, вплив на інші системи. Одну із основних функцій системи – діяльність – можна трактувати як перетворення входів у виходи, під якими розуміються процеси основної поточної діяльності системи або процеси її функціонування у вузькому розумінні цього поняття. Існування причинно-наслідкових зв'язків обумовлює необхідність ефективності роботи підприємства, раціоналізації витрат, створення адекватної структури завдань, які виконуються. Існування причинно-наслідкового зв'язку між процесами, які відбуваються на підприємстві, між підприємством та іншими організаціями, між підприємством та суспільством означає, що діяльність конкретної системи необхідно розглядати у взаємозв'язку з іншими системами різних рівнів. Основний процес перетворює вхід у вихід, це діяльність суб'єкта управління, що забезпечує протікання фінансових потоків з метою досягнення основної цілі підприємства – отримання прибутку. Зворотній зв'язок порівнює вхідні дані з моделлю виходу, виділяє відмінності, оцінює зміст розбіжностей, відпрацьовує фінансові рішення, формує процес реалізації фінансового рішення.

Проведені дослідження дозволили зробити висновок, що фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту повинен базуватися на відповідних принципах.

Принцип системності. Визначальними системними принципами є: цілісність, структурність, взаємозалежність системи та зовнішнього середовища, ієрархічність, множинність описів кожної системи [54, 174, 233]. С.Л. Оптнер

визначає систему як пошуковий процес і зазначає її характерну ознаку – цілеспрямованість [125]. Фінансовий механізм функціонування пасажирських автопідприємств характеризується складністю структури, наявністю множинних елементів із складними взаємозв'язками, динамічністю поведінки всього механізму в цілому та його окремих елементів, існуванням ієрархічних та функціональних підсистем, які розвиваються на основі окремих цілей (система прогнозування та планування розвитку, система мотивації, система організації, інформаційна система, кожна з яких складається з низки підсистем другого порядку).

Принцип комплексності. Під комплексністю слід розуміти взаємообумовлений та пропорційний взаємоузгоджений розвиток системи як єдиного цілого, що забезпечує зв'язок усіх підсистем і елементів. Комплексність аналізу органічно узгоджує всі аспекти фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту як сукупності цілісних систем управління фінансами: ринкових механізмів, а також механізмів регулювання та забезпечення, фінансового механізму підприємства, інструментів і методів управління фінансами підприємства на рівні окремого суб'єкта господарювання. Це передбачає орієнтування фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту на виявлення та всебічне використання існуючих і перспективних ринкових можливостей, підтримуючи при цьому певний баланс зовнішніх і внутрішніх можливостей розвитку з метою досягнення успіху в конкуренції, максимізації поточних і перспективних прибутків тощо.

Принцип збалансованості інтересів. Даний принцип передбачає, що інтереси та вигоди трьох сторін: держави (тобто суспільства), автотранспортного підприємства і споживача автопослуг можуть відрізнятися за своєю природою і змістом, проте повинен підтримуватися їх певний баланс, щоб була відповідна гармонія інтересів і кожна із сторін відчувала корисність взаємодії. У п. 2.3 ми розглянемо цей принцип детально, оскільки вважаємо, що його недооцінювання є суттєвим чинником кризи галузі пасажирського автотранспорту.

Принцип альтернативності варіантів розвитку. В умовах перманентної нестабільності, постійних змін політичного, економічного середовища розвиток

майбутніх подій практично завжди має альтернативний характер. Існує деяка множина можливих наслідків прийнятого рішення з різними ймовірностями її розвитку. Тому, приймаючи рішення про вибір одного з варіантів фінансового розвитку, завжди варто брати до уваги можливість альтернативного розвитку подій і враховувати це у відповідних розрахунках і висновках.

Принцип виправданого ризику. Багатоваріантність розвитку подій пов'язана з ризиком, який викликаний тим, що найчастіше неможливо передбачити як можливі варіанти розвитку подій, так і ймовірності їх виникнення (чинник невизначеності). Отже, існує можливість прийняття неадекватного рішення. Тому необхідно вибирати прийнятні співвідношення можливих надходжень і втрат шляхом порівняння їх за критеріями: очікуване значення результату, розклад результатів, ризик, що припадає на одиницю результату тощо.

Принцип гнучкого реагування. Перехідний період в економіці України потребує високої оперативності та гнучкості реагування на зміни ринкових можливостей і виникаючі небезпеки. Залежно від напрямку змін, що відбуваються, конкретно взяте підприємство повинно оперативно перебудовувати свою діяльність, в тому числі і фінансову, обираючи саме ті варіанти розвитку, які відповідають новій ситуації на ринку та наявному потенціалу. Гнучкість реагування на зміну зовнішніх і внутрішніх умов господарювання (особливо зовнішніх) є однією із головних умов виживання підприємства в ринковій економіці.

Об'єднання розглянутих принципів у єдиний комплекс дозволяє розглядати фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту як відкриту, адаптивну, динамічну систему імовірнісного характеру (принцип системності), що функціонує в ринковому середовищі в рамках, окреслених методами державного та регіонального регулювання (принцип комплексності), забезпечує тривале виживання та розвиток підприємства у нестабільному середовищі за рахунок постійного пошуку та використання нових способів реалізації його потенціалу (принцип орієнтування на фінансові інновації). При цьому дотримання інших принципів орієнтує діяльність підприємства на сталий розвиток.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту виступає як система фінансових та розрахункових форм та методів управління грошовим капіталом підприємства, включаючи прийняття та виконання управлінських рішень, як реакції на регулюючий вплив держави. Дієвість фінансового механізму, тобто його активний вплив на організацію виробництва і результати діяльності підприємства, реальна і ефективна тільки тоді, коли через всю систему господарських, організаційних та економічних зв'язків проходить мотивація результатів діяльності на різних рівнях підприємства. Отже, між економічними потребами, інтересами і мотивами та результатами діяльності повинна існувати повна залежність – вони діють узгоджено за умови, що на всіх стадіях виробництва в основу будуть покладені економічні фактори, ресурси, функції, в тому числі особливості автотранспортних підприємств.

Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту тісно пов'язаний із соціально-економічною політикою держави, яка через систему методів стимулювання та регулювання управляє формуванням соціально-орієнтованої ринкової економіки. З іншого боку, він пов'язаний з діяльністю конкретних суб'єктів господарювання, які визначають своє місце на ринку. На рис. 2.7 нами представлена структурно-цільова схема фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту.

Аналіз економічних джерел (див. п. 2.1.) підтверджує практично єдиний підхід різних авторів до складу фінансового механізму, тому нами було виділено на обох рівнях механізму три основні блоки: фінансові методи, фінансові важелі та блок забезпечення.

Фінансові методи та важелі – найважливіші підсистеми фінансового механізму, це ті конкретні форми та методи мобілізації та використання фінансових ресурсів, за допомогою яких реалізуються функції фінансів, виявляються призначення та роль цієї економічної категорії в реальній господарській практиці, здійснюється фінансова політика. Система фінансових методів – це сукупність фінансових способів, які використовують у фінансовій діяльності підприємства: планування, інвестування, ціноутворення. А фінансовий важіль – це спосіб дії при використанні фінансового методу: ціна, прибуток, лізинг, грошові фонди тощо.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Рис. 2.7. Структурно-цільова схема фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту

Слід зазначити, що в економічній літературі немає однозначного визначення поняття фінансових методів управління. Так, Д.С. Моляков обмежується перерахуванням найважливіших фінансових важелів, включаючи в них одночасно самостійні категорії ціни, прибуток, рентабельність і систему фінансування і капіталовкладень [110]. Ю.О. Константинов, аналізуючи вплив фінансових методів на підвищення ефективності виробництва, так і не наводить їхнього визначення [86]. Розглядаючи ефективність фінансових методів, К.П. Кедрова також не визначає її зміст, розуміючи в цілому спеціальну систему фондів фінансування і економічного стимулювання "як фінансово-економічні форми централізованого методу управління процесами створення і освоєння..." [82]. На відміну від згаданих авторів, Н.Г. Гаретовський дає кілька визначень змісту фінансових методів управління, ототожнюючи їх з економічною категорією. Він стверджує, що "фінансові методи являють собою складний комплекс економічних відносин, які постійно розвиваються ... по своїй сутності фінансові методи стимулюють інтереси учасників виробництва, виступають як особлива економічна категорія розподільчих відносин..." [38].

Аналіз економічної літератури доводить, що існує майже єдиний підхід до сутності, призначення та визначення складу фінансових важелів. Так, головними з них є прибуток, податки (розмір та ставки), амортизаційні відрахування, кредити (види та ставки), страхові платежі, фінансове стимулювання, пільги та санкції. Щодо включення до переліку фінансових важелів категорії "ціна", то тут спостерігаються розбіжності. Більшість економістів вважають ціну важелем суто економічним, але ми не згодні з таким підходом. На думку деяких фахівців, існує незаперечний взаємозв'язок між фінансами та ціною [112, 202].

Ціна виступає однією з центральних ланок ринкового механізму. Разом з тим, сама ціна складається з фінансових категорій – собівартості, прибутку, податку на додану вартість та деяких інших елементів. Від того, як і наскільки достовірно визначаються та розраховуються ці фінансові категорії, залежатиме правильність визначення ціни.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Існує і зворотній зв'язок. Досить часто в умовах ринку ціна, що склалася під впливом багатьох ринкових факторів, диктує розмір витрат, прибутку та інших елементів ціни. В цьому випадку витрати на виробництво та інші складові ціни налаштовуються на той рівень ціни, який диктує ринок, та за якого товар (або в нашому випадку послуга) може бути реалізований. Таким чином, існує як прямий, так і зворотній зв'язок та взаємозалежність фінансових показників і ціни. Тому відокремлення, а тим більш протиставлення фінансів та цін необґрунтоване та неправомірне. Отже, ціновий та фінансовий механізми тісно пов'язані між собою. Та обставина, що ціна є грошовим виразом вартості, відображає глибоку сутність взаємозв'язку цін і фінансів.

Структура та рівень цін, незважаючи на свободу їх формування та вплив на них багатьох ринкових факторів, значною мірою визначаються фінансовими нормативами та потребою у фінансових джерелах як для держави, так і для кожного окремого підприємства. Так, податки та інші обов'язкові платежі, що утворюють доходи держави в цілому та окремих її регіонів, відшкодовуються частково із собівартості, частково із прибутку, або є надбавкою до ціни (акциз). З іншого боку, реалізовані ціни утворюють виручку та грошові накопичення підприємства, які є джерелом обов'язкових платежів та фінансових ресурсів фірми.

Таким чином, ми вважаємо ціну (тариф) одним із основних фінансових важелів у складі фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту. Оскільки в галузі пасажирського автотранспорту відбувається державне регулювання цін, то цей важіль є досить впливовим і на макрорівні фінансового механізму і буде детально розглянутий нами в третьому розділі роботи.

На макрорівні (тобто на рівні держави) використовуються також такі фінансові методи та відповідні їм фінансові важелі, як: інвестування (інвестиції, вклади, внески), кредитування (кредити, застави), фінансування (оренда, лізинг, субсидії, дотації, субвенції), ціноутворення (ціна, курс цінних паперів, валютний курс), оподаткування (податки, збори, відрахування), страхування (страхова премія), планування та прогнозування (плани та прогнози). Але в рамках дії запропонованого

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

нами фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту будуть використовуватись наступні фінансові методи та важелі: фінансування (дотації, субвенції, лізинговий механізм), ціноутворення (рівень, методики розрахунку, регулювання тарифів), інвестування (інвестиції, внески), кредитування (кредити) та оподаткування (податки – кількість, ставки, наявність пільг, податкових канікул тощо).

Велике значення для фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту має інформаційно-правове забезпечення, яке було нами виділено в окремий блок. Це загальні закони та нормативні акти, що регулюють діяльність галузі, ліцензійні умови та договірні відносини між державою та перевізниками. Зазначимо, що останнім сьогодні практично не приділяється увага, але вони, на нашу думку, мають вирішальне значення щодо створення умов для стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту.

Ефективність дії фінансового механізму функціонування підприємств автомобільного транспорту багато в чому залежить від інформаційного забезпечення, тобто від наявності та якості передачі інформаційних потоків як в прямому, так і в зворотньому напрямку. На підприємствах пасажирського автотранспорту особливо гостро відчувається проблема відсутності належної системи інформаційного забезпечення. Це викликано тим, що галузь з самого початку розвивалась в умовах майже повної відсутності конкуренції. Конкурентні умови, які інтенсивно розвиваються останнім часом, вимагають від перевізників швидкого та гнучкого реагування та пристосування до змін кон'юнктури ринку. А це неможливо без належної інформаційної підтримки. На нашу думку, необхідною виявляється уніфікація вимог до інформації та її збирання, а також до засобів її накопичення та передавання. Практичне виконання державою функцій забезпечення стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту буде проілюстровано нами в третьому розділі.

Дослідження специфічних ознак діяльності підприємств пасажирського автотранспорту, особливостей їх фінансування та фінансового механізму

функціонування пасажирських автопідприємств виявило деякі його особливості, що потребують:

- взаємодії підприємств пасажирського автотранспорту з державними і регіональними органами влади при виконанні соціально значимих перевезень;
- реалізації принципу збалансування інтересів суб'єктів ринку пасажирських автоперевезень, який проявляється в досягненні стабільної роботи підприємств галузі, задоволенні попиту всіх категорій населення на пасажирські перевезення;
- дотримання принципу системності при використанні фінансових методів та важелів для забезпечення стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту.

З урахуванням викладених положень надамо визначення поняття "фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту": *фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту – це складова системи управління підприємством, що являє собою сукупність фінансових взаємовідносин, методів і важелів, які використовуються підприємством і визначаються державою з метою забезпечення стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту та виконання ними соціальної функції.*

Зрозуміло, що запровадження запропонованого фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту повинно супроводжуватися позитивним ефектом. Для визначення такого ефекту необхідно позначити критерії ефективності, за якими він може бути розрахований (табл. 2.8).

Зазвичай, для поглибленого вивчення позитивних або негативних зрушень в роботі підприємства необхідно проводити комплексний економічний аналіз, сутність якого полягає в тому, що за підсумками роботи підприємства за певний період (частіше всього рік) проводиться аналіз всіх основних сторін його діяльності.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Таблиця 2.8

Критерії ефективності фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту

№ з/п	Назва критерію ефективності	Опис
1	*Стабілізація роботи автотранспортних підприємств:* - поліпшення результатів виробничо-господарської діяльності та підвищення виробничого потенціалу підприємств	Описується низкою показників, що характеризують результати діяльності АТП: 1. Чистий прибуток (наявність та розмір). 2. Розмір і співвідношення кредиторської та дебіторської заборгованостей. 3. Рентабельність: виробничої діяльності, основного капіталу, власного капіталу, інвестицій. 4. Виробництво автопослуг у вартісному та натуральному вираженні. 5. Маршрутна мережа (кількість маршрутів та рейсів, відсоток охоплення сегмента існуючого ринку)
	- покращення ресурсного забезпечення виробничої діяльності підприємств	Описується показниками, що характеризують стан основних засобів: 1. Середньорічна вартість основних засобів. 2. Кількість придбаних основних засобів. 3. Вибуття основних засобів. Показники, що характеризують кадровий потенціал підприємств: 1. Середньоспискова чисельність працівників. 2. Кадрова забезпеченість – структура за категоріями працівників (водіїв, ремонтних робочих, апарату управління), за рівнем освіти
	- підвищення рівня фінансування діяльності підприємств	1. Обсяг фінансових інвестицій у вартісному вираженні, в т.ч.: 1.1. Розмір отриманих кредитів. 1.2. Розмір отриманих дотацій, субвенцій, субсидій. 1.3. Суми надходжень з інших джерел фінансування (фондів, від інвесторів). 2. Розмір оборотних коштів
2	*Підвищення ефективності роботи галузі пасажирського автотранспорту*	1. Розширення маршрутної мережі (в т.ч. в сільській місцевості). 2. Підвищення безпеки руху: 2.1. Зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод. 2.2. Зменшення кількості автотранспортних засобів зі строком експлуатації понад 10 років. 2.3. Збільшення кількості сертифікованих вітчизняних автотранспортних засобів в експлуатації. 3. Зниження забруднення навколишнього середовища внаслідок збільшення використання АТП нових автотранспортних засобів. 4. Стабільність цін на автопослуги

Державний вищий навчальний заклад "УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ"
State Higher Educational Institution "UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

Продовж. табл. 2.8

№ з/п	Назва критерію ефективності	Опис
		5. Збільшення надходжень до бюджету від АТП у вигляді податків та зборів 6. Збільшення обсягів перевезення соціально незахищених категорій населення в натуральному вираженні
3	*Підвищення якості обслуговування населення*	1. Доступність ціни автопослуги для широкого кола споживачів. 2. Диференціація ціни автопослуги залежно від рівня комфорту та швидкості перевезення. 3. Незмінність ціни автопослуги протягом тривалого періоду

Такий масштабний аналіз складається з декількох етапів, серед яких можна виділити наступні:

1) оцінка організаційно-технічного стану підприємства;

2) аналіз обсягів послуг та їх якості;

3) аналіз наявності, складу, структури та ефективності використання виробничих, трудових та матеріальних ресурсів;

4) оцінка виконання планів за основними результатами виробничо-господарської діяльності (доходи, витрати, прибуток, рентабельність);

5) оцінка фінансового стану підприємства [20, 42, 80].

Проведення такого аналізу потрібно для отримання повної інформації про стан та результати роботи підприємства, але майже завжди пов'язано з великою трудомісткістю та витратами. Для цілей нашого дослідження не потрібна більшість з показників, отриманих в результаті такого комплексного аналізу. До того ж, результати роботи підприємства залежать не лише від наявності виваженої системи державної підтримки, а ще й від оптимальності внутрішньої організації роботи.

Аналіз ефективності фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту необхідно проводити як порівняння зазначених показників роботи підприємств і галузі в цілому (див. табл. 2.8) до і після запровадження в дію такого механізму. Для оцінки ефективності фінансового механізму функціонування підприємств нами виділені основні показники, що характеризують роботу автопідприємств та які, на нашу думку, не потребують багато часу для обчислення і дають узагальнене уявлення про ефективність фінансових відносин.

2.3. Система контрактного фінансування в рамках дії фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту

Необхідність дослідження фінансових відносин на рівні "держава – автотранспортне підприємство" зумовлена потребою негайного усунення істотних розбіжностей між умовою фінансового забезпечення стабільної роботи автотранспортних підприємств та фінансовими можливостями економіки в цілому. Проте, як свідчить аналіз економічної літератури, існують суттєві розбіжності у визначенні наукового поняття фінансові відносини, яке в системі концепції фінансів автотранспортного підприємства відіграє особливу роль і посідає важливе місце. Б.А. Райзберг та інші вчені під фінансовими відносинами розуміють економічні зв'язки, взаємодії, відносини в грошовій формі [156]. Є.І. Бородіна зазначає, що фінансові відносини з'являються тільки тоді, коли на грошовій основі відбувається формування власних засобів підприємства, запозичених джерел, розподіл доходів і їх використання на цілі розвитку підприємства [203]. В.М. Опарін розуміє під фінансовими відносинами грошові потоки, рух вартості від одного суб'єкта до іншого, які характеризують обмінні, розподільчі та перерозподільчі процеси [124]. Тому необхідним першочерговим кроком у дослідженні фінансової системи автотранспортних підприємств ми вважаємо розробку класифікації фінансових відносин, яка потрібна для подальшого їх вивчення, узагальнення та систематизації.

Більшість досліджень з питань ефективності фінансових відносин побудовані на визначенні економічних інтересів різних суб'єктів економіки, їх суперечності і зіставленні між собою та обґрунтованості напрямів, що забезпечують їх єдність. Але зовсім не дослідженою залишається раціональність цих відносин. Виходячи з цього, для визначення раціональності фінансових відносин в системі "носії інтересів – автотранспортний процес" на рівні "держава – автотранспортне підприємство" нами використовуються основні положення теорії раціонального вибору (ТРВ), що дає змогу сформулювати визначення його сутності. "Раціональність – це ідеальний (абстрактний) тип реальності, який дозволяє сформулювати певні гіпотези стосовно

поведінки економічних суб'єктів, а відтак і прогнозувати їх можливі відносини між собою" [216].

Не дивлячись на те, що ТРВ не сформована для розв'язання конкретних завдань у сфері фінансових відносин і не завжди може оперувати конкретними економічними термінами, її основні положення можуть становити основу для побудови раціональних фінансових відносин "держава – автотранспортне підприємство". Використовуючи термін раціональності в дослідженні фінансових відносин, слід враховувати, що вони формуються в реальній економічній ситуації, реальному суспільному середовищі, впливають на них і змінюють поведінку основних суб'єктів. Постановка питань раціоналізації управління фінансовими ресурсами на підприємствах і відносин між суб'єктами господарювання націлює на більш глибоке дослідження характеру фінансів підприємства та факторів, що позитивно впливають на раціоналізацію фінансово-грошових потоків.

Автотранспортні підприємства, як носії фінансових відносин, повинні зважати на реальність ситуації, в якій вони працюють, і коригувати свої рішення стосовно попередніх цілей. Вони у своїх рішеннях щодо фінансово-господарської діяльності керуються чинною законодавчою базою, яка регламентує їх діяльність встановленими обмеженнями суспільних ресурсів на рівні держави, регіональних, місцевих владних структур. Таким чином, раціональність поведінки суб'єктів господарювання буде спрямована на досягнення власної мети в межах дотримання встановлених державою вимог до його діяльності. Більше того, держава визначає параметри поведінки основних суб'єктів економіки (з якими автотранспортне підприємство знаходиться у фінансових відносинах), спонукаючи їх дотримуватись певних правил у взаємовідносинах. У більшості випадків для суб'єктів економіки з боку держави виставляються певні обмеження матеріального і фінансового характеру: вимоги до раціональності використання природних, сировинних, енергетичних та інших ресурсів; бюджетні обмеження; обмеження в часі тощо. Такі обмеження можуть носити формальний і неформальний характер. Формальні обмеження базуються на законах, які прийняті у суспільстві; неформальні обмеження найчастіше пов'язані із традиціями, культурними надбаннями нації, звичками. Якщо такі вимоги не суперечать інтересам підприємства, останнє

намагається їх дотримуватись. Якщо вимоги держави є надто жорсткими, суб'єкти господарювання, намагаючись вижити, йдуть на порушення чинного законодавства. Саме такі процеси характерні зараз для України. Високий рівень податків, а також часті зміни в податковій політиці спонукають суб'єктів господарювання до заниження результатів господарювання, бартерних операцій, ухилення від сплати податків тощо. В свою чергу, контролюючі державні установи, до функцій яких входить контроль за своєчасністю і повнотою сплати податків, затрачують багато зусиль на пошук прихованих результатів господарювання, порушень чинного законодавства. В цілому це призводить до втрат ефективності господарювання, нераціональної поведінки.

Пошук раціональності фінансових відносин на рівні "держава – автотранспортне підприємство" слід шукати в напрямах створення з боку держави необхідних умов для забезпечення ефективності функціонування суб'єктів господарювання; посилення відповідальності суб'єктів господарювання за своєчасність і повноту виконання прийнятих у державі законів, норм господарського права. Успішне розв'язання зазначених завдань залежить від узгодженості цих інтересів. Необхідність цього обумовлюється різноманіттям видів ефектів (економічних, соціальних, екологічних тощо), що виникають під час реалізації будь-якого доходу у сфері автотранспортних послуг. Але водночас виникає проблема виявлення можливості поєднання інтересів суб'єктів ринкового середовища (господарства).

Проведений аналіз інтересів (табл. 2.9) дає можливість розробити механізм підтримання балансу інтересів та вигод трьох сторін (суспільства, автотранспортного підприємства і споживача), що одержує кожна зі сторін.

Сьогодні наша держава не в змозі фінансувати пасажирський автотранспорт в необхідних для його сталого функціонування та подальшого розвитку розмірах. Тому їй треба дозволити працювати ринковим механізмам регулювання, залишивши за собою право контролю. Основою може стати розробка законодавчої та нормативної бази для забезпечення балансу інтересів учасників транспортного процесу та перегляд функцій держави в підтриманні ефективної роботи пасажирських АТП.

Таблиця 2.9

Характеристика інтересів суб`єктів ринку автотранспортних послуг

Ефект	Характеристика інтересів	Форми забезпечення
Держава		
а) соціальний ефект	Забезпечення доступності послуг для соціально незахищених категорій громадян	Введення пільг, зобов'язання АТП перевозити пільговиків
	Збереження маршрутної мережі, незважаючи на прибутковість або збитковість рейсів; збільшення обсягу значимих для суспільства автопослуг	Розробка програм на зразок "Сільський автобус", "Шкільний автобус"
	Забезпечення регулярності руху на маршрутах	Введення ліцензійних умов та конкурсів
	Контроль за цінами на автопослуги, підтримання їх на стабільному рівні	Регулювання тарифів шляхом обмеження рентабельності та встановлення граничного тарифу
	Контроль за якістю та безпечністю послуг	Законодавче та нормативне регулювання ринку автопослуг, контроль над перевізниками
б) економічний ефект	Зростання економічного потенціалу АТП призводить до збільшення доходів держави за рахунок росту податкових надходжень	Підтримання АТП; впровадження концепцій по розвитку галузі, розробка схем фінансування
Автотранспортне підприємство		
а) соціальний ефект	Не зацікавлене, оскільки в умовах ринку відсутня відповідна мотивація	-
б) економічний ефект	Забезпечення максимального прибутку та підвищення рентабельності від реалізації послуг	Відсутність жорстких тарифних обмежень з боку держави, можливість розробки власної цінової політики, проведення маркетингових досліджень ринку
	Забезпечення відтворення рухомого складу	Розробка схем фінансування капітальних вкладень (кредити, лізинг тощо)
	Збільшення обсягу реалізації послуг	Покращення якості та надання додаткових послуг споживачам
Споживачі автотранспортних послуг		
а) соціальний ефект	Наявність регулярного сполучення з найвіддаленішими населеними пунктами	За наявності державного контролю над галуззю
	Стабільність ціни за проїзд	
	Гарантія безпеки перевезень, відповідність встановленим нормам та правилам	
б) економічний ефект	Мінімальна ціна автопослуг	За наявності згоди перевізника або примусу з боку держави
	Збалансованість ціни та якості послуг	За наявності можливостей перевізника

Адже існує спільний для всіх учасників процесу інтерес, на базі якого може відбутися збалансування потреб суб'єктів ринку автопослуг, – це подальше існування та сталий розвиток пасажирських автопідприємств.

Отже, ми пропонуємо механізм збалансування інтересів в системі "носій інтересів – автотранспортний процес", використання якого дозволить вирішувати проблеми галузі пасажирських перевезень комплексно, з урахуванням більшості впливових чинників (рис. 2.8). Дотримання балансу інтересів дає можливість зняти ряд протиріч і проблем в системі "носій інтересів – автотранспортний процес", виявити суперечності між інтересами основних суб'єктів і обґрунтувати критерії раціональності в побудові їх фінансових відносин, а відтак і запропонувати механізми реалізації таких відносин.

Вирішення цієї проблеми потребує кардинальної зміни функції держави щодо забезпечення ефективної роботи автотранспортних підприємств, і може бути реалізоване, на нашу думку, через договірні відносини між державою та перевізниками.

Згідно з Законом України "Про автомобільний транспорт" пасажирський перевізник, що став переможцем конкурсу, повинен укласти із замовником в особі органів виконавчої влади та місцевого самоврядування договір на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, в якому визначаються права, обов'язки та відповідальність сторін (ст. 47) [148]. Цей договір визначає також державне замовлення на соціально значущі послуги автомобільного транспорту загального користування (ст. 41). При цьому в законі зроблене застереження, що збитки пасажирського перевізника від пільгових перевезень та від перевезень за регульованими збитковими тарифами повністю компенсуються за рахунок коштів відповідних бюджетів (ст. 40).

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

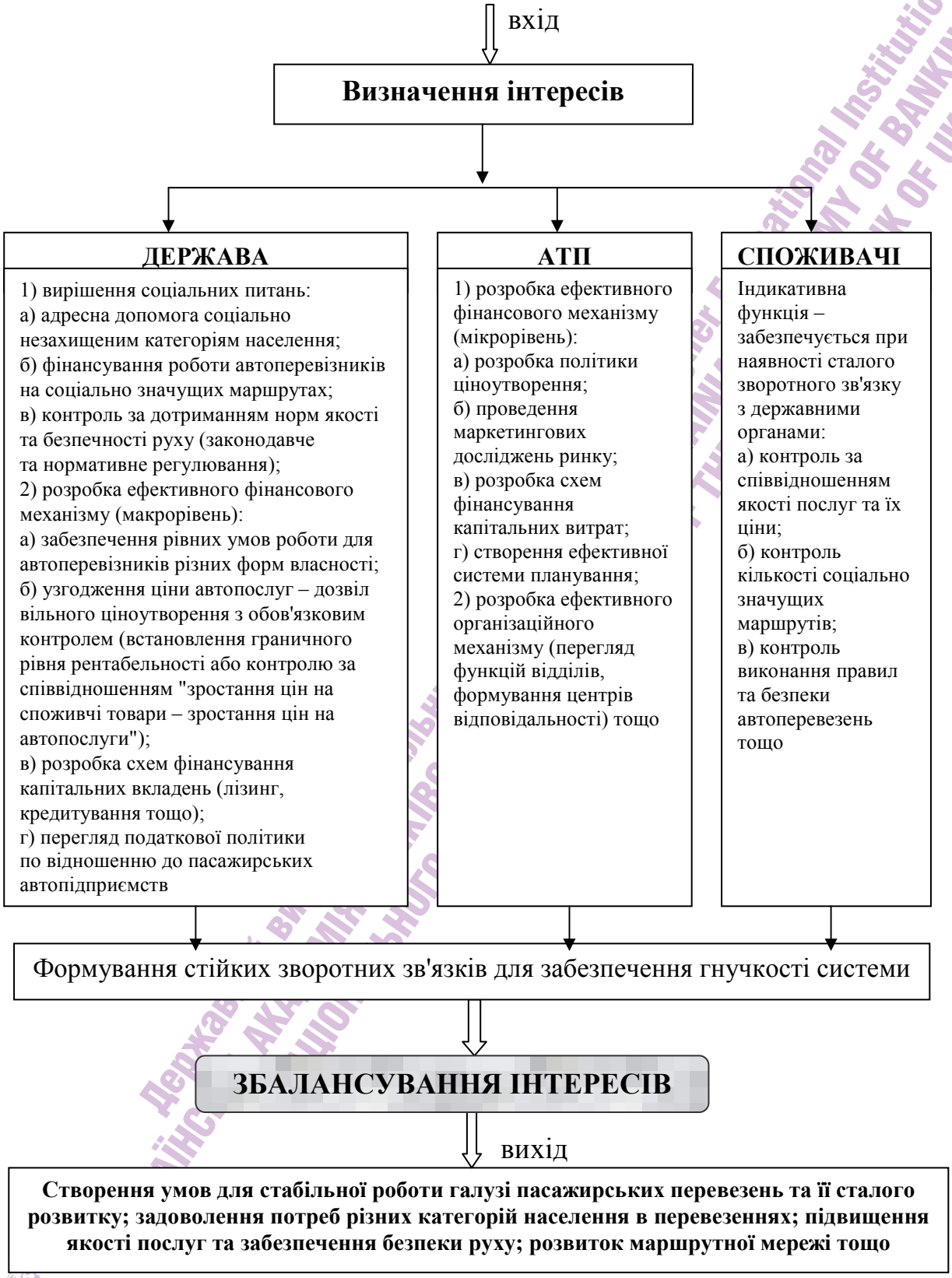


Рис. 2.8. Збалансування інтересів в системі "держава – автотранспортне підприємство – споживачі послуг"

Отже, основою взаємовідносин між замовником в особі державних органів управління та перевізником є договір. Договірні відносини серйозно впливають на характер стосунків між перевізниками та органами управління. Наявність та ефективність таких договірних відносин визначає міру "ринковості" транспортного процесу.

Договірні відносини в галузі пасажирського автотранспорту в країнах Західної Європи пройшли достатньо довгий шлях розвитку. Вони залежать від багатьох чинників, але найбільше – від типу ринку транспортного обслуговування населення, тобто від того, чи носить він регульований, чи нерегульований характер. На сьогодні існують три типи таких ринків:

1. Ринок нерегульований, на якому ініціатива належить перевізникам. При цьому договори між органами влади та перевізниками укладаються лише на непривабливих, малоприбуткових маршрутах. Комерційні маршрути не регулюються державою. На таких маршрутах перевізники за власною ініціативою встановлюють розклади руху, вартість проїзду, кількість рейсів тощо. Тобто наявність та якість перевезень на так званих комерційних напрямках регулюються лише наявністю попиту. Такий ринок транспортних послуг сьогодні діє у Великобританії.

2. Ринок регульований, ініціатива належить перевізникам. При такому ринку договори між перевізниками та державними органами дуже поширені. Транспортний ринок чітко розмежований на дві категорії – комерційні та суспільно значущі маршрути. На соціально значущих маршрутах укладаються договори між перевізниками та державними органами управління, які визначають умови функціонування перевізників. На комерційних маршрутах не ставляться вимоги до перевізників на обов'язкове укладання договорів, не проводяться конкурси між перевізниками, але обов'язкова вимога – одержання ліцензії від органів управління. Останнє і відрізняє перший тип транспортного ринку від другого. Такий ринок діє, наприклад, в Німеччині.

3. Регульований ринок, ініціатива належить органам управління. При такому ринку місцеві органи управління визначають транспортні послуги, на них покладено

відповідальність та керівництво галуззю, встановлення тарифної політики. Надання транспортних послуг в цьому випадку проводиться самими органами управління та державними та приватними компаніями на основі укладання договорів між сторонами. Такий ринок існує, наприклад, у Франції.

Як бачимо, відмінності між типами існуючих транспортних ринків значні. Але за будь-якого типу ринку мають місце договірні відносини. Саме вони встановлюють "правила гри" для транспортних операторів, які бажають працювати в цій галузі. Тому сьогоднішній етап розвитку ринку транспортних послуг в країнах Європейського Союзу – це розробка постанови Європарламенту про введення контрольованої конкуренції у сфері послуг громадського пасажирського транспорту, яка має назву "Законопроект постанови Європарламенту і Ради про дії країн-учасниць у сфері вимог до громадського обслуговування і укладання контрактів на громадське обслуговування в сфері рейкового, автодорожнього і річкового пасажирського транспорту (COM 2002/0107)" [68].

Тип відносин на транспортному ринку України наближається до регульованого ринкового режиму з ініціативою органів державного управління. Але ми тільки на шляху до побудови такого ринку, а тому варто проаналізувати вже накопичений досвід та адаптувати його для можливості застосування у вітчизняній практиці.

Залежно від типу ринку використовуються різні типи договорів між органом управління та перевізником:

1. Органи управління виплачують щорічно фіксовану винагороду перевізнику плюс додатково суму, розмір якої коливається залежно від якості управління та результатів діяльності. При цьому сума фіксованої нагороди в межах строків дії договору може переглядатися залежно від зміни складових витрат (наприклад, заробітної плати). Отже, за умовами такого договору всі ризики (збільшення витрат, зменшення пасажиропотоку, фінансові втрати) покладаються на органи управління.

2. Органи управління виплачують перевізнику винагороду, розмір якої залежить від розміру експлуатаційних витрат перевізника. При цьому існує система бонусів та штрафів для забезпечення якості послуг.

3. Всі ризики покладені на перевізника. Як винагороду він отримує прибуток від діяльності. Але, якщо мають місце збитки, то органи управління їх компенсують.

Позитивним в договорах є те, що вони укладаються мінімум на 4, а то і на 6-8 років (наприклад, в Іспанії). Це дозволяє перевізнику бути впевненим, що протягом дії укладеного договору він матиме ексклюзивне право на цей маршрут і у відповідності з цим запроваджувати інвестиційні заходи. Договір між перевізником та органами управління в західній практиці складається майже з 30 сторінок з декількома додатками. В ньому детально оговорені всі вимоги, що ставляться до перевізника: докладна схема маршруту з усіма зупинками; інтервал та розклад руху; вартість квитків; кількість, тип, вік автобусів; число сидячих та стоячих місць; структура витрат та доходів; норма прибутку тощо.

Отже, існування таких договорів на перевезення поєднує в собі задоволення інтересів всіх сторін транспортного процесу, а також впевненість перевізників у результатах роботи.

Договірні відносини, які існують в Україні, не задовольняють ні державу як замовника транспортних послуг, ні перевізників, оскільки не гарантують стабільність умов функціонування, а тому – не відповідають світовим вимогам до забезпечення транспортного обслуговування населення. Це відбувається внаслідок дії багатьох чинників. Але головний, на нашу думку, виявляється у відсутності системного підходу з боку державних органів управління до організації ринку транспортного обслуговування населення.

Договори укладаються не більше, ніж на 3 роки. Оскільки рентабельність на найбільш прибуткових маршрутах незначна, а вартість автотранспорту велика, то за такий короткий час перевізник просто не встигне окупити вкладені в оновлення рухомого складу кошти. Це є одним із факторів, які стримують розвиток інвестицій в оновлення автопарку.

Законодавчо закріплені норми щодо повного компенсування збитків пасажирського перевізника від пільгових перевезень та від перевезень за регульованими збитковими тарифами за рахунок коштів відповідних бюджетів залишаються тільки декларативними, а насправді не виконуються. Щодо ексклюзивності права перевізника на виграний на конкурсі маршрут, то сьогодні

дуже поширена практика, коли під існуючий маршрут підставляють інших перевізників, що призводить до зменшення пасажиропотоку та фінансової нестабільності офіційного переможця конкурсу. Це, на нашу думку, є проявом недобросовісної конкуренції. Наприклад, останнім часом дуже поширена практика, коли за 5-10 хвилин до відправлення автобусу їде мікроавтобус в тому самому напрямку. Зрозуміло, що господар останнього користується роками накатаними АТП маршрутами і просто витісняє конкурентів з ринку. Рентабельність перевезень значною мірою залежить від наповнюваності автобусу – чим більше пасажирів, тим вона більша. Але мікроавтобус, в якому від 12 до 18, місць наповнити значно простіше, ніж 40-45-місний автобус. Отже створюються умови для перехоплення маршрутів приватними перевізниками, які таким недобросовісним чином витісняють великі АТП з ринку. Для того, щоб уникнути такої практики, необхідно закріпити відповідні норми у договорі з перевізниками, як це робиться в розвинутих країнах.

Негативним фактором є те, що досі не розроблений типовий договір між перевізником та органами управління, який би регулював відносини між ними. Тому на практиці застосовуються різні форми договорів, які, на нашу думку, потребують ретельного юридичного розгляду та уніфікації на рівні держави.

Аналіз змісту договору на перевезення пасажирів та договору про державне замовлення на соціально значущі послуги автомобільного транспорту, які використовуються на практиці у Сумській області, доводить тезу про те, що вони не виконують покладені на них функції.

Наприклад, перше враження, що складається після перегляду такого договору, – перевізник наділений численними обов'язками (11 пунктів) і не володіє жодним правом (навіть розділу "Права перевізника" в договорі не існує). Цей факт слугує ще одним доказом на користь того, що перевізник сьогодні знаходиться в безправному становищі. Такий договір – прояв цілком адміністративних методів регулювання, хоча договірні відносини повинні підтримувати рівноправність сторін.

Для того, щоб створити ринок транспортного обслуговування населення, який би забезпечував потреби споживачів, перевізників та держави на рівні світових стандартів (іншими словами, був ефективним), необхідно визначитися з вимогами

до такого ринку та засобами їх забезпечення. Договір між перевізником та державними органами управління при цьому виявляється одним із інструментів забезпечення стабільної роботи пасажирських АТП та ефективного ринку пасажирських перевезень (рис. 2.9). На схемі ми відобразили основні вимоги сторін, які потребують свого визначення та закріплення в договорі на перевезення.

Рис. 2.9. Договір між перевізником та замовником автопослуг як інструмент забезпечення стабільної роботи АТП

Порівняльний аналіз західної практики та договорів, які використовуються сьогодні в Україні, дозволяє розробити напрямки вдосконалення договірних відносин між перевізниками та органами державного управління, які нами запропоновано в табл. 2.10.

Таблиця 2.10

Напрямки вдосконалення договорів між перевізниками та замовниками автопослуг

Умови договору	Наявність та використання на практиці	Напрямки вдосконалення	Ефект від застосування
1. Форма та зміст договору	Не уніфіковані, використовуються різні типи договорів. Обсяг договору не перевищує 3 сторінок	Потребує юридичної розробки та уніфікації. Необхідна деталізація параметрів договору	Створення рівноправних умов функціонування всіх перевізників галузі
2. Маршрут	Зазначається лише найменування маршруту та кількість рейсів на добу або за окремими днями. Схема та графік руху відображається в паспорті маршруту	Потребує деталізації, оформлення як додатку до договору. Потреба зазначення інтервалів, з якими рухаються інші перевізники в цьому ж напрямку, та їх фіксації для уникнення надмірного транспортного напруження на рентабельних маршрутах та можливості "підставлення" інших перевізників	Фіксація параметрів маршруту дозволяє перевізнику спрогнозувати діяльність та фінансові результати протягом дії договору. Забезпечення ексклюзивності права переможця конкурсу на маршрут
3. Рухомий склад	Зазначаються лише марки рухомого складу	Необхідне визначення вимог до рухомого складу за віком, пасажиромісткістю, комфортністю	Дозволить забезпечити більш високу якість та безпечність перевезень та посилити контроль за їх дотриманням
4. Права та обов'язки сторін	Визначені лише обов'язки сторін, які практично дублюють існуючі вимоги, що ставляться в нормативних актах до перевізників. Права перевізників не зазначені	Безправне становище перевізників як суб'єктів підприємницької діяльності не відповідає вимогам ринку. Потрібно зафіксувати ексклюзивне право перевізника на маршрут, право на компенсацію втрат внаслідок державного регулювання галузі (обмеження тарифу, соціальні вимоги) в повному обсязі	Забезпечить зацікавленість перевізників в покращенні якості та безпеки обслуговування, сприятиме фінансовій стабільності та дозволить створити справедливі конкурентні умови функціонування
5. Співвідношення прав та обов'язків сторін	Домінуюче становище замовника – за принципом "дякуйте, що дозволяємо робити". Підписання договору в тому варіанті, як його надають державні органи управління, – обов'язок перевізника	Оскільки переважна більшість перевізників - приватної форми власності, необхідні реальні договірні відносини, які б відображали всю повноту прав та обов'язків сторін без одностороннього нав'язування	Справедливі умови функціонування на ринку транспортного обслуговування населення
6. Вимоги до регулярності	Беззаперечне виконання 97 % рейсів з можливістю дострокового одностороннього розірвання договору замовником в разі порушення цієї вимоги	Оскільки транспорт є складною системою, функціонування якої залежить від дії багатьох чинників, потрібне застереження щодо переліку пом'якшуючих обставин зриву рейсів	Не дозволить зловживати правом на одностороннє розірвання договору з боку замовника в якості інструменту тиску на перевізника

Донецький вищий навчальний заклад Української академії банківської справи Національного банку України
ДВНЗ "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

Продовж. табл.2.10

Умови договору	Наявність та використання на практиці	Напрямки вдосконалення	Ефект від застосування
7. Особливі умови	Беззаперечне зобов'язання перевізника виконувати пільгові перевезення пасажирів з можливістю дострокового одностороннього розірвання договору замовником в разі порушення цієї вимоги	Таке зобов'язання можливе лише в разі обумовлення повної компенсації втрат від таких перевезень. В протилежному випадку не повинно супроводжуватись одностороннім розірванням договору	Забезпечення справедливих умов функціонування господарюючих суб'єктів із збереженням їх прав
8. Термін дії договору	3 роки	Недостатній строк для впровадження інвестиційної політики. Потрібне подовження терміну дії щонайменше до 5 років	Разом з забезпеченням фіксації параметрів договору створить умови для зацікавленості перевізника в оновленні рухомого складу та підвищенні якості послуг
9. Фінансові розрахунки	Не передбачено	Існуючі вимоги до безкоштовного перевезення пільговиків повинні узгоджуватися з обов'язковим застереженням умов розрахунків. Також можливе застереження рівня тарифів, або їх співвідношення, чи норми рентабельності	Досягнення оптимальності між зацікавленістю у фінансових результатах з боку перевізника та виконанням соціальної функції. Більш ефективний контроль з боку держави
10. Відповідальність сторін за порушення умов договору	Відповідальність перевізників за порушення зрозуміла – розірвання договору. Не передбачено відповідальності замовника	Необхідно зафіксувати в договорі відповідальність за недотриманням умов з боку замовника. Наприклад, за порушення права ексклюзивності перевізника на маршрут – фінансові санкції в розмірі недоодержаного прибутку тощо	Дозволить зробити "правила гри" на транспортному рину більш прозорими та справедливими для перевізників. Як наслідок – зменшення зловживань на ринку та стабільність функціонування

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

З цієї точки зору уявляється доцільною побудова балансу фінансових взаємовідносин між підприємством і державою.

Під балансом фінансових взаємовідносин підприємства і держави можна розуміти баланс, який охоплює всі фінансові відносини підприємств і держави у сфері автотранспортного процесу. Цей баланс має структуру, що складається з блоків.

Перший блок утворюють фінансові потоки між автотранспортним підприємством і державою за формами їх фінансових взаємовідносин. Другий блок будується за ознакою фінансових наслідків, які виникають з балансу фінансових потоків першого блоку. Другий блок відповідно поділяється на чотири сектора: борги та інвестиції автотранспортних підприємств і держави. На рис. 2.10 схематично зображено структуру балансу фінансових потоків.

<table>
<tr><td colspan="2">Блок 1. Структура фінансових потоків</td><td colspan="4">Блок 2. Фінансові наслідки</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Фінансові потоки від підприємства до держави</td><td rowspan="2">Фінансові потоки від держави до підприємства на забезпечення стабільної роботи</td><td colspan="2">Борги</td><td colspan="2">Інвестиції</td><td rowspan="2">Сальдо потоків</td></tr>
<tr><td>Підприємств</td><td>Держави</td><td>Підприємств</td><td>Держави</td></tr>
<tr><td colspan="6">Сальдо потоків</td></tr>
</table>

Рис. 2.10. Структура балансу фінансових потоків у сфері транспортного процесу

При цьому слід враховувати, що фінансові взаємовідносини суб'єктів господарювання та держави в ринкових умовах обмежуються грошовими потоками. Тому умовно можна вважати правильним, коли говорять, що фінансові взаємовідносини визначаються грошовими відносинами, однак з обов'язковим розвитком цієї тези: грошові взаємовідносини виражаються у грошових потоках як потоках платіжних засобів (засобів реалізації зобов'язань). Тоді стає зрозумілим, що коли грошовий обіг дестабілізований, то гроші обов'язково знецінюються, що в майбутньому приведе до інфляції. За таких умов – умов несталої фінансової системи – фінансові потоки між економічними суб'єктами все менш мають грошову

складову, і перевага надається іншим фінансовим активам. В умовах дефіциту наявних коштів у виробництві основними засобами розрахунку є грошові еквіваленти, тобто різні цінні папери та зобов'язання, податкові звільнення. Втім кожен цінний папір виконує конкретні, тільки йому властиві функції, а також має певні обмеження щодо використання. Тому при використанні різних грошових еквівалентів (фінансових інструментів) як засобу платежу виникає решта труднощів, що й обумовлює проведення аналізу як фінансових, так і грошових потоків. Важливим є облік часу, бо фінансові інструменти – це, насамперед, різні форми короткострокового та довгострокового інвестування [4].

Одним з принципів, що лежить в основі класифікації грошових потоків, є встановлення причин їх виникнення. Причинами виникнення грошових потоків між підприємством і державою можуть бути юридична необхідність і комерційний інтерес. Підставою для правових взаємовідносин є закони і нормативні акти, згідно з якими підприємства повинні сплачувати податки, а держава – нести витрати у вигляді фінансування та інвестування. Ці грошові потоки утворюють групу фіскальних потоків. Комерційні відносини, навпаки, викликані мотивами вирішення виключно економічних проблем і отримання прибутку. Взаємовідносини такого роду не обов'язково встановлюються державою, хоча і контролюються нею. До таких взаємовідносин може бути залучена і держава, але в цьому випадку вона виступає як економічний суб'єкт, не більше того. Грошові потоки, що відповідають комерційним відносинам, здійснюються, як правило, на принципах зворотності, тобто формування таких відносин супроводжується виникненням боргових зобов'язань. Таким чином, перший вид відносин завжди пов'язаний із фіскальною політикою, а другий – із грошово-кредитним регулюванням.

Окремо необхідно виділити грошові потоки, що відповідають страхуванню. Такі відрахування носять досить цільовий характер – запобігання ризикам і грошове відшкодування в разі настання страхової події.

Серед грошових потоків, що відповідають сучасним фінансовим відносинам, завжди можна виділити обов'язкові і добровільні. Обов'язковими потоками є платежі по боргових зобов'язаннях. Такі зобов'язання виникають у економічного суб'єкта

тільки після того, як інший економічний суб'єкт добровільно здійснив попередню передачу грошових коштів. Таким чином, серед грошових потоків завжди можна виділити такі, що кореспондують між собою. Для достовірної характеристики фінансових взаємовідносин потрібно залучення не тільки інформації, що характеризує ці взаємовідносини і заборгованість сторін за поточний рік, але й аналіз заборгованості за попередні роки. Тому доцільно враховувати як поточні потоки, так і результати попередніх років (накопичена заборгованість сторін: дебіторська – борги, кредиторська – інвестиції).

Запропонований баланс фінансових потоків у сфері автотранспортного процесу не є досконалим та завершеним. Але він надає можливість швидко трансформуватися в будь-який інший вигляд відповідно до цілей дослідження. Далі розкриємо можливу структуру запропонованих блоків балансу фінансових потоків.

В табл. 2.11 розкрита можлива структура блоку 1 запропонованого балансу фінансових потоків. Даний баланс дає можливість виявити кореспондуючі відносини обох сторін, дати рекомендації щодо їх вдосконалення, прогнозувати обсяг та структуру фінансових ресурсів різних рівнів ієрархії, здійснювати контроль за використанням фінансових ресурсів.

Проведений аналіз дозволяє як механізм збалансування інтересів суб'єктів ринку пасажирських автотранспортних перевезень розглядати контрактне фінансування, що вимагає зміни функцій держави щодо забезпечення стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту.

Виходячи з особливостей галузі та структури фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту, складовими контрактного фінансування є:

- забезпечення повної компенсації перевізниками безоплатного перевезення пільгових категорій населення (дотація або субвенція);
- розробка реальних програм інвестування в оновлення рухомого складу (лізинг або державне фінансування);
- закріплення вимог до ціни автопослуги (вільне ціноутворення або застосування обґрунтованого граничного тарифу).

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Таблиця 2.11

Баланс фінансових потоків підприємств та держави у сфері транспортного процесу

Структура фінансових потоків	
Початкове сальдо взаємовідносин	
Фінансові потоки від підприємства до держави	Фінансові потоки від держави до підприємства
1. Фіскальні потоки, всього в т.ч.: - податок на прибуток; - ПДВ; - плата за землю; - плата за забруднення навколишнього середовища; - інші податки та збори; - відрахування до фондів соціального страхування; - фінансові санкції (штрафи, пені); - платежі за отримані ліцензії та участь в конкурсі на маршрути	1. Компенсаційні потоки, всього в т.ч.: - субвенції; - субсидії; - дотації; - інші відшкодування, що передбачені укладеними договорами на обслуговування маршрутів
2. Потоки на борговій основі, всього в т.ч.: - платежі за пільговими кредитами НБУ; - платежі за лізинговими угодами до державної лізингової компанії	2. Потоки на борговій основі, всього в т.ч.: - податкові пільги; - податкові кредити; - бюджетні позики; - пільгові кредити НБУ
Кінцеве сальдо взаємовідносин	

При цьому встановлення кожного конкретного параметра цієї системи вимагає повного узгодження з іншими. Лише за такої умови можна досягти бажаного збалансування інтересів суб'єктів автотранспортного ринку.

В розділі 3 розглянемо детально ці елементи системи контрактного фінансування.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Висновки до 2 розділу

Відсутність науково обґрунтованої, чітко сформульованої державної політики щодо забезпечення функціонування транспортної галузі та єдиного підходу до відносин між органами влади і підприємствами призвела до кризи галузі пасажирських автоперевезень. Спроби вирішити проблеми галузі виявляються невдалими.

На сучасному етапі стабільна робота пасажирських автопідприємств залежить від функціонування фінансового механізму як складової системи управління підприємством. Результати дослідження показують, що існуючий фінансовий механізм не здатний вирішити усі проблеми галузі пасажирських автоперевезень. З цією метою пропонуємо фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту, що має дворівневу структуру і передбачає активну участь держави. Це зумовлено тим, що, з одного боку, фінансовий механізм підприємств пасажирського автотранспорту тісно пов'язаний із соціально-економічною політикою держави, а з іншого боку – він пов'язаний з діяльністю конкретних суб'єктів господарювання, які визначають своє місце на ринку автопослуг. Таким чином, фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту включає пов'язані між собою методи і важелі фінансового механізму підприємства і державного механізму управління фінансами. При цьому така взаємодія визначається наступними принципами: системності, комплексності, збалансування інтересів, альтернативності варіантів розвитку, виправданого ризику, гнучкого реагування.

З урахуванням викладених положень визначено поняття фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту – це складова системи управління підприємством, що являє собою сукупність фінансових відносин, методів і важелів, які використовуються підприємством і визначаються державою з метою забезпечення стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту та виконання ними соціальної функції.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

В рамках дії запропонованого фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту використовуються наступні фінансові методи та важелі: фінансування (дотації, субвенції, лізинговий механізм), ціноутворення (рівень, методики розрахунку, регулювання тарифів), інвестування (інвестиції, внески), кредитування (кредити) та оподаткування (податки – кількість, ставки, наявність пільг, податкових канікул тощо).

Розробка фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту неможлива без узгодженості інтересів учасників ринку транспортних послуг. Всі суб'єкти ринку автотранспортних послуг намагаються досягти найбільшого ефекту в процесі реалізації автопослуги. При цьому різна спрямованість інтересів цих суб'єктів пояснюється наявністю різних ефектів, що виникають у сфері пасажирських автоперевезень. Держава прагне досягти соціального ефекту. З цією метою вона регулює та контролює діяльність суб'єктів ринку автопослуг за допомогою законів та нормативних актів. З точки зору автотранспортних підприємств, як суб'єктів ринкових відносин, соціальний ефект не має великого значення, вони віддають пріоритет економічному ефекту. Споживачі автотранспортних послуг зацікавлені як в економічному, так і в соціальному ефекті: вони бажають користуватися пільгами, що гарантує їм держава; мати гарантовану можливість поїздки в будь-який населений пункт та сплачувати мінімально можливу ціну за придбану послугу. Проведений аналіз інтересів дає можливість розробити баланс інтересів, який включає дії держави, підприємства та споживачів по узгодженню цих інтересів та направлений на створення умов для стабільної роботи галузі пасажирських автоперевезень. Дотримання балансу інтересів дає можливість зняти ряд протиріч і проблем в системі "носій інтересів – автотранспортний процес", виявити суперечності між інтересами основних суб'єктів і обґрунтувати критерії раціональності в побудові їх фінансових відносин, а відтак і запропонувати механізми реалізації таких відносин.

Проведений аналіз дозволяє в якості механізму збалансування інтересів суб'єктів ринку пасажирських автотранспортних перевезень розглядати контрактне фінансування, що вимагає зміни функцій держави щодо забезпечення стабільної

роботи підприємств пасажирського автотранспорту. Основні складові контрактного фінансування:

- забезпечення повної компенсації перевізниками безоплатного перевезення пільгових категорій населення (дотація або субвенція);
- розробка реальних програм інвестування в оновлення рухомого складу (лізинг або фінансування);
- закріплення вимог до ціни автопослуги (вільне ціноутворення або застосування обґрунтованого граничного тарифу).

Основні положення та висновки, що містяться у другому розділі дисертаційної роботи, знайшли своє відображення в наступних публікаціях: [139, 140, 176-179, 182-186].

Державний вищий навчальний заклад "УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ"
State Higher Educational Institution "UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

РОЗДІЛ 3
ОРГАНІЗАЦІЙНО-МЕТОДИЧНІ ЗАХОДИ ЩОДО РЕАЛІЗАЦІЇ ФІНАНСОВОГО МЕХАНІЗМУ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОТРАНСПОРТУ

3.1. Державна фінансова підтримка підприємств пасажирського автотранспорту

Державна фінансова підтримка стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту є частиною заходів щодо стимулювання розвитку транспортної галузі. На сучасному етапі вона виявляється в наданні автотранспортним підприємствам субвенцій з бюджету на компенсування вартості безоплатного проїзду пільгових категорій населення.

За часів СРСР підприємствам автомобільного пасажирського транспорту з бюджету надавалася компенсація збитків від діяльності. Проводилася вона за рахунок прибутків, одержаних вантажними автопідприємствами, тобто на рівні держави відбувався перерозподіл коштів між прибутковими та збитковими організаціями таким чином, що всі вони ставали прибутковими. Така система застосовувалася до 1998 року. Але внаслідок загальних прорахунків в економічній сфері та неефективної державної політики в галузі пасажирського автотранспорту зокрема, бюджетна підтримка обмежилася лише компенсацією за безкоштовний проїзд пільгових категорій населення. Загальна ситуація, що склалася у сфері пасажирських перевезень, потребує перегляду підходів до розрахунків такої компенсації зокрема та до державного фінансування соціально значимої галузі в цілому.

Аналіз форм фінансування пасажирського автотранспорту в розвинутих країнах дозволяє виокремити наступні методи, що застосовуються:

- дотування виконаного кілометру пробігу;
- дотування за виконані обсяги пасажирських перевезень;

- дотування у вигляді доплати, яка залежить від охоплення території та щільності населення;
- дотування залежно від розміру зібраної виручки, тобто доплата на кожний проданий квиток;
- доплата не залежить від поточних результатів діяльності підприємства.

На сучасному етапі економічно розвинені країни практично відмовилися від надання права безоплатного проїзду окремим категоріям громадян, оскільки така система пільг визнана нежиттєздатною та такою, що не відповідає цілям політики соціального захисту населення.

В деяких країнах використовуються знижки з ціни автопослуги для окремих категорій населення або надання пільг в окремі години. Наприклад, в США застосовується знижка вартості квитка на проїзд для людей похилого віку за виключенням годин "пік", що дозволяє більш рівномірно використовувати транспортні потужності.

Що стосується України, то сьогодні існує декілька підходів до обчислення розмірів компенсації, але жоден з них не можна назвати реальним, а тим більше ефективним. Від цього втрачають як перевізники, так і бюджет.

1. Розмір компенсації був визначений в попередні роки залежно від виконаної транспортної роботи. В наступні роки він коригується в бік зростання (або зменшення) залежно від запланованих обсягів роботи.

2. Визначається сума компенсації на кожного громадянина на рік. Обчислення загальної суми компенсацій підприємствам пасажирського транспорту провадиться пропорційно чисельності пільгових категорій в районі, який обслуговує кожне окреме підприємство.

3. Компенсації розподіляються пропорційно збиткам, які отримали перевізники в минулому звітному періоді.

4. Розмір компенсації визначається від кількості перевезених пасажирів, що сплатили за квиток. Чим більше платних пасажирів – тим більше компенсація.

Перелічені різновиди обчислення компенсацій не враховують об'єктивні умови ринку транспортних перевезень (транспортну активність населення,

собівартість перевезень, життєвий рівень населення тощо), а тому не можуть бути оптимальними. До того ж визначення обсягів перевезень платних і безплатних пасажирів у транспортній рухомості (мобільності) громадян, які мають право безкоштовного проїзду у громадському транспорті, – це "експертне" визначення коефіцієнта співвідношення кількості платних і безплатних пасажирів у загальному обсязі перевезень пасажирів. Крім цього, повне ігнорування у розрахунках безбілетних пасажирів (так званих "зайців"), частка яких в міських автобусних перевезеннях за деякими підрахунками становить близько 10 % [193].

Різноманіття підходів до визначення суми, яку потрібно компенсувати з бюджету кожному окремому суб'єкту господарювання, визначається обмеженістю фінансових ресурсів та їх нестачею. Адже жодна з цих методик не є законодавчо закріпленою і має характер прагнення пояснити неефективний розподіл бюджетних коштів.

Для отримання достовірної інформації про мобільність пільгових категорій населення за соціальною ознакою і пільгових категорій службовців в умовах відсутності автоматизованих систем збору плати за проїзд із використанням смарт-карток (в т.ч. – пільгових), виникає проблема визначення фактичної кількості поїздок, які здійснюють пільгові категорії громадян.

За ініціативою пасажирських АТП вносились пропозиції щодо механізмів обліку обсягів перевезень пільгових категорій громадян і розрахунків за них. В 1997 р. ВАТ "Львівавтотранс" разом із МКП "Львівелектротранс" запропонували Львівській облдержадміністрації так званий "вексельний варіант". Облік передбачалося здійснювати за допомогою спеціальних абонементів, які мають ступені захисту від підробки і розрізняються кольором залежно від виду перевезень (міські, приміські та міжміські). Абонементи призначалися для передачі районним (міським) відділам соціального захисту населення з наступною видачею їх пільговикам. Після обороту в автобусах й урахування в листах обліку квитків абонементи повинні були пред'являтися фінансовим органам міста (області) для погашення коштами для перевізників. Передбачалося, що кількість поїздок на

квартал одного пільговика повинна бути розрахована відповідно до суми виділених коштів на компенсацію.

В 1999 р. асоціація "Кривбасавтотранс" запропонувала механізм обліку обсягів пасажироперевезень пільгових категорій населення на міських маршрутах і порядок відшкодування проїзду пільговиків за спеціальною та службовою ознаками, який базується на застосуванні відривних квитків. Вони мають захист, належать до бланків суворої звітності й характеризуються тим, що носять адресну спрямованість щодо пільгових категорій громадян. В кінці звітного періоду перевізник пред'являє фінансовому управлінню міста рахунок із додаванням до нього використаних квитків для проведення розрахунку за проїзд пільгових категорій громадян.

Варіант Дергачівського автопідприємства 16351 передбачав механізм застосування конвертованого купона, який є документом суворої звітності, дає право одноразової поїздки в автобусах всіх форм власності [193].

Однак апробація вищезазначених механізмів не була проведена. Невирішеність питання компенсації втрат від безкоштовного перевезення пільгових категорій населення мотивує перевізників на пошук різних способів і методів, спрямованих на обмеження перевезень пільгових категорій громадян у приміському сполученні (наприклад, перевозити їх тільки один раз на тиждень). Такі прийоми суперечать чинному законодавству щодо гарантій доступу до громадського транспорту.

Якщо розглядати ситуацію з компенсаціями безкоштовного проїзду пільгових категорій населення з юридичної точки зору, то вона повинна регулюватися Законом України "Про автомобільний транспорт", Інструкцією "Про порядок обліку пасажирів, що перевозяться громадським транспортом на маршрутах", затвердженою наказом Мінстату України [154] та договором на замовлення соціально значущих послуг між перевізниками та органами державного управління, тобто носити характер контрактного фінансування.

Згідно з зазначеними нормативними актами визначається кількість пільговиків за формулою (3.1), яка потім помножується на діючий на цьому підприємстві тариф.

Добуток і є вартістю проїзду пільговиків, яку держава повинна компенсувати підприємству-перевізнику на підставі чинного законодавства.

$$Q_{безпл.} = Q_{платн.} \cdot K, \quad (3.1)$$

де $Q_{безпл.}$ – кількість безплатних пасажирів, тис. чол.;

$Q_{платн.}$ – кількість платних пасажирів, тис. чол.;

K – коефіцієнт співвідношення кількості безплатних та платних пасажирів в загальному обсязі перевезень пасажирів для підприємств громадського транспорту.

Коефіцієнт K визначається на підставі зазначеної нами Інструкції окремо для міських перевезень в обласному та республіканському центрах (K_1), для міських перевезень (K_2) та для приміських перевезень (K_3). Розрахунок цих коефіцієнтів покладено на регіональні управління статистики [154]. Також зазначається, що підприємства можуть самі встановлювати коефіцієнт співвідношення кількості безплатних та платних пасажирів в загальному їх обсязі, але такий самостійно визначений коефіцієнт не може перевищувати офіційно встановлений.

Реальне співвідношення кількості безплатних та платних пасажирів можна визначити лише за допомогою обстеження пасажиропотоку. Але внаслідок значного коливання пасажиропотоку протягом доби, тижня, пори року такий спосіб визначення співвідношення платних та безплатних пасажирів в загальній їх кількості виявляється достатньо складним і потребує додаткових фінансових та трудовитрат.

Отже, реальність розміру компенсації залежить від правильності обчислення зазначених нами коефіцієнтів.

В практиці автотранспортних підприємств Сумської області застосовується саме такий спосіб розрахунку сум компенсацій. Але, якщо проаналізувати стан розрахунків з бюджетом, то стане зрозумілим, що реально отримані кошти становлять лише 15-20 % від обрахованих (див. табл. В.5 додатку В).

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Аналіз ситуації, що склалася з компенсаціями на сьогоднішній день, дозволяє зробити наступні висновки:

1. Держава не спроможна забезпечити безплатний проїзд пільгових категорій населення в повному обсязі за існуючими тарифами (навіть регульованими та заниженими).

2. Тягар виконання соціальної функції (гарантованого державою безплатного проїзду пільговиків) ліг на автотранспортні підприємства.

3. На цей час не існує законодавчо закріпленої методики, яка б дозволила максимально точно обрахувати реальні обсяги транспортних послуг, що надаються пільговим категоріям.

4. Існуючі способи обчислення рівня компенсації намагаються покласти на компенсацію за безкоштовний проїзд пільговиків функції компенсації збитків від застосування граничних тарифів.

Отже, кошти, що надаються підприємствам з бюджету, не компенсують втрат від безкоштовних перевезень пільгових категорій населення. До того ж, вони зменшуються з року в рік. А якщо проаналізувати ситуацію в Сумській області з рівнем фінансування компенсацій, то стає зрозумілим, що він зворотно пропорційний рівню доходів – чим більше рівень доходів, тим менший рівень компенсації.

Логіку такої залежності можна прокоментувати наступним чином: чим більше доходи підприємств, тим менше вони потребують фінансової підтримки з боку держави. Але такі міркування справедливі лише за умов вільного ціноутворення на автопослуги та одночасного зростання прибутків із зростанням доходів.

Проте, якщо порівняти рівень компенсації з рівнем витрат АТП за той самий період, то попередні міркування виявляються абсурдними. Спостерігається така сама зворотно пропорційна залежність – чим більше витрати підприємств, тим нижча компенсація.

До того ж, на нашу думку, недоцільною виявляється сплата податку на додану вартість із сум отриманої компенсації за безкоштовний проїзд пільговиків. Тобто

State Higher Educational Institution "UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"
ДЕРЖАВНИЙ ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД "УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ"

реальні кошти, які автотранспортні підприємства отримують з бюджету, нижчі на 20 %.

Підсумовуючи вищезазначене, відмітимо, що рівень компенсацій з бюджету не відповідає реальним потребам підприємств, не виконує належну їм функцію, не має економічного обґрунтування та потребує розробки методики обчислення.

Можна запропонувати декілька варіантів вирішення цієї проблеми. Але слід зазначити, що повний ефект від їх запровадження можливий лише за умови комплексного поєднання інструментів впливу – тарифної політики, договірних відносин, інвестиційної політики тощо.

По-перше, необхідно чітко визначити функцію компенсації за безкоштовне перевезення пільгових категорій населення – це надання державою пільг соціально незахищеним категоріям населення. При цьому автотранспортне підприємство не повинно відповідати за зобов'язаннями держави, як і будь-який господарюючий суб'єкт.

Деякі фахівці вважають, що цю проблему можна вирішити шляхом запровадження адресної допомоги соціально незахищеним категоріям населення. Таким чином можна вирішити проблеми зняття з АТП соціального тягаря, але з'являться проблеми розподілу коштів адресної допомоги між пільговиками в умовах недостатності фінансових ресурсів бюджету. До того ж, цей захід не вирішить фінансові проблеми АТП в повному обсязі. Так, постановою КМУ від 02.03.2002 № 253 була затверджена Стратегія заміни системи пільг на адресну грошову дотацію населенню, а постановою від 04.03.2002 № 256 – Порядок фінансування видатків місцевих бюджетів на здійснення заходів із виконання державних програм соціального захисту населення за рахунок субвенцій з державного бюджету. У частині "визначення та затвердження соціально й економічно обґрунтованих розрахункових норм споживання послуг громадського транспорту на пільгових підставах (з розрахунку на одну особу)" виконання постанов уряду призупинено. Мотив – акції протесту з боку пільгових категорій громадян і фінансові обмеження бюджету щодо рівня субвенції.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Можна скористатися досвідом розвинених країн в цьому питанні. Наприклад, скоротити пільгові категорії, застосовувати пільги у вигляді певного відсотка від вартості квитка (а не 100 % пільги), запроваджувати прогресивні системи обліку пасажирів, які користуються пільгами тощо.

По-друге, з огляду на використання граничного рівня тарифів на автопослуги, АТП як суб'єкти підприємницької діяльності потребують компенсації збитків від запровадження граничного тарифу, якщо рівень такого тарифу нижчий за ринкову ціну автопослуги. При цьому під ринковою ціною автопослуги ми маємо на увазі таку ціну, яка має забезпечувати покриття витрат на вироблення цієї автопослуги, норму прибутку та мати інвестиційну складову.

Альтернативою прямої компенсації збитків можуть бути:

- пільгові податкові режими (наприклад, обкладання податком на додану вартість за нульовою ставкою, або звільнення від сплати земельного податку);
- запровадження механізму фінансування капітальних вкладень (наприклад, часткове фінансування інвестицій в рухомий склад шляхом створення державних лізингових компаній або розробки механізму фінансування з бюджету на ці цілі);
- надання пільгових кредитів Національним банком України на розвиток виробництва;
- встановлення залежності рівня граничного тарифу від коливань вартості на паливно-мастильні матеріали та рівня мінімальної заробітної плати (як основних складових витрат) або пропорційне його зростання залежно від рівня прожиткового мінімуму;
- заміна граничного тарифу обмеженням рентабельності на певному рівні;
- поєднання вищезазначених методів.

Таким чином, державне регулювання роботи підприємств пасажирського автотранспорту повинно бути виваженим, економічно обґрунтованим та спрямованим на забезпечення інтересів всіх учасників транспортного процесу: автотранспортних підприємств, споживачів та суспільства в цілому.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

3.2. Запровадження лізингу в галузі пасажирського автотранспорту

Серед проблем, які постали перед АТП на перехідному етапі розвитку, особливо виділяється проблема парку автомобільного транспорту – його кількості, технічного стану, неефективної структури рухомого складу, фізичного та морального зносу. За даними Державного департаменту автомобільного транспорту Мінтрансу України, у 2002 р. 61,2 % автобусів мали вік понад 10 років, а у середньому він становив 10,4 року [211]. До того ж практично на 60-70 % рухомий склад автотранспортних підприємств замортизований, середній його вік майже в два рази перевищує нормативний. Тобто на сьогодні більша частина пасажирського парку підлягає списанню. Все це не може не позначитися на якості транспортного обслуговування населення, яка істотно відстає від стандартів, що прийняті в індустріально розвинених країнах.

Останнім часом ця проблема поміж інших часто обговорюється на сторінках спеціальних видань. Як позитивне зрушення слід відмітити розробку концепції державної політики у сфері автомобільних пасажирських перевезень. Але реальних ефективних кроків на шляху до подолання кризового стану галузі пасажирських перевезень досі не зроблено. Тому актуальною виявляється подальша розробка теоретичних та практичних засад реформування цієї соціально значимої галузі.

В Україні в умовах сьогодення низький рівень фінансування транспортних підприємств, регулювання діючих тарифів не дає можливостей для нормального функціонування АТП. А це, в свою чергу, робить неможливим оновлення парку рухомого складу за рахунок власних джерел фінансування. Великі відсотки за кредитами, переважна більшість яких є короткостроковими, та неплатоспроможність пасажирських АТП не дозволяють використовувати цю форму фінансування капітальних вкладень в рухомий склад. Інвестори не вважають привабливою планово-збиткову галузь, тому вливань коштів з їх боку не передбачається.

Таким чином, найбільш реальним шляхом оновлення та поповнення технічної бази автотранспортних підприємств може виявитись, на нашу думку, фінансовий

лізинг. Слід зазначити, що використання лізингу, в тому числі і фінансового, дуже поширене в розвинених країнах. Це обумовлено перевагами, які надає цей метод фінансування капітальних інвестицій. Головною з них є те, що підприємство має можливість розпоряджатися необхідними засобами виробництва не витрачаючи при цьому значної кількості фінансових ресурсів на їх придбання, що виключає необхідність відволікання обігових коштів для придбання дорогих транспортних засобів.

В Україні лізингові відносини регулює велика кількість законодавчо-правових актів, серед яких головним є Закон України "Про внесення змін до Закону України "Про лізинг" від 11.12.2003 [149]. Цей закон визначає фінансовий лізинг як вид цивільно-правових відносин, що виникають із договору фінансового лізингу, за яким лізингодавець зобов'язується придбати у власність річ у постачальника відповідно до умов договору та передати її в користування лізингоотримувачу на визначений термін не менший за 1 рік за встановлену плату (лізингові платежі).

Підприємство, яке використовує в своїй діяльності лізингові відносини, набуває таких переваг:

1) виключення необхідності відволікання значної кількості обігових коштів для придбання дорогих транспортних засобів і техніки;

2) тимчасове використання дорогих транспортних засобів і техніки дозволяє уникнути витрат на технічне обслуговування та ремонт старих, а це – значна складова виробничих витрат;

3) лізингові платежі відносяться на валові витрати виробництва та обігу. Це дозволяє витрати, фактично спрямовані на придбання транспортного засобу, відобразити в обліку як поточні;

4) при фінансовому лізингу лізингоодержувач має змогу придбати техніку чи устаткування за залишковою вартістю по закінченні лізингової угоди;

6) лізинг не змінює фінансову структуру капіталу підприємства в балансі.

Негативною рисою лізингу, проте, є перевищення його вартості над вартістю банківської позики. Але слід зауважити, що сьогодні в умовах нестабільності практично відсутні середньо- та довгострокові позики. А розрахуватись своєчасно за

короткостроковими позиками АТП не в змозі через зазначені нами раніше об'єктивні причини.

Існують ще певні недоліки у використанні фінансового лізингу в Україні, насамперед, недосконалість законодавства та відсутність цілеспрямованої державної політики з розвитку лізингу [132]. Але ми не будемо їх детально розглядати в рамках цієї роботи, оскільки це виходить за межі нашого дослідження. Зазначимо тільки, що на сьогодні спроби держави підтримати окремі галузі через застосування фінансового лізингу не увінчалися успіхом. Зокрема, з прийнятих урядом рішень щодо створення лізингових компаній на транспорті для залізничного, авіаційного та морського і річкового фактично працює тільки "Укртранслізинг", створений для заохочення придбання залізницями рухомого складу вітчизняного виробництва [132].

Дивує той факт, що Міністерство транспорту майже зовсім не приділяє уваги автотранспортним перевезенням, позначивши як пріоритетні залізничні та авіаційні перевезення. Тим більше, що сьогодні існують декілька вітчизняних виробників автобусів – Львівський автобусний завод та Черкаський авторемзавод, що входить в структуру концерну "Укрпромінвест", які спроможні за належної підтримки задовольнити попит на автобуси різних класів та місткості. Насичення ринку транспортних засобів новими якісними конкурентоспроможними автобусами власного виробництва дає змогу забезпечити ефективне функціонування галузі пасажирських автоперевезень. Але сьогодні автотранспортні підприємства можуть придбати рухомий склад лише в кредит або лізинг, тобто за умов відстрочення кінцевого розрахунку на деякий час. Це викликано відсутністю у АТП фінансових ресурсів та вартістю автобусів, ціна на які коливається в межах від 150 до 400 тисяч гривень за одиницю.

Таким чином, ситуація склалася така: виробники автобусів та перевізники не мають чітко відпрацьованого механізму, за яким можна було б провадити продаж виготовленого транспорту в кредит або на умовах лізингу. Кредитні та лізингові відносини між ними не мають масового характеру, і виникають лише за умов, коли покупці пропонують готову схему роботи. Це означає, що АТП повинно самостійно

знайти фінансово-кредитну установу, яка стала б лізингодавцем або кредитором, що, звичайно, в багато разів ускладнює роботу. Як наслідок – скорочення реалізації виготовлених автобусів та їх виробництва. Так, за даними управління автомобільної та дорожньої техніки Мінпромполітики України, у 2002 р. було виготовлено 377 автобусів, що становить лише 31,3 % до рівня виробництва у 2001 р. [118]. Як бачимо, проблема потребує негайного вирішення.

На нашу думку, в розробці механізму лізингових відносин у галузі пасажирських автоперевезень провідну роль повинна відігравати держава. Слід зазначити, що ще в 1997 р. була видана постанова КМУ № 379 "Про заходи щодо поліпшення транспортного обслуговування населення та виготовлення транспортних засобів для перевезення пасажирів" [151]. В ній зазначалося: "… державним адміністраціям забезпечити щорічне укладення із автопідприємствами …договорів про виконання замовлень місцевих органів влади на перевезення пасажирів у міському та приміському сполученні та створення необхідних умов для забезпечення рентабельної роботи транспортних підприємств, у тому числі шляхом покриття збитків від перевезень пасажирів у зв'язку з регулюванням тарифів. Рекомендувати зазначеним органам передбачати в проектах місцевих бюджетів кошти на придбання автобусів виробництва ВАТ "Львівський автобусний завод" в обсягах відповідно до потреб, визначених замовленнями на перевезення". На практиці ця постанова належним чином не виконується.

Державним департаментом автомобільного транспорту з метою реалізації державної політики розвитку галузі автомобільного транспорту розроблений проект Стратегії розвитку автотранспортної галузі України [195]. Зазначена Стратегія передбачає організацію галузевої лізингової компанії. Фінансовими джерелами такої компанії повинні стати кошти Державного бюджету, які виділяються для розвитку соціальних програм України, пільгові кредитні кошти, що надаються Національним банком України, тощо. Але детальної розробки такого механізму фінансування, який би забезпечив реальне відтворення рухомого складу пасажирських АТП, не існує.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

З метою виконання зазначеної постанови та для подальшої розробки закріплених в проекті розвитку автотранспортної галузі положень ми пропонуємо схему прийняття рішення за угодою фінансового лізингу (рис. 3.1), яка складається з трьох етапів. Зазначимо, що починати процес створення ефективно працюючого лізингового механізму потрібно з аналізу роботи перевізників – існуючої маршрутної мережі, наявного парку рухомого складу, пасажиропотоку на кожному окремому маршруті, доходів тощо.

На першому етапі автотранспортне підприємство визначається з типом, маркою та кількістю автобусів, які йому необхідні для роботи. При цьому необхідно провести аналіз наявного парку та розробити напрямки вдосконалення щодо оптимізації його за структурою. А для цього потрібно проаналізувати маршрутну мережу та провести маркетингові дослідження, визначивши попит на автопослуги.

На другому етапі проводиться аналіз можливості сплати підприємством щомісячних лізингових платежів. Для цього регулярний платіж, передбачений лізинговою угодою, та витрати на виробництво автопослуг з урахуванням застосування нового рухомого складу порівнюються з виручкою, що генерується предметом лізингу.

На третьому етапі з місцевими органами влади погоджується сума, яку вони мають виділити для підтримки АТП на сплату лізингових платежів.

Розглянемо роботу запропонованої нами схеми на практиці. Обчислимо можливість придбання автобусів в лізинг для роботи на маршруті Суми – Кролевець (табл. 3.2).

Аналіз пасажиропотоку на цьому маршруті протягом року показав, що для забезпечення ефективної роботи потрібні 1 новий автобус великої місткості та 1 автобус – малої, оскільки відбувається значне зниження попиту в будні дні та в осінньо-зимовий період. Необхідні дані для подальших розрахунків подані в табл. 3.1 та 3.2.

Державний вищий навчальний заклад "Київська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

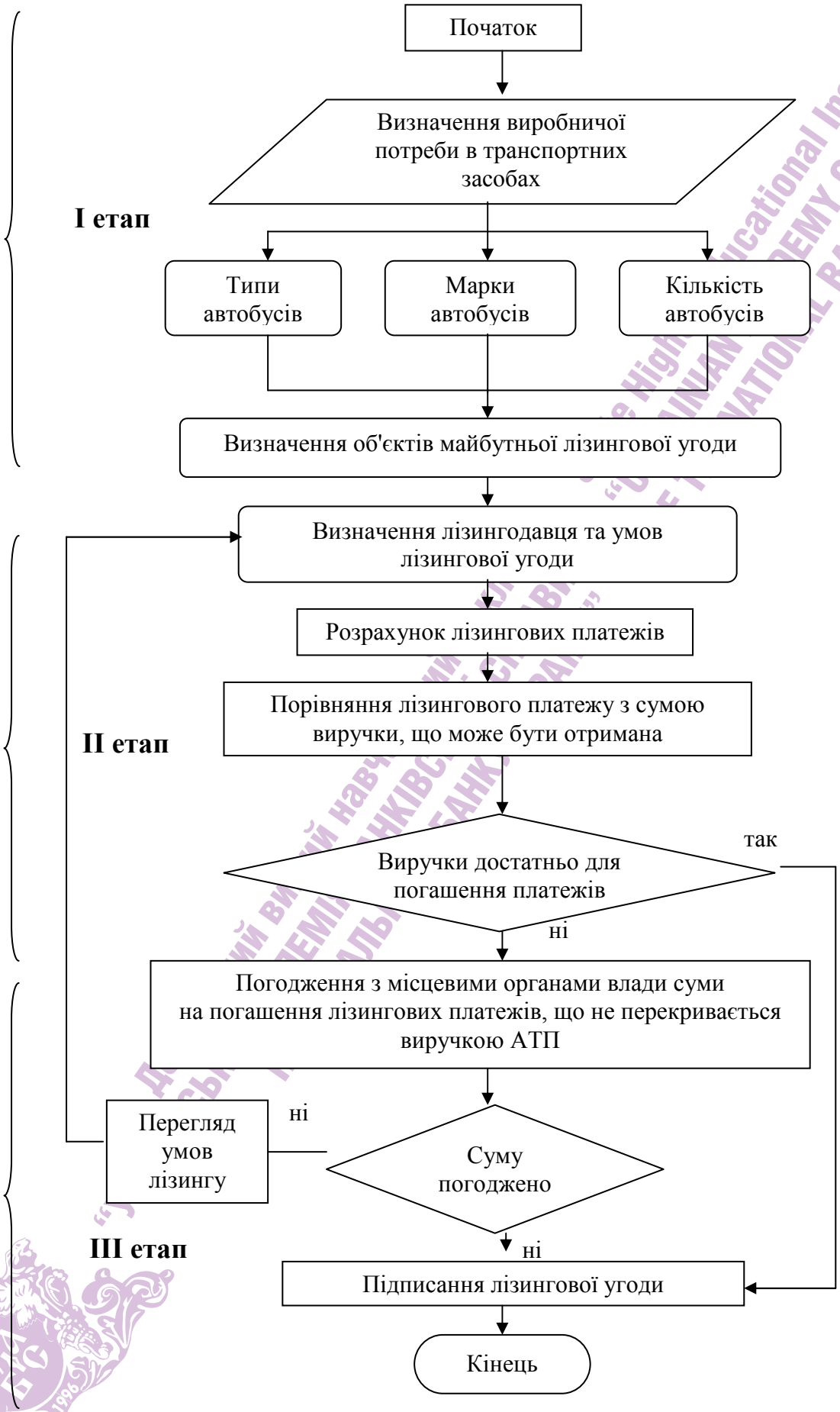


Рис. 3.1. Блок-схема прийняття рішення за угодою фінансового лізингу

Таблиця 3.1

Характеристика об'єктів та умов лізингової угоди

Показник	Одиниця виміру	Значення
Вартість автобусів - Л-10Т (Турист) - Богдан А-091.3	тис.грн.	 210,6 203,5
Пасажиромісткість автобусів - Л-10Т (Турист) - Богдан А-091.3	кількість місць	 39 25
Витрати палива (дизельне): - для Л-10Т (Турист) - Богдан А-091.3	літр /100 км	 26 15
Вартість дизельного палива	грн./літр	1,65
Строк фінансового лізингу	роки	5
Винагорода лізинговій компанії за надану відстрочку	% річних	20

Зазначимо, що нами були проаналізовані умови лізингових угод, які застосовуються на ринку найбільшими лізинговими компаніями ("Українською лізинговою компанією", Лізинговою компанією "ПЛ Лізинг" та "Укрдержлізинг"). Для розрахунків ми обрали типову схему, що застосовується на практиці.

Угода фінансового лізингу укладається на 5 років; авансовий платіж складає 20 % від вартості автобуса; винагорода лізинговій компанії за надану відстрочку складає 20 % річних. Погашення заборгованості провадиться щомісячно, рівними частинами.

Зробимо поетапний розрахунок.

1. Розрахуємо суму, що буде розстрочена на 5 років згідно з укладеною угодою. Для цього із вартості автобусів вирахуємо 20 % авансового платежу:

$$(203500 + 210600) – (203500 + 210600) \cdot 20\% = 331280 \text{ грн.}$$

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Таблиця 3.2

Показники роботи на маршруті Суми – Кролевець

Показник	Одиниці виміру	Значення
Вартість 1 пас.-км (без ПДВ та страхового платежу)	грн.	0,065
Загальний пробіг за маршрутом Суми – Кролевець (в прямому та зворотньому напрямках)	км	391
Вартість квитка від Сум до Кролевця (без ПДВ та страхового платежу)	грн.	12,68
Пасажиропотік протягом року, всього	пас.-км	***2016515***
в т.ч. за місяцями:		
- січень		140432
- лютий		127727
- березень		117530
- квітень		170053
- травень		189770
- червень		191376
- липень		187095
- серпень		209544
- вересень		184150
- жовтень		174240
- листопад		172830
- грудень		151768
Дохід від послуг протягом року, всього	грн.	***133694,96***
в т.ч. за місяцями:		
- січень		9310,65
- лютий		8468,30
- березень		7792,24
- квітень		11274,51
- травень		12581,75
- червень		12688,23
- липень		12404,40
- серпень		13892,77
- вересень		12209,15
- жовтень		11552,11
- листопад		11458,63
- грудень		10062,22
Склад витрат (на рік):	грн.	***89817,53***
1) витрати на оплату праці водіїв (3 чоловіки):		
- заробітна плата		5040,00
- нарахування внесків до фондів соціального страхування		1943,42
2) витрати на автошини		3450,00
3) витрати на технічне обслуговування і поточний ремонт		14750,00
4) витрати на паливно-мастильні матеріали		53108,75
5) інші витрати		11525,36
Норма рентабельності (5 % від суми витрат)	грн.	***4490,87***

State Higher Educational Institution "UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"
Державний вищий навчальний заклад "УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ"

2. Для розрахунку щомісячного платежу за лізинговою угодою скористаємось відомою формулою [109]:

$$ЛП = \frac{ТВ}{\left\{\left[1-(1+i)^{-n}\right]:i\right\}}, \quad (3.2)$$

де $ЛП$ – лізинговий платіж;

$ТВ$ – теперішня вартість майна, яка дорівнює вартості орендної послуги;

n – кількість періодів за строк оренди;

i – процентна ставка.

В нашому випадку: $ТВ$ дорівнює 331280 грн.; n дорівнюватиме 60 місяців (5 років · 12 місяців), оскільки платежі сплачуються щомісячно; i = 0,0167 (20 %:12).

Таким чином,

$$ЛП = \frac{331280}{\left\{\left[1-(1+0{,}0167)^{-60}\right]:0{,}0167\right\}} = \frac{331280}{38} = 8718 \text{ грн.}$$

3. Загальна сума платежів за весь строк лізингу становитиме: 8718 · 60 = 523080 грн. Отже, вартість автобусів з урахуванням авансового платежу складає 605900 грн.: 82820 + 523080 = 605900 грн.

4. Розраховуємо суму виручки, яку повинен генерувати автобус протягом року для покриття платежів за лізинговою угодою, поточних витрат та мінімальної норми рентабельності в розмірі 5 % (табл. 3.2).

Загальна сума поточних витрат становить 89817,53 грн., рентабельність – 4490,87 грн., лізингові платежі – 104616 грн.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Отже, загальна сума виручки, що генерується автобусом за рік, повинна становити щонайменше 89817,53 + 4490,87 + 104616 = 198924,40 грн.

5. Наступним етапом аналізу стане порівняння розрахованої виручки з фактичними даними за попередній період. Згідно з даними табл. 3.2 вона становить 133694,96 грн. Тоді за запропонованою нами схемою фінансування місцевий бюджет повинен компенсувати АТП різницю у 65229,44 грн. (198924,40 – 133694,96) на рік.

Запропонована схема дозволяє відобразити в загальному вигляді ті відносини, які мають поєднати виробника автобусів та перевізника за участю лізингової компанії та місцевого бюджету. Перевагами цієї схеми є те, що витрати на придбання дорогої техніки розподіляються між перевізником та бюджетом, адже в сьогоднішній ситуації ні перший ні останній не можуть взяти на себе витрати на придбання рухомого складу в повному обсязі.

Державний вищий навчальний заклад "УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ"
State Higher Educational Institution "UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

3.3. Реформування тарифно-цінового механізму ринку пасажирських автопослуг

До специфічних факторів, що вплинули на кризу в галузі пасажирського автотранспорту, слід віднести планову збитковість пасажирських перевезень, приватизацію пасажирських АТП без належного економічного обґрунтування, державне регулювання тарифів на послуги пасажирського автотранспорту, законодавчо закріплені вимоги держави щодо безкоштовного перевезення пільгових категорій громадян без достатньої компенсації перевізникам збитків від цих послуг. Наслідками впливу цих чинників стали: неспроможність забезпечення стабільної роботи підприємств, старіння рухомого складу, погіршення якості обслуговування населення, скорочення маршрутної мережі.

Одним із чинників, що вплинув на таку ситуацію, було порушення балансу: ринкова конкуренція вимагає ринкових методів регулювання, тому пропозиція автопослуг та формування їх ціни в ринкових умовах повинні базуватися на наявності платоспроможного попиту. Але державне регулювання тарифів, нав'язування перевізникам надання безоплатних послуг і відсутність реальної компенсації збитків, що спричинені цими діями, ніяк не може сприяти ринковій конкуренції і розвитку підприємств-перевізників. Отже, однією з головних проблем, що потребує нагального вирішення, є проблема регульованих тарифів.

У галузі пасажирського автотранспорту ще за часів адміністративно-планової економіки відбувалося централізоване державне ціноутворення. При цьому існувала планова збитковість тарифу на пасажирські автотранспортні перевезення, яка компенсувалася за рахунок перерозподілу прибутку від вантажних перевезень. Тобто держава компенсувала збитки від пасажирських перевезень шляхом надання дотацій з Державного бюджету. Таким чином, розвиток АТП цілком підтримувався державою. Підприємства не брали участі в розробці тарифів, в цьому не було потреби. Але в ринкових умовах перед АТП постала проблема нестачі фінансових ресурсів, а це – проблема оптимізації доходів, розробки власної політики ціноутворення, визначення тарифів на послуги.

Згідно з Державною концепцією реформування транспортного сектора економіки, затвердженою Постановою Кабінету Міністрів України від 09.11.2000 № 1684, передбачається надалі забезпечити вільне ціноутворення у секторах транспортного ринку з високим рівнем конкуренції [52]. Це ставить перед підприємствами автотранспорту задачу розробки методичних підходів до формування власної політики ціноутворення.

Ми пропонуємо розглядати тарифи на перевезення саме як ціну послуги. Адже рівень отриманих доходів, який визначається лише ціною транспортної роботи, обумовлює можливість подальшого існування АТП в мінливих умовах ринку. Розглянемо в чому ж полягає відмінність між тарифом та ціною.

Отже, тариф – офіційно встановлений розмір оплати, оподаткування чого-небудь; таблиця із зазначенням ставок оплати; пасажирський тариф – система цін, яка включає затверджені у встановленому порядку розміри плати за перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу, а також правила їх обчислення та застосування [197]. Ціна – вартість товару чи послуги у грошовому виразі. Порівняємо особливості тарифу і ціни (табл. 3.3).

Як бачимо, категорія "ціна" відповідає потребам ринку, виявляється економічним методом впливу на розвиток підприємства. А тариф більше відповідає адміністративним методам регулювання економіки, тому не може достатньо ефективно використовуватись в умовах ринку.

В той же час пасажирські автоперевезення все ж таки потребують втручання з боку держави, адже особливістю цієї галузі транспорту є наявність соціального ефекту, що має обов'язково бути з точки зору потреб суспільства. Суб'єкти підприємницької діяльності, якими є АТП сьогодні, практично не зацікавлені в наявності цього ефекту, оскільки їх головна мета – отримання максимального прибутку. Тому держава зобов'язана контролювати виконання соціальної функції. Але, на нашу думку, необхідно віднайти інші методи регулювання та контролю з боку держави, аніж примусове обмеження доходів автотранспортних підприємств.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Таблиця 3.3

Порівняльна характеристика тарифу і ціни

Параметри	Тариф	Ціна
1. Хто розраховує	Держава, підприємство з обов'язковим затвердженням державними органами	Підприємство
2. Наявність державного регулювання та контролю	Обов'язкова	Можлива
3. Межі	Визначає держава	Визначає підприємство, можливе втручання держави
4. Правила обчислення	Визначає держава	Визначає підприємство, контроль з боку держави
5. Регулювання	Регулює держава	Регулює ринок
6. Можливість перерахунку при зміні умов функціонування	Централізовано	В будь-який момент виходячи з потреб
7. Врахування попиту споживачів	Не враховує	Враховує
8. Повне покриття витрат на виготовлення послуги	Не обов'язкове	Обов'язкове
9. Гнучкість	Не гнучкий	Достатньо гнучка
10. Доцільність маркетингових досліджень	Низька	Висока
11. Індикативна функція	Не виконує	Виконує
12. Вплив зовнішніх критеріїв	Враховує	Враховує
13. Вплив внутрішніх критеріїв	Не враховує	Враховує
14. Врахування кон'юнктури ринку	Не враховує	Враховує
15. Стимулювання підвищення якості послуг	Не стимулює	Стимулює
16. Залежність від якості послуг	Не залежить	Залежить

Зазначимо, що численні теоретичні розробки щодо формування цін на товари не можна прямо переносити на галузь транспортних перевезень. Це пов'язано зі специфікою автотранспортних послуг, бо вони не мають уречевленої форми, не можуть накопичуватись на відміну від товарів, споживаються саме в процесі виробництва. Ці особливості будуть відбиватися на політиці ціноутворення та формуванні власне ціни. До того ж, потреба поєднання державного регулювання галузі пасажирських автоперевезень з ринковими методами ціноутворення істотно вплине на механізм формування ціни автопослуги. У зв'язку з цим ми пропонуємо визначати ціну за наступною схемою (рис. 3.2).

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

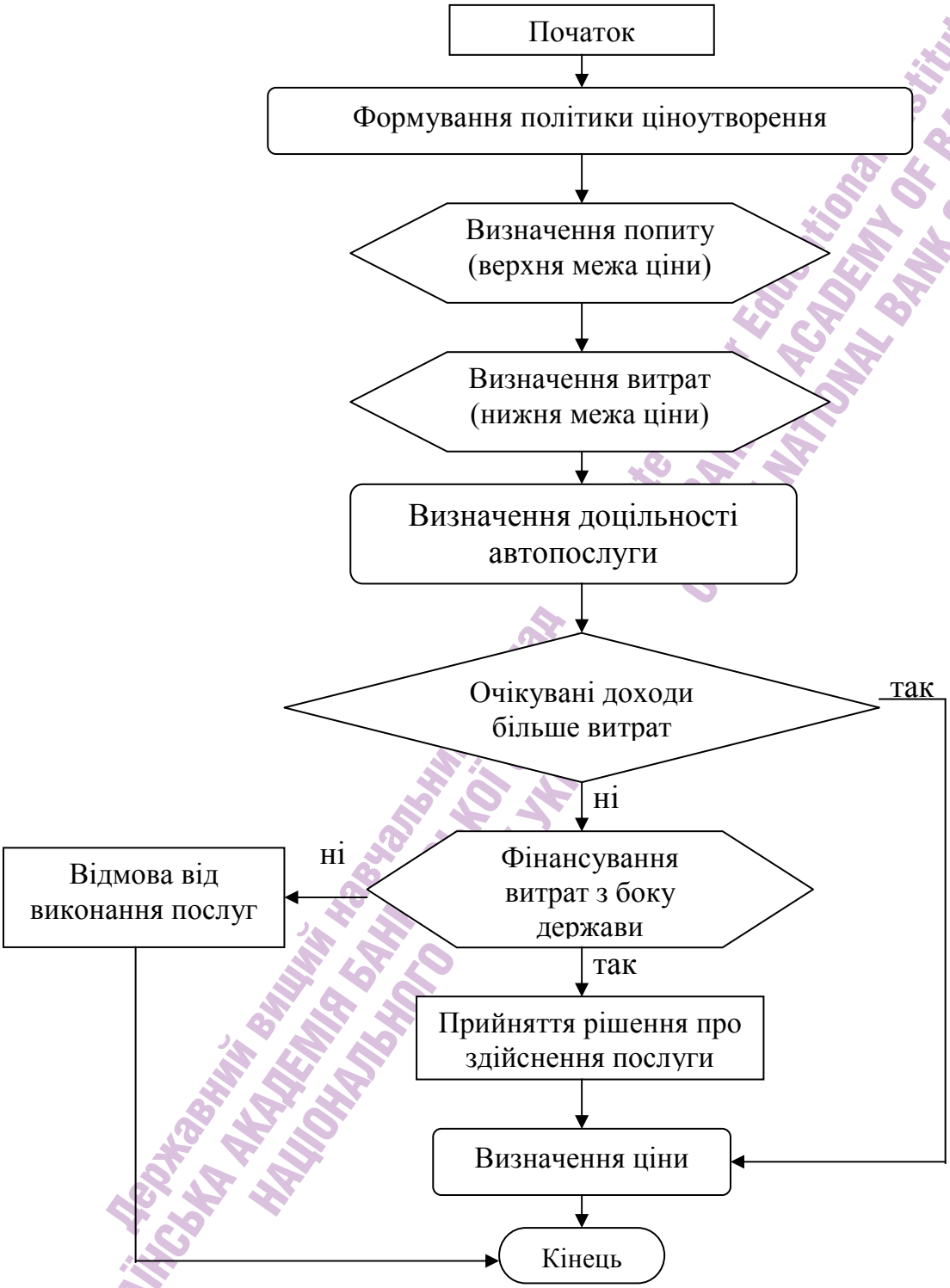


Рис. 3.2. Блок-схема механізму формування ціни на автопослуги

Втручання держави в процес ціноутворення відбувається у двох випадках: 1) як контроль за нормою прибутку та зростанням цін (наприклад, щоб зростання цін на автопослуги не перевищувало зростання цін на матеріальні ресурси (паливо, запчастини, автошини та ін.)); 2) коли попит на конкретному маршруті не може

перекрити витрат на його обслуговування, і АТП приймає рішення про відмову від роботи на цьому маршруті, держава для підтримання соціального ефекту – збереження маршрутної мережі та загальної доступності автопослуги – компенсує витрати АТП. В інших випадках втручання держави, на нашу думку, не припустиме.

Якщо підприємства, які виробляють товарну продукцію, при потребі досить легко можуть відмовитися від виготовлення окремого її виду, то в галузі транспорту при незначному попиті, який не дозволяє перекрити поточних витрат, відмова від послуги ускладнюється. Відбувається це внаслідок соціальної значущості галузі – транспортне сполучення повинні мати всі населені пункти, незважаючи на їх розмір.

Пояснимо, чому на схемі ми пропонуємо спочатку визначати попит, а потім вже – витрати для співставлення з ним, а не навпаки. Це відбувається тому, що АТП може дещо змінювати витрати залежно від попиту (наприклад, при різній кількості споживачів на конкретному маршруті можлива робота автобусами різної місткості, що дає змогу варіювати витрати). Тобто одну й ту саму одиницю транспортної роботи (пасажиро-кілометр) можна виготовляти з різними витратами. Регулятором тут виступає кількість споживачів.

Таким чином, запропонований нами механізм формування ціни на автотранспортні послуги надає можливість поєднати соціальні інтереси держави та економічні інтереси АТП для забезпечення сталого розвитку галузі та задоволення потреб населення у перевезеннях.

Крім того, від рівня тарифів (у нашому випадку ціни автотранспортних перевезень) залежить фінансова стабільність транспортних організацій. Тарифи на маршрутах загального користування повинні забезпечувати перевізнику відшкодування обґрунтованих поточних витрат: оновлення рухомого складу (8-12 % на рік), забезпечення рентабельності перевезень (15 %). А встановлення жорстких тарифних обмежень позбавляє підприємства можливості займатися власною політикою ціноутворення. До того ж, фіксація тарифів негативно впливає на доходи автопідприємств. Що стосується пільг на проїзд автомобільним транспортом, то на думку деяких фахівців, проблема полягає в тому, що держава відшкодовує збитки від безоплатного проїзду громадян автопідприємствам, замість того, щоб надавати

адресну допомогу пільговим категоріям населення, як це робиться в розвинених країнах світу. Крім цього, відшкодування державою збитків становить лише 15-20 % від розрахованих. А це скорочує надходження фінансових коштів на рахунки автопідприємств, що призводить до зменшення обігових коштів і, як наслідок, до скрутного фінансового становища, заборгованості з виплати заробітної плати працівникам, зовнішньої заборгованості за енергоносії, паливо, запчастини тощо.

Ефективне використання фінансових ресурсів автотранспортних підприємств потребує вирішення методології визначення тарифів, яка на сучасному етапі не відповідає потребам ринкової економіки.

Слід зазначити, що в Україні діє система визначення тарифів на автопослуги, успадкована від адміністративно-планової економіки. Тому розглянемо методологію, за якою визначалися раніше тарифи на пасажирські перевезення.

Автотранспортні тарифи визначалися як система планових ставок та правил розрахунку плати за транспортно-експедиційне обслуговування, яке здійснює автомобільний транспорт. Тарифи складалися з вантажних та пасажирських. На відміну від вантажних, пасажирські тарифи були частиною системи державних роздрібних цін на продукцію особистого споживання [73].

Основою для встановлення проїзної плати на перевезення пасажирів була середньогалузева собівартість одиниці транспортної роботи. Тарифи на автобусні перевезення були єдиними для всієї території колишнього СРСР. Базою для них служив встановлений розмір плати за проїзд пасажирів на відстань 1 кілометр. Відповідно до встановленої плати за 1 пасажиро-кілометр визначалася вартість проїзду пасажира на певному відрізку дороги.

У практиці автобусних підприємств застосовувалися система єдиного тарифу та система диференційованих тарифів.

За системою єдиного тарифу вартість проїзду пасажира не залежить від відстані поїздки в межах одного маршруту. Така система і дотепер застосовується на міських маршрутах.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Диференційовані тарифи (або тарифи за відстанню) передбачають стягнення плати за проїзд пасажира залежно від дальності його поїздки. Існувало декілька диференційованих систем: відрубного, перекриваючого та поясного тарифу. В разі застосування диференційованого тарифу автобусний маршрут ділиться на тарифні ділянки або тарифні станції. Довжина тарифних ділянок може бути однаковою або різною. Якщо застосовується різна довжина тарифних ділянок, то менші ділянки робляться на більш напружених частинах маршруту.

Для міських маршрутів середня довжина тарифної ділянки дорівнює 1 кілометр, а для приміських – 3,3 кілометра. Міжміські пояси приймаються:

- 5 кілометрів при відстані перевезення від 1 до 100 кілометрів;
- 10 кілометрів при відстані від 101 до 300 кілометрів;
- 20 кілометрів при відстані перевезення від 301 кілометра і далі.

Система відрубного тарифу передбачає стягнення з пасажира проїзної плати однакового розміру за кожну тарифну ділянку. Цей тариф рекомендовано застосовувався в невеликих містах та на приміських маршрутах.

Система перекриваючого тарифу передбачала такий поділ маршруту на ділянки, за якого друга половина першої ділянки слугує одночасно першою половиною другої ділянки. Такий тариф застосовувався переважно на автобусних маршрутах у великих містах.

Основними недоліками відрубного та перекриваючого тарифів є надзвичайно висока вартість проїзду на великі відстані, що робить дальні поїздки для пасажирів малодоступними.

Поясна система тарифів передбачає поділ маршруту на тарифні ділянки, за якого кожна наступна ділянка оплачується за меншою вартістю, ніж попередня. Тому поясні тарифи застосовуються на міжміських перевезеннях пасажирів. Така система діє в Україні і сьогодні.

Тариф на перевезення автомобільним транспортом розраховувався за формулою (3.3).

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

$$Ц_i = C_i + П_н + O_д, \quad (3.3)$$

де $Ц_i$ – тариф на перевезення автомобільним транспортом, крб.;

C_i – планова або розрахункова середньо галузева собівартість *i*-го виду перевезень, крб.;

$П_н$ – норма прибутку підприємства, яка забезпечує його рентабельну роботу, крб.;

$O_д$ – відрахування на будівництво та ремонт автомобільних доріг в розмірі 2 % від суми собівартості перевезення C_i та норми прибутку $П_н$.

Норма прибутку підприємства $П_н$ розраховувалася за формулою (3.4).

$$П_н = A_п + H_н, \quad (3.4)$$

де $A_п$ – плата за основні виробничі та нормовані оборотні фонди в розмірі 6 % від їх вартості, крб.;

$H_н$ – накопичення, прийняті в розрахунках від 5 до 10 % від середньо галузевої собівартості перевезень, крб. [43].

Слід зазначити, що в той час частина середньогалузевої собівартості в складі тарифу автомобільних перевезень складала 77 % [44].

Аналіз діяльності автотранспортних підприємств за останні роки показує, що в сучасних умовах структура тарифу не відповідає вимогам ринку, будується за витратним принципом і не відображає реальну дійсність.

На підприємствах пасажирського автотранспорту розрахунок вартості 1 пас.-км відбувається за формулою (3.5):

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

$$Ц = \frac{C_i + C_i \cdot P_н}{K_i} + T_{пдв} + T_c, \quad (3.5)$$

де $Ц$ – вартість 1 пас.-км, грн.;

i – період, за який беруться дані для розрахунку;

C_i – повна собівартість, грн.;

$P_н$ – норма рентабельності, %;

K_i – кількість виконаних пасажиро-кілометрів в періоді i;

$T_{пдв}$ – 20 % податок на додану вартість, грн.;

T_c – 2 % страховий збір, грн.

При цьому повна собівартість визначається відповідно до Методичних рекомендацій з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті [107].

Кількість виконаних пасажиро-кілометрів K визначається за формулою (3.6):

$$K = K_{пл} + K_{безпл}, \quad (3.6)$$

де $K_{пл}$ – кількість виконаних платних пасажиро-кілометрів;

$K_{безпл}$ – кількість виконаних безплатних пасажиро-кілометрів.

Тарифи на послуги пасажирських автопідприємств встановлюються відповідно до Закону України "Про ціни і ціноутворення" від 03.12.1990 (зі змінами та доповненнями) наступним чином:

- таксомоторні, автобусні (міжнародні та туристичні), обслуговування на замовлення – встановлюються вільні тарифи (ціни);

- міські, приміські та міжміські маршрутні перевезення – встановлюються регульовані тарифи (ціни).

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

При цьому на міжміські маршрути граничні тарифи встановлено згідно з Наказом Міністерства транспорту № 380 від 22.07.1999 "Про затвердження Тарифів на проїзд пасажирів і перевезення багажу в автобусах міжміських міжобласних маршрутів" (із змінами, внесеними згідно з Наказом Мінтрансу № 398 від 09.08.1999) [150]. Ця плата визначена, виходячи з тарифів за 1 км проїзду в розмірах:

- 0,054 грн. – в автобусах з м'якими сидіннями;
- 0,045 грн. – в автобусах загального типу.

Ці тарифи не включають податок на додану вартість і витрати, пов'язані з обслуговуванням пасажирів на автовокзалах та автостанціях.

На міських та приміських маршрутах граничний розмір тарифів встановлюють органи місцевого самоврядування.

Встановлення граничного розміру тарифу не відповідає вимогам виробника автопослуг до ціни на свою продукцію (транспортну роботу).

По-перше, це виявляється в тому, що встановлений граничний тариф не забезпечує покриття витрат великих автотранспортних підприємств, на відміну від приватних підприємців та малих підприємств, структуру собівартості яких неможливо навіть порівняти з великими АТП (див. п. 1.2). Наслідком цього стає нездорова конкуренція в галузі. По-друге, встановлення граничного тарифу не дозволяє автотранспортним підприємствам провадити власну цінову політику, застосування якої в сучасних ринкових умовах найбільше відповідає цілям підприємства.

На підтвердження вищевикладеного порівняємо структуру ціни автопослуги автотранспортного підприємства та ціни автопослуги приватного перевізника на такому прикладі. Маршрут Суми – Шостка – Суми обслуговує приватний перевізник, а зустрічний напрямок Шостка – Суми – Шостка обслуговує автотранспортне підприємство. Вартість квитка на проїзд однакова. Схематично формування структури тарифу, тобто кінцевої ціни автопослуги для споживача, представлено нами на рис. 3.3.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Рис. 3.3. Порівняльна структура ціни автопослуги АТП та приватного перевізника

Приватний перевізник не є платником ПДВ, а отже його дохід від здійснення автопослуги фактично збільшується на 20 %. І хоча приватні перевізники, що обрали спрощену систему оподаткування, не можуть повернути собі частину витрат на паливо, запчастини тощо, які АТП компенсуються з бюджету як податковий кредит, все ж таки дохід їх набагато вищий. Це відбувається внаслідок того, що постійні витрати АТП достатньо великі, оскільки складаються з витрат на обслуговування та управління діяльністю численних виробничих підрозділів та витрат на забезпечення загальногосподарських потреб (тобто витрат, пов'язаних з внутрішньою організаційною структурою підприємства). А це і плата за землю, яка є достатньо значною внаслідок великої площі земельних ділянок, відведених для користування АТП, і витрати на електроенергію, плата за воду, значні адміністративні витрати тощо. Зрозуміло, що розміри цих витрат неможливо навіть порівняти з витратами приватного перевізника, який не має такої організаційної структури.

Зазначимо, що ціна автопослуги в умовах низької платоспроможності населення відіграє значну роль у виборі споживачем того або іншого транспортного оператора, а тому є впливовим фактором наявності недобросовісної конкуренції між перевізниками різних форм власності.

Одним із шляхів вирішення проблеми справедливого встановлення ціни автопослуги може бути встановлення державою не граничного рівня тарифу, а так званого граничного "коридору" ціни. Нижня межа такого "коридору" ціни на автопослугу знівелює цінову конкуренцію в галузі між підприємствами та приватними перевізниками і не дозволить останнім використовувати ціну як засіб витиснення з ринку великих підприємств.

Розрахунок нижньої межі граничного "коридору" цін може бути зроблений на основі підрахунку середньої собівартості одиниці транспортної роботи автотранспортного підприємства, і не може бути нижчим за неї.

Таким чином, ситуація, що склалася у сфері ціноутворення на пасажирські автопослуги, потребує негайного вирішення. Але шляхом не лише зміни підходів до формування ціни автопослуги, а й за умови комплексного врахування всіх складових запропонованого нами фінансового механізму підприємств пасажирського автотранспорту. Ми вважаємо, що існує декілька шляхів вирішення проблеми ціноутворення залежно від наявності державної підтримки галузі (див. п. 3.1) та можливості застосування лізингового механізму (див. п. 3.2):

1. На нашу думку, оскільки на сьогодні відбулося допущення на ринок автотранспортних послуг приватних перевізників, тобто були створені умови для нерівноправної конкуренції, то з урахуванням запропонованої нами концепції забезпечення стабільної роботи підприємств є сенс звільнити АТП від сплати податку на додану вартість (можливо, тимчасово, як стабілізаційний захід). Це дозволить збільшити реальні доходи АТП на 20 %, що може стати одним із варіантів фінансування капітальних витрат, та створити більш справедливі конкурентні умови для перевізників різних форм власності. Наприклад, у 2003 р. сума податкових зобов'язань з податку на додану вартість лише п'яти пасажирських АТП області склала майже 1,2 млн. грн. Особливо ефективним цей захід виявляється в умовах,

якщо залишити надання субвенції як компенсації безкоштовного проїзду пільговиків в межах можливостей бюджету та не використовувати лізингові схеми.

2. Якщо все ж таки відбудеться перехід від компенсування вартості безкоштовного проїзду пільгових категорій населення АТП до адресної грошової допомоги пільговикам, то велике значення матиме те, як саме буде надаватися така допомога, тобто в яких формах. Отже, якщо всі споживачі автопослуг будуть оплачувати свій проїзд, то можливе застосування ринкового утворення ціни за запропонованою нами схемою (див. рис. 3.2).

3. Якщо реально не будуть застосовуватися ніякі схеми фінансування придбання нового рухомого складу, то можливо в розрахунок ціни автопослуги (див. формулу 3.5) додати інвестиційну складову, що враховуватиме створення своєрідного фонду фінансування капітальних інвестицій. Доцільність введення такої складової ми бачимо в тому, що внаслідок практично повного зносу існуючого рухомого складу така стаття витрат як амортизаційні відрахування в структурі собівартості є незначною. Як наслідок – існуючі тарифи не передбачають інвестування в рухомий склад. Тому ми вважаємо за можливе ввести в розрахунок ціни автопослуги таку складову з обов'язковим контролем з боку державних органів управління, що затверджують розрахунки ціни автопослуги, за цільовим використанням отриманих коштів. Формула розрахунку ціни автопослуги подана нижче (3.7).

$$Ц_{пас.–км} = C_{пас.–км} + C_{пас.–км} \cdot P_{н} + I + T_{пдв} + T_{с}, \qquad (3.7)$$

де $Ц_{пас.-км}$ – вартість 1 пас.-км, грн.;

$C_{пас.-км}$ – собівартість 1 пас.-км, грн.;

$P_{н}$ – норма рентабельності, %;

I – інвестиційна складова, грн./1 пас.-км;

$T_{пдв}$ – 20 % податок на додану вартість, грн.;

$T_{с}$ – 2 % страховий збір, грн.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

При цьому інвестиційна складова визначається за формулою (3.8).

$$I = \frac{B_н}{K_{пас.–км} + K_{пас.–км} \cdot n}, \quad (3.8)$$

де $B_н$ – кошти, що спрямовуються на придбання рухомого складу відповідно до затвердженого плану на розрахунковий період, грн.;

$K_{пас.-км}$ – кількість виконаних платних пасажиро-кілометрів в розрахунковому періоді, пас.-км;

n – коефіцієнт, що визначає співвідношення кількості платних та безплатних пасажирів.

Отже, інвестиційна складова – це елемент ціни автопослуги, що вводиться до її структури з метою накопичення коштів на відтворення рухомого складу підприємств пасажирського автотранспорту.

Застосування у розрахунку ціни автопослуги інвестиційної складової повинно розпочинатися складанням інвестиційного плану на відповідний період, тобто визначенням виробничої потреби в транспортних засобах та необхідної суми коштів, яку планується направити на придбання рухомого складу.

Розрахунок зазначеної інвестиційної складової можна порівняти з амортизаційними витратами. Відмінність полягає в тому, що рухомий склад, на який необхідно нараховувати таку "амортизацію" поки що не придбаний. Вартість транспорту визначається за існуючими ринковими цінами.

Розрахуємо зміну ціни автопослуги за умови застосування інвестиційної складової. Для цього використаємо дані по підприємству ВАТ “Сумське АТП 15927” за 2002 р. за приміськими маршрутами. Зробимо припущення, що інвестиційний план на відповідний рік складатимуть два автобуси загальною вартістю 440 тис. грн. Порівняння зміни ціни автопослуги представлені в табл. 3.4.

Державний вищий навчальний заклад
Українська академія банківської справи
Національного банку України
State Higher Educational Institution
"Ukrainian Academy of Banking
of the National Bank of Ukraine"

Таблиця 3.4

Порівняльний аналіз цін на автопослуги, розрахованих за чинною методикою і з урахуванням інвестиційної складової

Найменування показників	Ціна, розрахована за чинною методикою	Ціна, розрахована з урахуванням інвестиційної складової
Обсяги перевезень: - пасажирокілометрів, всього з них: платних, тис. пас.-км безплатних, тис. пас.-км	 ***29307,6*** 15827,6 13480,0	 ***29307,6*** 15827,6 13480,0
Доходи (з ПДВ), тис. грн.	971,0	1250,4
Доходи (без ПДВ), тис. грн.	809,2	1042,0
Вартість 1 пас.-км (тариф + ПДВ), грн.	0,061	0,079
Втрати доходів від безкоштовного перевезення пільгових категорій, тис. грн.	13480 · 0,061=822,3	13480 · 0,079=1064,9
Склад витрат: - заробітна плата, тис. грн. - відрахування на соціальні заходи, тис. грн. - паливно-мастильні матеріали, тис. грн. - автошини, тис. грн. - ТО і ремонт автобусів, тис. грн. - амортизація, тис. грн. - податки і збори, тис. грн. - інші витрати, тис. грн. Всього витрат, тис. грн.	 323,4 120,8 646,4 15,8 22,2 75,0 29,4 130,8 ***1363,8***	 323,4 120,8 646,4 15,8 22,2 75,0 29,4 130,8 ***1363,8***
Прибуток при Р=10 %, тис. грн.	***136,4***	***136,4***
Інвестиційний план на наступний рік, тис. грн.	-	440,0
Інвестиційна складова, грн./1 пас.-км	-	440,0 : 29307,6 =0,015
Розрахункова ціна за 1 пас.-км - без ПДВ, грн. - з ПДВ, грн.	 0,051 0,061	 0,066 0,079

Використання інвестиційної складової дозволяє залучити альтернативні зовнішні джерела фінансування капітальних витрат – кошти споживачів пасажирських автотранспортних послуг. Як бачимо із розрахунку, ефектом від застосування інвестиційної складової є придбання автотранспортним підприємством двох автобусів для забезпечення експлуатаційних потреб на даному маршруті. Але при цьому збільшення ціни автопослуги для споживача є мінімальним (1,5 коп. за 1 пас.-км).

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Облік коштів, залучених автотранспортним підприємством за рахунок використання в ціні автопослуги інвестиційної складової, також є досить простим. Ми пропонуємо відокремити субрахунок в бухгалтерському обліку для цих цілей, що полегшить процес внутрішнього та зовнішнього контролю за цільовим використанням отриманих коштів.

Таким чином, аргументи на користь використання інвестиційної складової при розрахунку ціни автопослуги полягають в наступному:

- з'являється можливість фінансування витрат на оновлення рухомого складу;
- простота розрахунку;
- контроль за цільовим використанням коштів, отриманих від її запровадження, є простою процедурою і не потребує додаткових витрат часу та складних розрахунків;
- розрахунок собівартості залишається незмінним;
- можливість безболісно відмовитися від застосування в разі потреби.

Зазначимо, що застосування такої інвестиційної складової доцільне лише на перехідному етапі для виходу з кризи та негайної стабілізації роботи. При нормальних умовах функціонування автотранспортних підприємств необхідність включення інвестиційної складової в розрахунок ціни автопослуги відпаде у зв'язку з досягненням нормального рівня статті витрат на амортизацію.

Отже, можна запропонувати декілька варіантів модернізації розрахунку ціни на автопослуги, але головним залишається те, що таку модернізацію ні в якому разі не можна застосовувати у відриві від інших складових фінансового механізму.

В таблиці 3.5 нами запропоновані можливі варіанти поєднання елементів системи контрактного фінансування для забезпечення максимального ефекту від запровадження в дію фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту.

State Higher Educational Institution "UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"
Державний вищий навчальний заклад "УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ"

Таблиця 3.5

Взаємозв'язок елементів в системі контрактного фінансування

№ варіа-нту	Компенсаційний механізм	Інвестиційний механізм	Тарифно-ціновий механізм
1	Залишається без змін – субвенція як компенсація безкоштовного проїзду пільгових категорій населення лише частково відшкодовує витрати АТП, що були здійснені на такі перевезення	Рекомендоване застосування лізингових угод за безпосередньою участю державних органів управління (див. рис. 3.1).	Рекомендоване застосування ринкового механізму ціноутворення (див. рис. 3.2). Можливе застосування граничного тарифу або граничного "коридору" цін, але його розрахунок обов'язково повинен мати економічне обґрунтування.
2	Залишається без змін – субвенція як компенсація безкоштовного проїзду пільгових категорій населення лише частково відшкодовує витрати АТП, що були здійснені на такі перевезення	Лізингові угоди за участю державних органів управління не застосовуються	Рекомендоване застосування ринкового механізму ціноутворення (див. рис. 3.2). В розрахунок ціни автопослуги необхідно додати інвестиційну складову для можливості оновлення рухомого складу
3	Застосування адресної допомоги соціально незахищеним категоріям населення	Рекомендоване застосування лізингових угод за безпосередньою участю державних органів управління (див. рис.3.1).	Рекомендоване застосування ринкового механізму ціноутворення (див. рис. 3.2). Можливе застосування граничного тарифу, але його розрахунок обов'язково повинен мати економічне обґрунтування
4	Поряд з наданням субвенції як відшкодування безоплатного проїзду пільгових категорій населення рекомендовано застосування дотації на покриття збитків автотранспортних підприємств від застосування граничного рівня тарифів	Лізингові угоди за участю державних органів управління не застосовуються	Тарифний механізм залишається без змін – ринкове ціноутворення не використовується; застосування граничного рівня тарифів

Державний вищий навчальний заклад "УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ"
State Higher Educational Institution "UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

Підсумовуючи все вищевикладене, зазначимо, що у вітчизняній практиці ще недостатньо вирішено проблему об'єктивності проведення конкурсів і забезпечення економічної стійкості пасажирських автотранспортних підприємств в договорах (контрактах) між замовником і перевізником. У більшості випадків договори є чистою формальністю. Замовник не несе відповідальності за державне замовлення в умовах регулювання тарифів. Майже не застосовується принцип регульованої конкуренції, що призводить до її нецивілізованих проявів. А структурам організації та управління громадським транспортом притаманна безсистемність. Це багато в чому визначає низькі темпи зростання якості транспортних послуг, а особливо темпи розвитку громадського транспорту. Але запровадження запропонованої системи контрактного фінансування, на нашу думку, дозволить розв'язати більшість існуючих проблем галузі пасажирських перевезень та забезпечить стабільну роботу підприємств пасажирського автотранспорту.

Державний вищий навчальний заклад "УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ"
State Higher Educational Institution "UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

Висновки до 3 розділу

Державна фінансова підтримка стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту є частиною заходів щодо стимулювання розвитку транспортної галузі. На сучасному етапі вона виявляється в наданні автотранспортним підприємствам субвенцій з бюджету на компенсування вартості безоплатного проїзду пільгових категорій населення. Розмір компенсації таких перевезень визначається договором між державними органами влади та перевізниками про державне замовлення на соціально значущі послуги, але в межах затвердженого бюджету на відповідний рік, що на практиці призводить до неповного відшкодування збитків АТП, пов'язаних з безкоштовним перевезенням пільгових пасажирів. До того ж, система відшкодування витрат за вироблені пасажирські послуги на сьогодні не має єдиного критерію оцінки виконаної транспортної роботи, жодна з методик обчислення розмірів компенсації законодавчо не закріплена, не враховує транспортну активність населення, собівартість перевезень, життєвий рівень населення тощо, а тому не може бути ефективною. Кошти, що надаються підприємствам з бюджету, не компенсують втрат від безкоштовних перевезень пільгових категорій населення. Загальна ситуація, що склалася у сфері пасажирських перевезень, потребує перегляду підходів до розрахунків такої компенсації та в цілому до державного фінансування цієї соціально значимої галузі.

Стабільна робота підприємств пасажирського автотранспорту неможлива без вирішення проблеми рухомого складу. Без цього досить складно забезпечити необхідну регулярність та безпеку руху, високу якість послуг і підтримувати на якісному рівні інші показники. За даними Державного департаменту автомобільного транспорту, у 2002 р. 61 % автобусів мали вік понад 10 років. До того ж, практично на 70 % рухомий склад автотранспортних підприємств замортизований, середній його вік майже в два рази перевищує нормативний. Тобто на сьогодні більша частина пасажирського парку підлягає списанню. Найбільш реальним шляхом оновлення та поповнення технічної бази автотранспортних підприємств є

фінансовий лізинг. Державним департаментом автомобільного транспорту з метою реалізації державної політики розвитку галузі автомобільного транспорту розроблено проект Стратегії розвитку автотранспортної галузі України, де зазначена організація галузевої лізингової компанії за участю коштів Державного бюджету, які виділяються для розвитку соціальних програм України; пільгових кредитних коштів, що надаються Національним банком України тощо. Але детальної розробки механізму фінансування, який би забезпечив реальне відтворення рухомого складу пасажирських АТП, не зазначено.

З цією метою ми пропонуємо альтернативну схему запровадження лізингових відносин в галузі пасажирського автотранспорту, при цьому витрати на придбання техніки обґрунтовано розподіляються між перевізником та бюджетом. Запропонована схема дозволяє відобразити в загальному вигляді ті відносини, що мають поєднати виробника автобусів та перевізника за участю лізингової компанії та місцевого бюджету. Перевагами цієї схеми є те, що витрати на придбання дорогої техніки розподіляються між перевізником та бюджетом, адже в сьогоднішній ситуації ні перший, ні останній не можуть взяти на себе витрати на придбання рухомого складу в повному обсязі.

Аналіз діяльності автотранспортних підприємств за останні роки показує, що на сьогодні структура тарифу не відповідає вимогам ринку, будується за витратним принципом і не відображає реальну дійсність. Державне регулювання тарифів узгоджується з обов'язковою компенсацією втрат доходів підприємців від перевезень пільгових категорій громадян. Але фіксація тарифів негативно впливає на доходи автопідприємств. Встановлення жорстких тарифних обмежень позбавляє підприємства можливості займатися власною політикою ціноутворення. Ринково-конкурентне середовище передбачає поступовий перехід від регульованого ціноутворення до вільних та договірних цін при активній ролі держави у забезпеченні доступності пасажирських перевезень для всіх категорій населення. При цьому втручання держави в процес ціноутворення відбувається в двох випадках: 1) як контроль за нормою прибутку та зростанням цін; 2) коли попит на конкретному маршруті не може перекрити витрат на його обслуговування, і АТП

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

приймає рішення про відмову від роботи на цьому маршруті, держава для підтримання соціального ефекту – збереження маршрутної мережі та загальної доступності автопослуги – компенсує витрати АТП. В інших випадках втручання держави неприпустиме. Тому у роботі нами обґрунтовано механізм формування ціни на автотранспортні послуги, який надає можливість поєднати соціальні інтереси держави та економічні інтереси АТП для забезпечення сталого розвитку галузі та задоволення потреб населення у перевезеннях.

Слід відмітити, що внаслідок практично повного зносу існуючого рухомого складу така стаття витрат, як амортизаційні відрахування, в структурі собівартості є незначною. Як наслідок, – існуючі тарифи не передбачають інвестування в рухомий склад. Тому пропонуємо ввести в розрахунок ціни автопослуги інвестиційну складову з обов'язковим контролем з боку державних органів управління, що затверджують розрахунки ціни автопослуги, за цільовим використанням отриманих коштів. Зазначимо, що застосування такої інвестиційної складової обґрунтовано лише на перехідному етапі для виходу з кризи та негайної стабілізації роботи автопідприємств. При нормальних умовах функціонування автотранспортних підприємств необхідність включення інвестиційної складової в розрахунок ціни автопослуги зникне у зв'язку з досягненням нормального рівня статті витрат на амортизацію.

Основні результати третього розділу опубліковані у роботах [141, 143, 180, 187-189].

Державний вищий навчальний заклад "УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ"
State Higher Educational Institution "UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

ВИСНОВКИ

Транспорт є однією із галузей, що формують інфраструктуру економіки країни. Від його ефективної діяльності залежить нормальне функціонування і розвиток усіх галузей національної економіки і соціальної сфери. Одночасно транспортне виробництво виступає як у ролі об'єкта, так і у ролі суб'єкта регульованих ринкових відносин. Дослідження особливостей і тенденцій розвитку транспорту необхідне для підвищення ефективності використання транспорту, досягнення ним рівня, здатного позитивно впливати на економічний розвиток країни. Роль автотранспорту в економіці держави визначається його функціями. Для вантажного автотранспорту – це забезпечення виробничих зв'язків між господарюючими суб'єктами, економічними районами країни і галузями національної економіки, тобто економічна функція. Пасажирський автотранспорт виконує соціальну функцію. З розвитком суспільства змінюється роль транспорту в економіці, його зв'язок з іншими галузями виробництва, а також значення окремих видів транспорту в суспільному виробництві.

Незадовільний стан галузі пасажирських перевезень не є наслідком її недооцінки, він зумовлений з одного боку, кризою економіки, з іншого – є певні історичні та економічні передумови. По перше – планова збитковість мала місце ще до переходу на ринкові відносини. При цьому підприємства виконували свої функції, з бюджету повністю компенсувалися не тільки збитки, але і виділялися кошти на укріплення ремонтної бази, оновлення рухомого складу за рахунок прибутку від вантажних та таксомоторних перевезень. По-друге, рівень доходів пасажирських АТП істотно залежить від наявності та розміру компенсації з Державного бюджету за безоплатний проїзд пільгових категорій населення. Проблеми галузі пасажирських перевезень та її стан загалом майже однаковий на території всієї країни. На сьогодні має місце значний спад обсягів перевезень, критичного рівня досяг фінансовий стан галузі, відбувається скорочення транспортних парків. Дефіцит фінансових ресурсів обумовлений низьким платоспроможним попитом населення, великою часткою пасажирів пільгових

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

категорій і неповною компенсацією із бюджету збитків по їх перевезенню, високим рівнем зносу транспортних засобів, зростанням цін на паливо та енергію, запасні частини, збільшенням поточних витрат на технічне обслуговування та ремонт застарілої техніки.

При дослідженні виробничо-фінансового стану пасажирського транспорту та проблем функціонування транспортної галузі ми дійшли висновку про те, що незадовільний технічний стан рухомого складу та обмежені можливості його відновлення обумовлені невирішеністю проблем організаційно-управлінського плану, а також відсутністю необхідних фінансових ресурсів. Низький рівень фінансування транспортних підприємств, регулювання діючих тарифів не дає змогу для нормального функціонування АТП. А це, в свою чергу, робить неможливим оновлення парку рухомого складу за рахунок власних джерел фінансування. Великі відсотки за кредитами, переважна більшість яких є короткостроковими, та неплатоспроможність пасажирських АТП не дозволяють використовувати цю форму фінансування капітальних вкладень в рухомий склад. Інвестори не вважають привабливою планово-збиткову галузь, тому надходження коштів з їх боку не передбачається.

Досвід зарубіжних країн доводить, що для вирішення вказаних проблем потрібна підтримка та регулювання діяльності пасажирських автопідприємств з боку держави. При цьому державне регулювання діяльності підприємств слід розглядати не як повернення до старої адміністративної системи опікування підприємствами, а як засіб оптимізації фінансових відносин в державі та регіоні. Державні органи, проводячи активну соціально-економічну політику, не повинні брати безпосередньої участі в управлінні транспортним виробництвом, але у питаннях дотримання безпеки перевезень, охорони довкілля, досягнення світових стандартів обслуговування пасажирів контроль та регулювання з боку держави повинні посилюватися.

Необхідно зазначити, що проблеми функціонування пасажирського транспорту стосуються інтересів трьох взаємодіючих сторін: населення, виробників транспортних послуг і держави. Для осіб, які користуються послугами громадського

пасажирського автотранспорту, головні складові проблеми – це якість обслуговування, інтервали руху транспортних засобів, величина тарифів і вартості супутніх послуг, рівень транспортної й екологічної безпеки, відповідність транспорту ергономічним вимогам. Для автотранспортних підприємств – це відповідність рухомого складу рівню сучасних вимог, експлуатаційно-технічний стан парку, фінансовий стан підприємства внаслідок впливу інфляційних процесів і державної політики у сфері регулювання їх діяльності. Для держави – це необхідність врахування різних умови функціонування підприємств громадського пасажирського автотранспорту з метою фінансування в умовах обмеженості ресурсів, захист навколишнього середовища і виділення коштів для цього. На нашу думку, господарські і фінансові взаємовідносини повинні формуватися на основі узгодженості загальних інтересів держави і пасажирських автотранспортних підприємств. Основним критерієм узгодження інтересів держави і пасажирських автопідприємств є стабільна робота. Практика показує, що відносини "держава – пасажирські автопідприємства" повинні базуватися на контрактній основі. Предметом контракту на маршруті є не відшкодування неконтрольованих збитків підприємства, а покупка замовником конкретних послуг.

На сучасному етапі стабільна робота пасажирських автопідприємств залежить від функціонування фінансового механізму як складової системи управління підприємством. У той же час, методи та важелі прямого стимулюючого впливу фінансового механізму на підвищення рівня транспортного обслуговування пасажирів не використовуються.

Проведені дослідження дають можливість сформулювати наступні висновки і пропозиції як теоретичної, так і практичної спрямованості щодо обґрунтування побудови фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту з метою забезпечення їх стабільної роботи у ринкових умовах господарювання:

1. Незважаючи на дослідження загальних проблем фінансового механізму та особливостей його функціонування в різних галузях і сферах економіки, наукових досліджень стосовно фінансового механізму функціонування підприємств

пасажирського автотранспорту поки що недостатньо. Існуючі дослідження базуються на планово-дотаційному механізмі фінансування і функціонування пасажирського автотранспорту та не враховують протиріччя інтересів суб'єктів ринку пасажирського автотранспорту. Перехід країни до ринкових умов господарювання визначив проблеми фінансування пасажирського автотранспорту, вирішення яких пов'язано з функціонуванням фінансового механізму підприємств пасажирського автотранспорту.

2. Вирішення проблем функціонування, стимулювання діяльності та вплив на розвиток пасажирського автотранспорту здійснюється на двох рівнях – держави та конкретного суб'єкта господарювання. Однією з умов беззбиткового функціонування пасажирських автопідприємств є державна підтримка їх діяльності. Це пов'язано з тим, що підприємства пасажирського автотранспорту виконують соціальну функцію держави: перевозять окремі категорії населення за пільговими тарифами або безоплатно та діють в умовах регульованих тарифів.

3. Запропоновано структурно-цільову схему фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту, що включає пов'язані між собою методи і важелі фінансового механізму підприємства і державного механізму управління фінансами, та визначено принципи, методи та важелі такої взаємодії. Запропонований фінансовий механізм передбачає активну участь держави в забезпеченні стабільної роботи пасажирських автопідприємств.

4. Визначено, що фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту повинен враховувати інтереси учасників ринку пасажирських автоперевезень. Дослідження інтересів виявило їх протиріччя, узгодження яких запропоновано здійснювати через контрактне фінансування, яке полягає в закріпленні фінансових відносин між замовником послуг та перевізниками в умовах контракту. Застосування контрактного фінансування дозволить забезпечити ясність та прозорість умов функціонування пасажирських перевізників, впевненість останніх в результатах своєї роботи та можливості контролю з боку держави за їх роботою.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

5. В рамках контрактного фінансування повинні знайти відображення такі види фінансових відносин між державою (як замовником послуг) та перевізниками: надання компенсації перевізникам за виконання ними соціальної функції – безоплатного перевезення пільгових категорій населення; забезпечення інвестиційних програм оновлення рухомого складу; розрахунок різних варіантів цін на автопослуги.

6. Враховуючи економічну ситуацію в країні, слід зазначити, що ні держава, ні автопідприємства не в змозі взяти на себе витрати на придбання рухомого складу в повному обсязі. Тому відповідно до контрактного фінансування розроблено альтернативну схему запровадження лізингу в галузі пасажирського автотранспорту, при цьому витрати на придбання техніки обґрунтовано розподіляються між перевізником та бюджетом.

7. Аналіз діяльності автотранспортних підприємств за останні роки показує, що на сьогодні структура тарифу не відповідає вимогам ринку. Державне регулювання тарифів узгоджується з обов'язковою компенсацією втрат доходів підприємств від перевезень пільгових категорій громадян. Але фіксація тарифів негативно впливає на доходи автопідприємств. Встановлення жорстких тарифних обмежень позбавляє підприємства можливості займатися власною політикою ціноутворення. Запропонований механізм формування ціни на автотранспортні послуги надає можливість поєднати соціальні інтереси держави та економічні інтереси АТП для забезпечення сталого розвитку галузі та задоволення потреб населення у перевезеннях.

8. Внаслідок практично повного зносу існуючого рухомого складу в структурі собівартості така стаття витрат як амортизаційні відрахування, є незначною. У зв'язку з цим обґрунтовано введення інвестиційної складової в ціну автопослуги з обов'язковим контролем з боку державних органів управління, що її затверджують, за цільовим використанням отриманих коштів.

Таким чином, у роботі обгрунтовано, що саме застосування контрактного фінансування в рамках дії фінансового механізму підприємств пасажирського автотранспорту є найбільш реальним шляхом виходу галузі пасажирських

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

перевезень з кризи. При цьому саме через контрактне фінансування пов'язуються функції і важелі фінансового механізму підприємств і державного механізму управління фінансами.

Подальше дослідження викладених проблем теоретичного та практичного характеру, на наш погляд, повинно вирішити наступні питання: розробка єдиних методичних вказівок щодо розрахунку економічно обґрунтованих сум бюджетного відшкодування за перевезення пільгових пасажирів; проведення економічного моніторингу пасажирського транспорту в регіоні та розробка системи фінансового моніторингу.

Державний вищий навчальний заклад
"УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ
НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ"

State Higher Educational Institution
"UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING
OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абдеев Р.Ф. Философия информационной цивилизации. – М.: Владос, 1994. – 396 с.
2. Абрамович Б.М., Марунич В.С., Вакарчук І.М., Смоловик О.М., Ворон А.І. Транспортне обслуговування населення як фактор сталого розвитку міста // Автомобіліст України. – 2002. – № 3. – С. 11-13.
3. Агабабьян Э.М. Экономический анализ сферы услуг. – М.: Экономика, 1968. – 160 с.
4. Адаптация экономической структуры рынка к требованиям рынка // Российский экономический журнал. – 1995. – № 3. – С. 7-12.
5. Аксенова З.И. Анализ производственно-финансовой деятельности автотранспортного предприятия. – М.: «Транспорт», 1972. – 240 с.
6. Аллахвердян Д.А. Финансово-кредитный механизм развитого социализма. – М.: Финансы, 1976.
7. Артюхов В.Г., Лактюшина З.Н. Самофинансирование на автомобильном транспорте. – М.: «Транспорт», 1990. – 191 с.
8. Ачкасова Л.М., Шум Т.М. Розробка методики експрес-аналізу фінансового стану АТП // Економіка транспортного комплексу: Зб. наук. пр. – Харків: ХДАДТУ, 2001. – Вип. 4. – С. 108-111.
9. Базарова Г.В. Финансовый механизм управления промышленностью (в условиях экономического эксперимента). – М.: Финансы и статистика. – 1985. – 144 с.
10. Балабанов А.И. Балабанов И.Т. Финансы. – СПб.: Питер, 2000. – 192 с.
11. Балабанов И.Т. Основы финансового менеджмента. Как управлять капиталом? – М.: Финансы и статистика, 1994. – с. 25.
12. Бандурка А.М., Червяков И.М., Посылкина О.В. Финансово-экономический анализ: Учебник. – Харьков: Ун-т внутр. дел, 1999. – 394 с.
13. Бачевська Ж. Проблеми правового регулювання інвестиційної діяльності // Економіка. Фінанси. Право. – 1997. – № 8. – С. 16-20.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

14. Башкатова Е.И., Здерева Т.А., Стельмаховский Ю.С. Планирование работы автотранспортного предприятия. Программированное обучение. – К.: Выща школа. Головное издательство, 1988. – 288 с.
15. Безкоровайна С.В. Методологія формування цінової політики підприємства // Актуальні проблеми економіки. – 2002. – № 6. – С. 31-34.
16. Безушко О. Діючі пільги на проїзд (інформація до роздумів) // Перевізник. – 2003. – вересень. – С. 16-17.
17. Безушко О. Механізм ліцензування на шляху вдосконалення // Перевізник. – 2003. – вересень. – С. 13-15.
18. Безушко О. На дорозі до цивілізованого ринку надання автотранспортних послуг // Перевізник. – 2003. – вересень. – С. 5-7.
19. Безушко О. На порядку денному – стан виконання цільової Програми "Сільський автобус" // Перевізник. – 2003. – жовтень. – С. 2-5.
20. Бекетов Ю.А., Алекса Н.Н. Обоснование направлений экспресс-диагностического анализа работы АТП // Економіка транспортного комплексу: Зб. наук. пр. - Харків: ХДАДТУ, 2001. – Вип. 4. – С. 111-116.
21. Бирман А.М. Опережая время. – М.: Наука, 1990. – С. 24.
22. Бирман А.М. Очерки теории советских финансов. – М.: Финансы, 1968. – С. 170, 174.
23. Білокобила Е.Ю., Босняк Н.Г., Ціцельський К.М., Крейсман Е.А. Підвищення ефективності міського автобусного транспорту // Автомобіліст України. – 1997. – № 4. – С. 9-10.
24. Бобровник В. Комплексна маркетингова діагностика систем управління автотранспортними підприємствами // Економіст. – 2002. – № 2. – С. 48-51.
25. Богиня Д., Волинський Г. Державне регулювання перехідних процесів // Економіка України. – 1999. – № 5. – С. 12-21.
26. Босняк М.Г., Ціцельський К.М., Силенко В.С., Білокобила Є.Ю. Ще раз про пільги для пасажирів // Автошляховик України. – 2000. - № 1. - С. 9.
27. Боумэн Клифф. Основы стратегического менеджмента: Пер. с англ. / Под ред. Л.Г. Зайцева, М.И. Соколовой. – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1997. – 175 с.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

28. Бункина М.К., Семенов В.А. Макроэкономика (основы макроэкономической политики). – М.: АО «ДИС», 1996. – 320 с.
29. Буряковський В.В., Кармазін В.Я., Каламбет С.В. Фінанси підприємств: Учбовий посібник / Під ред. В.В. Буряковського. – Дніпропетровськ: Пороги, 1998. – 246 с.
30. Бутовский А. Опыт о народном богатстве или о началах политической экономии. – СПб, 1847. – Т. 3. – С. 88.
31. Бычков В., Шипилов Г. О муниципальном пассажирском транспорте Воронежа // Автомобильный транспорт. – 2002. – № 12. – С. 33–35.
32. Ванькович Д. Організація системного підходу в управлінні фінансовими ресурсами // Регіональна економіка. – 2001. – № 3. – С. 225-231.
33. Василик О.Д. Теорія фінансів. – К.: НІОС. – 2000. – С. 104.
34. Вербицкая В.И. Проблемы инвестиционной политики на общественном транспорте // Матеріали наук. конф. «Проблеми активізації регіональної інвестиційної політики в сучасних умовах» // Економічний вісник Дніпропетровського державного фінансово-економічного інституту. – Дніпропетровськ: ДДФЕІ, 2000. – Т. 2. – С. 224-226.
35. Вербицкая В.И. Экономический кризис и пути совершенствования взаимоотношений “государство – автотранспортные пассажирские предприятия” // Економіка транспортного комплексу: Зб. наук. пр. – Харків: ХДАДТУ, 2000. – Вип. 3. – С. 38-44.
36. Власенко В.М., Пилипченко А.И. Хозяйственный расчет на транспорте АПК. – К.: Урожай, 1989. – 160 с.
37. Воркут Т.А. Основи визначення постачальників транспортних послуг // Автошляховик України. – 2002. – № 1. – С. 14-17.
38. Гаретовский Н.В. Финансовые методы стимулирования интенсификации производства. – М.: Финансы, 1972. – 153 с.
39. Гарсой А. Государственно-частное финансирование транспортной инфраструктуры // Проблемы развития транспортных и инженерных коммуникаций. – 1997. – № 6. – С. 32-36.
40. Гегель Г. Наука логики / Сочинения – М.: Соцэкгиз, 1937. – Т. 5. – 715 с.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

41. Геронимус Б.Л. Совершенствование планирования на автомобильном транспорте. – М.: Транспорт, 1985. – 224 с.
42. Гладкая Н.Н. Оценка финансовой стабильности деятельности предприятия // Економіка транспортного комплексу: Зб. наук. пр. – Харків: ХДАДТУ, 2000. – Вип. 3. – С. 83-89.
43. Голованенко С.Л. Экономика автомобильного транспорта: Учебник для вузов по спец. «Экономика и организация автомобильного транспорта». – М.: Высш. школа, 1983. – 352 с.
44. Голованенко С.Л., Жарова О.М., Маслова Т.И. Анализ хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий / Под ред. С.Л. Голованенко. – Харьков: Вища школа. Издательство при Харьковском университете, 1982. – 280 с.
45. Гончарова Н. В. Лізинг як форма ефективної підтримки малого підприємництва // Актуальні проблеми економіки. – 2002. – № 2. – С. 7-12.
46. Горемыкин В.А. Лизинг. Практическое учебно-справочное пособие. – М.: ИНФРА-М, 1997. – 384 с.
47. Горлов И. Теория финансов. – Казань, 1841. – С. 2.
48. Государственные финансы: Учеб. пособие / Под ред. проф., д-ра. экон. наук В.М. Федосова, С.Я. Огородника и В.Н. Суторминой. – К.: Лыбидь, 1991. – С. 68.
49. Григоренко Є. Лізинг як перспективний вид діяльності // Ринок цінних паперів України. – 2002. – № 1, 2.
50. Громов Н.Н., Панченко Т.А., Чудновский А.Д. Единая транспортная система. Учебник для вузов. – М.: Транспорт, 1987. – 304 с.
51. Деречинський Ю.Н. Проблеми формування тарифів на пасажирські перевезення в сучасних ринкових умовах // Автошляховик України. – 2001. – № 3. – С. 11-15.
52. Державна концепція реформування транспортного сектора економіки, затверджена Постановою КМУ від 09.11.2000 № 1684.
53. Джиквас Г.Д. Показники ефективності використання основних виробничих засобів автотранспортних підприємств // Економіка АПК. – 2001. – № 2. – С. 62-70.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

54. Джонсон Р. Каст Ф. Розенцвейг Д. Системы и руководство. – М.: Сов. радио, 1971. – 647 с.

55. Дмитриев Е. Пассажирские перевозки в США // Автомобильный транспорт. – 2002. – № 11. С. 16-18; 2002. – № 12. – С. 26-28.

56. Добкин В.М. Системный анализ в управлении. – М.: Химия, 1984. – 224 с.

57. Докіль Л.П., Редзюк А.М., Штанов В.Ф. Основні напрямки розвитку автомобільного транспорту // Автошляховик України. – 2002. – № 1. – С. 5-8.

58. Долан Э.Дж., Линдсней Д.Е. Рынок: микроэкономическая модель. – СПб., 1992. – 496 с.

59. Дорофеєва О.В. Диверсифікація ризиків фінансування лізингової діяльності // Актуальні проблеми економіки. – 2003. – № 5. – С. 34-39.

60. Дьяченко В.П. История финансов СССР. – М.: Прогресс, 1986. – С. 111.

61. Дьяченко В.П. Товарно-денежные отношения и финансы при социализме. – М.: Наука, 1974. – С. 22.

62. Економіка підприємства: Підручник / За ред. С.Ф. Покропивного. – К.: КНЕУ, 2001. – 528 с.

63. Емцов Р.Г., Лукин М.Ю. Микроэкономика: Учебник. 2-е изд. – М.: МГУ, 1990. – 320 с.

64. Ефремов И.С., Кобозев В.М., Юдин В.А. Теория городских пассажирских перевозок: Учебное пособие для вузов. – М.: Высшая школа, 1980. – 535 с.

65. Ещенко П.С., Кравчук Л.М., Палкин Ю.И. Новый хозяйственный механизм. – К.: Политиздат Украины, 1989. – 354 с.

66. Єдін О. Транспортна політика в Україні // Економіка України. – № 1. – С. 24-34.

67. Забелин П.В., Моисеева Н.К. Основы стратегического управления: Учеб. пособие. – М.: Информационно-внедренческий центр «Маркетинг», 1998. – 195 с.

68. Зарубіжна практика укладання контрактів (договорів) між перевізниками і органами управління // Перевізник. – 2003. – жовтень. – С. 18-19.

69. Заяц Н.Е., Фисенко М.К., Бондарь Т.Е. и др. Теория финансов: Учебное пособие. – 2-е изд., стереотип. – Мн.: Выш. школа, 1998. – С. 142.

70. Зви Боди, Роберт К. Мертон Финансы. – М.: Вильямс, 2000. – С. 38, 18.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

71. Иваницкий В.П. Совершенствование и развитие финансового механизма на основе распределения денежных накоплений промышленности. – Иркутск.: Изд-во Иркутского ун-та, 1984.
72. Ивашковский С.Н. Микроэкономика: Учебник. – М.: Дело, 1998. – 416 с.
73. Игудесман Я.Е. Экономика автомобильного транспорта: Учебное пособие для вузов. – Минск: Вышэйшая школа, 1987. – 327 с.
74. Ицкович А. Агролизинг: итоги и перспективы // Экономист. – 2002. – № 8. – С. 71-74.
75. Ищенко С.В. Вопросы установления тарифов на автомобильные перевозки на основе изучения чувствительности потребителей к ценам // Регіональні перспективи. – 2002. – № 5. – С. 85-86.
76. Ищенко С.В. Проблемы и перспективы развития автомобильного транспорта в современных условиях // Регіональні перспективи. – 2002. – № 1. – С. 59-60.
77. Івасишин Р.П., Білосвіт В.П., Тарасенко О.М. Автобусні перевезення на конкурсних засадах // Автошляховик України. – 1998. – № 2. – С. 2-3.
78. Ігнатенко О.С., Марунич В.С., Вакарчук І.М., Журавель В.В. Розвиток транспортного законодавства // Автошляховик України. – 1998. – № 4. – С. 10-12.
79. Ізмайлова К.В. Фінансовий аналіз: Навч. посібник. – К.: МАУП, 2000. – 152 с.
80. Казакова С.О. Система показателей, характеризующих деятельность городского пассажирского транспорта // Регіональні перспективи. – 2002. – № 5. – С. 82-84.
81. Касем Эль Атат Внутренние возможности развития современного автотранспортного предприятия // Економіка транспортного комплексу: Зб. наук. пр. – Харків: ХДАДТУ, 2000. – Вип. 3. – С. 75-79.
82. Кедрова К.П. Эффективность финансовых метод управления НТП. – М.: Наука, 1982. – 147 с.
83. Кириленко О.П. Фінанси: Навч.посібник. – Тернопіль: Т.О.В. ЦМДС, 1998. – С. 34.
84. Ковалюк О.М. Методологічні основи фінансового механізму // Фінанси України. – 2003. – № 4. – С. 51-59.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

85. Ковалюк О.М. Фінансовий механізм організації економіки України (проблеми теорії і практики): Наук. моногр. – Львів: Видавничий центр Львівського національного університету ім. І. Франка, 2002. – С. 22.
86. Константинов Ю.А. Финансовые методы повышения эффективности производства. – М.: Финансы, 1969. – 95 с.
87. Котелянец В.И., Пилипченко А.И. Эффективность использования транспорта в агропромышленном комплексе. – М.: Агропромиздат, 1987. – 239 с.
88. Крейсман Є.А. До оцінки автомобільного транспорту // Автошляховик України. – 1999. – № 2. – С. 26.
89. Криворучко О.Н. Развертывание функций качества в АТП // Економіка транспортного комплексу: Зб. наук. пр. – Харків: ХДАДТУ, 2000. – Вип. 3. – С. 60-64.
90. Лагинов Ю.Н. Городской пассажирский транспорт: организация, финансирование, хозрасчет. – Экономика и организация промышленного производства, 1982. – № 7. – С. 180-189.
91. Ламперт Х. Социальная рыночная экономика. Германский путь. – М.: Дело, ЛТД, 1994. – 298 с.
92. Лебедев В.А. Финансовое право. – СПб., 1889. – Т. 1. – Вып. 1. – С. 5.
93. Лень Г.С. Стратегічне планування як складова частина фінансового механізму підприємства // Стратегія економічного розвитку України. – Вип. 7. – С. 409-420.
94. Лившиц Д.М. Планирование городского пассажирского транспорта. – М.: Транспорт, 1978. – 206 с.
95. Ложачевська О. Характеристика транспортної галузі України // Економіст. – 2002. – № 10. – С. 42-45.
96. Лохов А.Н. Организация управления на автомобильном транспорте: Опыт. Проблемы. Перспективы. – М.: Транспорт, 1987. – 272 с.
97. Лукінов І. Наслідки і перспективи ринкових перетворень в економіці України // Економіка України. – 1995. – № 12. – С. 4-18.
98. Львов Д. Курс финансового права. – Казань, 1888. – С.2.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

99. Макконнелл К.Р., Брю С.Л. Экономикс: принципы, проблемы и политика. В 2 т.: Пер. с англ. – М.: “Туран”, 1996.

100. Максимова Р.Ф. Микроэкономика: Учебник. Изд. 3-е перераб. и доп. – М.: Соминтек, 1996. – 328 с.

101. Малеева А.В., Томаревская О.Г., Симкова Н.В. Анализ производственно-финансовой деятельности автотранспортных предприятий: Учебник для техникумов. – М.: Транспорт, 1990. – 319 с.

102. Маликов И.И., Вербицкая В.И. Проблема окупаемости общественного пассажирского транспорта и социальный фактор // Економіка: проблеми теорії та практики. – Вип. 65. – С. 20-23.

103. Мантаева Э.И. Принципы системного исследования // Вестник Московского университета. Сер. 6 "Экономика". – 2000. – № 6. – С. 31.

104. Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд. – Т. 26, ч. 1 – 476 с.

105. Маяк М.М., Крейсман Є.А. Навіщо потрібна конкуренція на міському автомобільному транспорті? // Автошляховик України. – 1999. – № 4. – С. 7.

106. Меньков Ф.А. Основные начала финансовой науки. – М., 1924. – С. 7.

107. Методичні рекомендації з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 05.02.2001 № 65.

108. Мильгаузен Ф. Финансовое право: Конспект лекций. – М., 1868. – С. 3.

109. Міщенко В.І., Луб'яницький О.Г., Слав'янська Н.Г. Основи лізингу / Серія “Бібліотечка банкіра”. – К.: Товариство “Знання”, КОО, 1997. – 138 с.

110. Моляков Д.С. Финансовые рычаги технического прогресса в промышленности. – М.: Финансы, 1969. – 186 с.

111. Москаленко В.П. Система управління підприємством. – Суми: Видавництво “Слобожанщина”, 1996. – 36 с.

112. Москаленко В.П., Шипунова О.В. Реорганизация управления предприятием и его финансово-экономической деятельностью // Проблеми і перспективи розвитку банківської системи України: Зб. наук. пр. – Суми: ВВП "Мрія-1" ЛТД, УАБС. – 2003. – Т. 7. – 320 с.

Державний вищий навчальний заклад “Українська академія банківської справи Національного банку України”
State Higher Educational Institution “Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine”

113. Москаленко В.П., Шипунова О.В. Финансово-экономический механизм промышленного предприятия: научно-методическое издание / Под научной редакцией д.э.н., профессора В.П. Москаленко – Сумы: Издательство «Довкілля», 2003. – 176 с.

114. Москаленко С. Бухгалтерский и налоговый учет перевозок пассажиров автомобильным транспортом // Баланс. – 2000. – № 33 (314). – 15 августа. – С. 40-44.

115. Москаленко С. Перевозки пассажиров автомобильным транспортом // Баланс. – 1999. – №20 (249). – 17 мая. – С. 34-39.

116. Науменкова С.В., Глазун О.И. Особенности организации системы бюджетного планирования на предприятии // Вісник Української академії банківської справи. – 2001. – № 2. – С. 70-73.

117. Никольский П.С. Финансы в системе хозяйственного механизма управления промышленностью. – М.: Финансы и статистика, 1982.

118. Ничай Б. Результати роботи автопрому України у 2002 році // Автошляховик України. – 2003. – № 2. – С. 5.

119. Нікбахт Е. Гроппелі А. Фінанси: Пер. з англ. В.Ф. Овсієнко та В.Я. Мусієнко. – К.: Основи, 1993. – 383 с.

120. О реформировании организационно-финансового механизма общественного транспорта (разработки и рекомендации) / В. Березин, Я. Шефтер, А. Шмитьков, К. Трякин // Автомобильный транспорт. – 1997. – № 9. – С. 11-16.

121. Овчинников Г.П. Микроэкономика. – СПб.: Изд-во ТОО «СВАН», 1992. – 127 с.

122. Озеров И.Х. Основы финансовой науки. Вып.1 – М., 1908. – С. 15.

123. Ойкен В. Основные принципы экономической политики. – М., 1995. – 324 с.

124. Опарин В.М. Фінанси (Загальна теорія): Навч. посібник. – 2-ге вид., доп. і перероб. – К.: КНЕУ, 2001. – 240 с.

125. Оптнер С.Л. Системный анализ для решения деловых и промышленных проблем: Пер. с англ. – М.: Советское радио, 1969. – 215 с.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

126. Організаційні структури управління громадським транспортом // Перевізник. – 2003. – листопад. – С. 18-21.

127. Осипов Ю.М. Основы теории хозяйственного механизма. – М.: Изд. МГУ, 1994. – 368 с.

128. Основы предпринимательской деятельности (экономическая теория, маркетинг, финансовый менеджмент): Учебн. пособие / Под ред. Власовой В.М. – М.: Финансы и статистика, 1997. – 528 с.

129. Основы экономики и управления производством / Под ред. проф. Сигова И.И., изд. 3-е, дополненное и переработанное. – М.: «Экономика», 1977. – 358 с.

130. Павлова Л.Н. Финансовый менеджмент. Управление денежным оборотом предприятия: Учебник для вузов. – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1995. – 400 с.

131. Панченкова Ю.В. Актуальні питання обліку амортизації та витрат на ремонт в автотранспортних підприємствах // Світ бухгалтерського обліку. – 1999. – № 11. – С. 38-41.

132. Парнюк В. Лізинг в Україні: проблеми, законодавче забезпечення, перспективи // Економіка України. – 2003. – № 3. – С. 29-34.

133. Пессель М.А. Финансово-кредитный механизм интенсификации общественного производства. – М.: Финансы, 1977.

134. Петюх В.Н. Рыночная экономика. – К.: Урожай, 1995. – 432 с.

135. "ПІКова" проблема маршрутних таксі (аналітичний погляд) // Перевізник. – 2003. – листопад. – С. 7-10.

136. Піндайк Р.С., Рубінфельд Д.Л. Мікроекономіка. – К.: Основи, 1996. – 646 с.

137. Піскуненко В. Джерела фінансування відтворення основних засобів на залізничному транспорті // Економіст. – 2003. – № 7. – С. 16-19.

138. Пликус И.И. Финансы природопользования предприятия: Дис. … канд. экон. наук: 08.04.01. – Сумы, 1995. – 172 с.

139. Пликус И.И., Слободяник Ю.Б. Системный подход к управлению финансовыми ресурсами автотранспортных предприятий // Проблеми формування і розвитку фінансово-кредитної системи України: Зб. наук. статей за

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

матеріалами ІІ міжвузівської науково-практичної конференції студентів та молодих вчених. – Харків: Штріх, 2002. – С. 243-245.

140. Пликус И.И., Слободяник Ю.Б. Системный подход к формированию модели финансового механизма автотранспортного предприятия // Економіка: проблеми теорії та практики: Зб. наук. пр. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2002. – Вип. 130. – С. 177-183.

141. Плікус І.Й., Слободяник Ю.Б. Механізм формування ціни на послуги пасажирського автотранспорту // Економіка: проблеми теорії та практики. Зб. наук. пр. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2003. – Вип. 184. – Т. 3. – С. 588-594.

142. Плікус І.Й., Слободяник Ю.Б. Особливості функціонування фінансового механізму підприємств // Економіка. Фінанси. Право. – 2003. – № 4. – С. 18-23.

143. Плікус І.Й., Слободяник Ю.Б. Проблеми формування тарифів на пасажирські автотранспортні перевезення // Матеріали Другої всеукраїнської науково-практичної конференції "Україна наукова 2002". Том 6. Економіка. – Дніпропетровськ: Наука і освіта, 2002. – С. 38-40.

144. Поддєрьогін А.М., Буряк Л.Д., Нам Г.Г. та ін. Фінанси підприємств: Підручник. – 2-ге вид., перероб. та доп. – К.: КНЕУ, 1999. – С. 18.

145. Попова Н.В. Разработка нововведений на автомобильном транспорте // Економіка транспортного комплексу: Зб. наук. пр. – Харків: ХДАДТУ, 2000. – Вип. 3. – С. 94-99.

146. Послання Президента України до Верховної Ради України "Україна: поступ у XXI сторіччя. Стратегія економічного та соціального розвитку на 2000-2004 роки" № 276а /2000 від 23.02.2000.

147. Пособие руководителя сельского автотранспортного предприятия / Под ред. А.А. Лудченко. – К.: Урожай, 1988. – 272 с.

148. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 № 2344-ІІІ // Відомості Верховної Ради. – 2001. – № 22.

149. Про внесення змін до Закону України "Про лізинг" від 11.12.2003 № 1381 // Відомості Верховної Ради. – 2004. – № 15.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

150. Про затвердження Тарифів на проїзд пасажирів і перевезення багажу в автобусах міжміських міжобласних маршрутів: Наказ Мінтранса від 22.07.1999 № 380; Наказ Мінтранса від 09.08.1999 № 398.

151. Про заходи щодо поліпшення транспортного обслуговування населення та виготовлення транспортних засобів для перевезення пасажирів: Постанова КМУ від 22.04.97 № 379.

152. Про лізинг: Закон України від 16.12.97 № 723-97 // Відомості Верховної Ради. – 1998. – № 16.

153. Про першочергові заходи щодо реалізації Послання Президента України до Верховної Ради України "Україна: поступ у XXI сторіччя. Стратегія економічного та соціального розвитку на 2000-2004 роки": Указ Президента України від 23.02.00 № 276/2000.

154. Про порядок обліку пасажирів, що перевозяться громадським транспортом на маршрутах: Наказ Мінстата України від 27.05.96 № 150.

155. Про транспорт: Закон України від 10.11.94 № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради. – 1994. – № 51.

156. Райзберг Б.А. и др. Современный экономический словарь / Б.А. Райзберг, Л.М. Лозовский, Е.Б. Стародубцева. – 2-е изд., исправл. – М.: ИНФРА-М, 1999. – с. 369.

157. Редзюк А.М. Проблеми міського автобусного транспорту // Автошляховик України. – 1998. – № 4. – С. 7-9.

158. Редзюк А.М., Штанов В.Ф. Актуальні питання державного регулювання на автомобільному транспорті // Автошляховик України. – 1998. – № 4. – С. 5-6.

159. Редзюк А.М., Штанов В.Ф. Концепція державної політики в сфері автомобільних пасажирських перевезень // Автошляховик України. – 2000. – № 4. – С. 2-7.

160. Редзюк А.М., Штанов В.Ф. Сучасний стан і перспективи розвитку автотранспорту // Автошляховик України. – 1998. – № 1. – С. 2-7.

161. Роль финансов в социально-экономическом развитии страны / Под ред. Г.В. Базаровой. – М., 1986. – С. 17.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

162. Румянцева Е.Е. Современные финансовые технологии управления предприятием: реорганизация финансовой функции // Менеджмент в России и за рубежом. – 2002. – № 1. – С. 111-124.

163. Рындин А.Г., Шамаев Г.А. Организация финансового менеджмента на предприятии. – М.: Русская Деловая Литература, 1997. – 352 с.

164. Рынок и государство: поиск оптимума / Т.И. Полейко, Л.Е. Мельник, П.Н. Макаренко. – К.: Наукова думка, 1998. – 186 с.

165. Рязанцева Н. Совершенствование работы пассажирского транспорта // Бизнес Информ. – 1998. – № 12. – С. 49-50.

166. Сабанти Б.М. Учение о финансах в советской науке. – Л, 1986.

167. Саблук П.Т., Ситник В.П., Дем'яненко М.Я. Фінансово-кредитні відносини в АПК. – К., 1996. – 285 с.

168. Сакс Дж.Д. Макроэкономика. Глобальный подход: Учебное пособие / Д.Д. Сакс, Ф.Б. Ларрен. – М.: Дело, 1996. – 848 с.

169. Самаруха В.И. Формирование и развитие финансового механизма автотранспортных предприятий. – Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1990. – 152 с.

170. Самсонов Н.Ф. Финансы транспорта: Учебник для вузов по спец. «Организация управления на транспорте». – М.: Высш. шк., 1986. – 304 с.

171. Самуэльсон П. Экономика. – М., 1992. – Т. 2. – 416 с.

172. Сенчагов В.К. Финансовые ресурсы народного хозяйства. – М.: Финансы и статистика, 1982. – С. 11.

173. Сенчагов В.К. Финансовый механизм и его роль в повышении эффективности производства. – М.: Финансы, 1979.

174. Системный анализ и структура управления / Под ред. В.Г. Шорина. – М.: Знание, 1975. – 303 с.

175. Скрыпник Т.В. Расширение доходной базы государства и местных органов власти, управление социальной сферой // Автошляховик України. – 1998. – № 1. – С. 13.

176. Слободяник Ю.Б. Актуальні проблеми реформування галузі автомобільного транспорту у перехідний період // Экономические проблемы и перспективы

Державний вищий навчальний заклад «Українська академія банківської справи Національного банку України»
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

стабилизации экономики Украины. Актуальные проблемы реформирования экономики в регионе: Сб. науч. трудов. – Донецк: 2002. – С. 125-127.

177. Слободяник Ю.Б. Договір між державою та перевізником – основа стабільної роботи пасажирського автотранспорту // Матеріали VII міжнародної науково-практичної конференції “Наука і освіта `2004”. – Дніпропетровськ: Наука і освіта, 2004. – С. 15-17.

178. Слободяник Ю.Б. Інформаційне забезпечення стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту // Праці Четвертої міжнародної наукової конференції студентів та молодих учених “Управління розвитком соціально-економічних систем: глобалізація, підприємництво, стале економічне зростання”. – Донецьк: ДонНУ, 2003. – С. 286-288.

179. Слободяник Ю.Б. Контрактне фінансування як елемент фінансового механізму підприємств пасажирського автотранспорту // Зб. тез і доповідей VII Всеукраїнської науково-практичної конференції "Проблеми і перспективи розвитку банківської системи України". – Суми, УАБС, 2004. – С. 109-110.

180. Слободяник Ю.Б. Лізингові відносини в галузі пасажирського автотранспорту // Зб. матеріалів першої Всеукраїнської науково-практичної конференції вчених, викладачів, практичних працівників "Розвиток фінансово-кредитної системи України в умовах ринкових трансформацій". – Вінниця: "Універсум" – "Ландо Лтд", 2003. – С. 228-230.

181. Слободяник Ю.Б. Методи державної підтримки стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту // Сучасні проблеми гуманізації та гармонізації управління. Матеріали 4-ї Міжнародної міждисциплінарної науково-практичної конференції. – Харків.: Українська асоціація "Жінки в науці та освіті", Харківський національний університет ім. В.Н. Каразіна, 2003. – С. 40-41.

182. Слободяник Ю.Б. Особливості організації фінансів автотранспортних підприємств // Механізм регулювання економіки, економіка природокористування, економіка підприємства і організація виробництва. – 2002. – № 3-4. – С. 344-348.

ДЕРЖАВНИЙ ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД "УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ"
State Higher Educational Institution "UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

183. Слободяник Ю.Б. Особливості фінансового менеджменту в галузі автомобільного транспорту // Сучасні технології ведення бізнесу в Україні. Матеріали І Всеукраїнської конференції студентів і аспірантів. – К.: "Економіка і право", 2002. – С. 113-115.

184. Слободяник Ю.Б. Принципи формування ефективно функціонуючого фінансового механізму автотранспортних підприємств // Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції "Наука і освіта 2003". Том 21. Економіка. – Дніпропетровськ: Наука і освіта, 2003. – С. 51-53.

185. Слободяник Ю.Б. Розробка балансу інтересів в системі "держава – автотранспортне підприємство – споживачі послуг" // Проблеми і перспективи розвитку банківської системи України. Зб. наук. пр. – Суми: ВВП "Мрія-1" ЛТД, УАБС. – 2004. – Т. 10. – С. 216-222.

186. Слободяник Ю.Б. Створення моделі забезпечення стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту // Економіка: проблеми теорії та практики. Зб. наук. пр. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2004. – Вип. 192. – Т. 4. – С. 1044-1051.

187. Слободяник Ю.Б. Тарифи як структурний елемент системи фінансового механізму автотранспортних підприємств // Праці Другої міжнародної третьої всеукраїнської наукової конференції студентів та молодих учених "Управління розвитком соціально-економічних систем: глобалізація, підприємництво, стале економічне зростання". Частина 1. – Донецьк: ДонНУ, 2002. – С. 319-322.

188. Слободяник Ю.Б. Фінансовий лізинг в галузі пасажирського автотранспорту // Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції молодих вчених "Фінансово-кредитна система України: проблеми та шляхи їх вирішення", Дніпропетровськ: Наука і освіта, 2003. – С. 184-186.

189. Слободяник Ю.Б. Фінансовий лізинг в галузі пасажирського автотранспорту // Регіональні перспективи. – 2003. – № 7-8. – С. 85-88.

190. Совершенствование финансового механизма городского пассажирского транспорта / А.Е. Тимошенков "Управление системами транспортного обслуживания". – М.: МАДИ, 1982. – С. 80-87.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

191. Соловей Н. Системный подход к управлению финансовыми ресурсами // Бизнес Информ. – 1999. – № 5-6. – С. 133-141.

192. Справочник финансиста предприятия. – М.: ИНФРА-М, 1996. – 368 с.

193. Стан, проблеми та тенденції фінансування пасажирського автотранспорту загального користування // Перевізник UA. – 2004. – № 7. – С. 22-25.

194. Статистичний щорічник України за 2003 рік / Державний комітет статистики України / За ред. О.Г. Осауленка. – К.: Видавництво "Консультант", 2004. – 632 с.

195. Стратегія розвиту автотранспортної галузі України (проект) // Перевізник UA. – 2004. – № 1. – С. 2-6.

196. Сутормiна В.М. та ін. Фінанси зарубіжних корпорацій: Навч. посібник / В.М. Сутормiна, В.М. Федосов, Н.С. Рєзанова / За ред. В.М. Федосова. – К.: Либідь, 1993. – 247 с.

197. Сучасний тлумачний словник української мови. – К.: Кобза, 2002. – 544 с.

198. Сыч Е.Н. Транспортно-производные комплексы: формирование и развитие. – К.: Наукова думка, 1991. – 141 с.

199. Тафля И.Л. Кредитно-расчетные отношения в системе транспорта и связи. – М.: Финансы и статистика, 1986. – 80 с.

200. Тимчасовий порядок контролю за дотриманням ліцензійних умов // Перевізник. – 2003. – листопад. – С. 4-6.

201. Управление пассажирским автотранспортом: Справочное пособие / В.М. Рева, Ю.С. Лигум, М.А. Вайнштok, В.Е. Сотников / Под ред. Ю.С. Лигума. – К.: Техніка, 1985. – 167 с.

202. Финансовый менеджмент: Учебник для вузов / Г.Б. Поляк, И.А. Акодис, Т.А. Краева, и др. / Под ред. Проф. Г.Б. Поляка. – М.: Финансы, ЮНИТИ, 1997. – 518 с.

203. Финансы предприятий / Под ред. проф. Н.В. Колчиной. – М.: Финансы, ЮНИТИ. – 1998. – С. 16.

204. Финансы. Учебное пособие. – Изд. 3-е, перераб. и доп. / Под ред. А.М. Ковалевой. – М.: Финансы и статистика, 1998. – С. 4.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

205. Фінанси підприємств: Підручник / Под ред. А.М. Поддєрьогіна. – К.: КНЕУ, 2000. – 460 с.

206. Хайман Д.Н. Современная микроэкономика: анализ и применение. – М.: Финансы и статистика, 1992. – 402 с.

207. Хачатурян С.В. Сутність фінансових ресурсів та їх класифікація // Фінанси України. – 2003. – № 4. – С. 77-81.

208. Хруцкий В.Е. Корнеева И.В. Автухова Е.Э. Современный маркетинг. – М.: Финансы и статистика, 1991. – 256 с.

209. Чантладзе В.Г. Вопросы теории финансов. – Тбилиси, 1979. – С. 228.

210. Чередніченко Л. "Орест Климпуш: "Пріоритети національної економіки – понад усе" // Автошляховик України. – 2003. – № 3. – С. 4-5.

211. Чередніченко Л. Автомобільний транспорт України: проблеми і перспективи // Автошляховик України. – 2003. – № 2. – С. 3-5.

212. Чередніченко Л. Програма "Сільський автобус": час взаємодії центру та регіонів // Автошляховик України. – 2003. – № 3. – С. 2-3.

213. Чеснакова В.В. Проблеми управління фінансовими ризиками на пасажирських перевезеннях // Проблеми науки. – 2002. – № 6.

214. Чечетов М., Жадан І. Державне регулювання та державне підприємництво: міфи і реальність // Економіка України. – С. 10-18.

215. Чумаченко М. Г., Чигиринець О. А. Стратегія економічної стабільності роботи автопідприємств комунального призначення // Стратегія економічного розвитку України. – Вип. 7. – С. 308-317.

216. Швери Р. Теория рационального выбора: универсальное средство или экономический империализм // Вопросы экономики. – 1997. – № 7. – С. 35-52.

217. Шеремет А.Д., Сайфулин Р.С. Финансы предприятий. – М.: ИНФРА-М, 1999. – 343 с.

218. Шефтер Я.И. Как обустроить работу общественного транспорта? // Автоперевозчик. – 2002. – ноябрь. – С. 26-32.

ДЕРЖАВНИЙ ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД "УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ"
State Higher Educational Institution "UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

219. Шинкаренко В.Г. Координация и регулирование в управлении предприятием // Економіка транспортного комплексу: Зб. наук. пр. – Харків: ХДАДТУ, 2000. – Вип. 3. – С. 5-11.

220. Шинкаренко В.Г. Совершенствование планирования прибыли на автотранспортных предприятиях // Економіка транспортного комплексу: Зб. наук. пр. – Харків: ХДАДТУ, 2001. – Вип. 4. – С. 79-83.

221. Шинкаренко В.Г., Бондаренко А.С. Установление приоритетных конкурентов автотранспортных предприятий // Економіка транспортного комплексу: Зб. наук. пр. – Харків: ХДАДТУ, 2000. – Вип. 3. – С. 55-59.

222. Шипов А. Опыт общественного изложения некоторых начал финансовой науки. – СПб., 1868. – С. 1.

223. Шичанин А. Лизинг – когда он вам поможет? // Автоперевозчик. – 2003. – февраль. – С. 36-39.

224. Шкредов В. О принципах исследования процессов товарного производства и обращения // Экономические науки. – 1988. – № 5. – С. 67.

225. Шлецер Х.А. Первые начала политической экономии, или Руководство для начинающих учиться сей науки. – М, 1823. – С. 51.

226. Шмален Г. Основы и проблемы экономики предприятия: Пер. с нем. / Под ред. А.Г. Поршнева. – М.: Финансы и статистика, 1996. – 422 с.

227. Штанов В.Ф. Пасажирському перевізнику – професійні знання // Автошляховик України. – 2002. – № 4. – С. 6-7.

228. Шумпетер Й.А. Капитализм, социализм, демократия. – К.: Основи, 1995. – 528 с.

229. Экономическая стратегия фирмы: Учебное пособие / Под ред. Градова А.П. – 2-е изд. испр. и доп. – СПб.: Специальная Литература, 1999. – 589 с.

230. Экономическая теория и практика хозяйствования: Учебн. пособие / А.В. Калина, В.В. Осокина. – К.: МАУП, 1998. – 308 с.

231. Эрнест Д. Деловые финансы. – М.: ЗАО "Олимп-Бизнес", 1998. – 416 с.

232. Эффективность использования материально-технической базы автотранспорта. – Харьков: Вища шк., 1986. – 144 с.

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

233. Юдин Э.Г. Системный подход и принцип деятельности. – М.: Наука, 1978. – 391 с.

234. Якобсон Л.И. Экономика общественного сектора. Основы теории государственных финансов. – М.: Наука, 1995. – 716 с.

235. Ястремський О.І., Грищенко О.Г. Основи мікроекономіки: Підручник. – К.: Товариство "Знання", КОО, 1998. – 714 с.

236. Business Strategy for Development / International institute for Sustainable Development / Manitoba (Canada) IISD 1992. – 116 p.

237. Transp. publ. – 1995. – № 933. – p. 46-48.

238. Valentina Melnik, Sergey Iliyashenko Economic Mechanism of Environmental Policy in Ukraine // Abstracts submitted to the Conference "Managing Sustainability – The European Perspective and Experiences". – University of Rostock. Germany. – 1997. – P. 164-171.

Державний вищий навчальний заклад "УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ"
State Higher Educational Institution "UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

Додаток А

Натуральні показники роботи пасажирських автотранспортних підприємств Сумської області

Таблиця А.1

Обсяги перевезень по автобусам маршрутним, тис.

№ з/п	Найменування ВАТ	РОКИ											
		1997			1998			1999			2000		
		міські	приміські	міжміські	міські	приміські	міжміські	міські	приміські	міжміські	міські	приміські	міжміські
Пасажирські підприємства													
1	Конотопське АТП 15907	164,1	304,5	101,4	813,6	477,1	107,2	2814,0	508,2	282,3	3143,6	618,6	526,4
2	Шосткінське АТП 15909	405,0	684,0	151,0	393,0	428,0	152,0	238,0	420,0	141,0	100,0	409,0	115,0
3	Охтирський автопас 15910	699,3	206,1	222,1	632,5	162,5	221,6	446,4	159,6	177,4	390,4	16,6	163,7
4	Сумське АТП 15927	-	1448,6	490,1	-	1004,0	525,2	-	1012,9	453,4	-	992,4	365,7
5	Сумське АТП 15928	7883,0	62,6	-	5545,9	37,4	0,1	3457,3	37,2	-	2285,3	35,2	-
Всього пасажирські		**9151,4**	**2705,8**	**964,6**	**7385,0**	**2109,0**	**1006,1**	**6955,7**	**2137,9**	**1054,1**	**5919,3**	**2071,8**	**1170,8**
Змішані підприємства													
6	Білопільське АТП 15937	358,9	277,3	96,2	366,8	300,6	109,9	245,4	245,2	65,0	183,9	276,8	28,3
7	Буриньське АТП 15938	11,2	44,1	58,4	10,8	45,0	62,3	-	30,9	19,6	-	13,6	7,6
8	Глухівське АТП 15939	11,9	252,7	99,8	2,5	138,3	90,4	0,2	134,8	67,9	-	140,7	19,8
9	Краснопільське АТП 15940	24,3	127,0	88,7	19,6	101,6	92,9	14,4	50,6	91,2	10,5	17,8	34,5
10	Кролевецьке АТП 15941	6,8	118,6	50,4	7,4	86,8	50,1	8,9	79,4	23,6	4,6	101,6	21,9
11	Лебединавтотранс 15942	154,7	35,0	356,7	102,7	26,1	328,4	70,0	13,6	236,9	16,1	0,4	25,8
12	Недригайлівське АТП 15943	-	216,9	201,1	-	132,2	173,4	-	82,0	119,4	-	107,0	114,5
13	Путивльське АТП 15944	40,7	225,3	57,9	49,8	204,0	73,0	42,0	146,0	64,3	21,9	82,5	50,4
14	Ямпільське АТП 15945	-	69,6	17,6	-	53,3	27,1	-	31,0	15,4	-	12,4	3,0
15	Тростянецьке АТП 15946	226,9	232,0	47,8	126,6	84,6	42,7	68,2	58,7	30,3	80,6	62,4	27,5
16	В.-Писарівське АТП 15947	-	117,0	122,5	-	119,4	119,0	-	132,3	124,0	-	148,6	146,2
17	Роменське АТП 15948	1042,3	310,5	170,1	962,0	220,5	169,4	918,4	186,3	157,3	993,4	184,5	170,7
Всього змішані		**1877,7**	**2026,0**	**1367,2**	**1648,2**	**1512,4**	**1338,6**	**1367,5**	**1190,8**	**1014,9**	**1311,0**	**1148,3**	**650,2**
Всього		**11029,1**	**4731,8**	**2331,8**	**9033,2**	**3621,4**	**2344,7**	**8323,2**	**3328,7**	**2069,0**	**7230,3**	**3220,1**	**1821,0**

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Продовж. табл. А.1

№ з/п	Найменування ВАТ	РОКИ											
		2001			2002			2003			2003 до 1997, %		
		міські	приміські	міжміські	міські	приміські	міжміські	міські	приміські	міжміські	міські	приміські	міжміські
Пасажирські підприємства													
1	Конотопське АТП 15907	2321,5	406,7	390,4	2797,8	469,5	404,1	2094,5	36,3	9,9	1276,4	11,9	9,8
2	Шосткінське АТП 15909	167,0	341,0	84,0	159,0	397,8	81,2	144,8	429,0	66,2	35,8	62,7	43,8
3	Охтирський автопас 15910	337,0	38,4	104,6	354,2	171,9	115,2	199,7	131,0	163,9	28,6	63,6	73,8
4	Сумське АТП 15927	-	452,2	177,6	-	51,7	79,1	-	45,2	51,5	-	3,1	10,5
5	Сумське АТП 15928	1191,2	27,8	-	1597,4	65,8	-	1098,6	61,5	-	13,9	98,2	-
Всього пасажирські		**4016,7**	**1266,1**	**756,6**	**4908,4**	**1156,7**	**679,6**	**3537,6**	**703,0**	**291,5**	**38,7**	**26,0**	**30,2**
Змішані підприємства													
6	Білопільське АТП 15937	165,3	226,6	31,0	146,0	201,0	19,0	125,1	123,2	11,5	34,9	44,4	12,0
7	Буриньське АТП 15938	-	12,1	6,0	банкрут			банкрут			банкрут		
8	Глухівське АТП 15939	8,6	152,6	7,1	48,4	147,6	9,3	51,1	162,2	14,7	429,4	64,2	14,7
9	Краснопільське АТП 15940	5,4	18,3	-	9,1	16,8	5,2	банкрут			банкрут		
10	Кролевецьке АТП 15941	-	40,0	-	оренда			оренда			оренда		
11	Лебединавтотранс 15942	оренда			оренда			оренда			оренда		
12	Недригайлівське АТП 15943	-	67,1	117,7	-	57,5	92,8	-	62,2	83,2	-	28,7	41,4
13	Путивльське АТП 15944	7,6	14,1	2,5	12,6	26,4	3,4	75,1	31,2	0,9	184,5	13,8	1,6
14	Ямпільське АТП 15945	банкрут			банкрут			банкрут			банкрут		
15	Тростянецьке АТП 15946	108,0	76,2	35,4	130,0	82,7	21,9	145,4	55,7	4,6	64,1	24,0	9,6
16	В.-Писарівське АТП 15947	-	108,5	132,2	-	65,6	63,2	-	64,5	54,6	-	55,1	44,6
17	Роменське АТП 15948	272,9	23,9	111,8	оренда			оренда			оренда		
Всього змішані		**567,8**	**739,4**	**443,7**	**346,1**	**597,6**	**214,8**	**396,7**	**499,0**	**169,5**	**21,1**	**24,6**	**12,4**
Всього		**4584,5**	**2005,5**	**1200,3**	**5254,5**	**1754,3**	**894,4**	**3934,3**	**1202,0**	**461,0**	**35,7**	**25,4**	**19,8**

"УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ" Вищий навчальний заклад Національного банку України
State Higher Educational Institution "UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

Таблиця А.2

Середньооблікова кількість автомобілів, од.

№ з/п	Найменування ВАТ	РОКИ											
		1997			1998			1999			2000		
		всього	вантажні	автобуси	всього	вантажні	автобуси	всього	вантажні	автобуси	всього	вантажні	автобуси
1	Конотопське АТП 15907	62,2	-	62,2	51,0	-	51,0	57,3	-	57,3	74,0	-	74,0
2	Шосткінське АТП 15909	69,0	-	69,0	61,9	-	61,9	61,0	-	61,0	51,0	-	51,0
3	Охтирський автопас 15910	46,3	-	46,3	46,8	-	46,8	48,5	-	48,5	23,3	-	23,3
4	Сумське АТП 15927	105,5	-	105,5	98,4	-	98,4	98,0	-	98,0	91,0	-	91,0
5	Сумське АТП 15928	115,6	-	115,6	107,1	-	107,1	107,3	-	107,3	107,6	-	107,6
Всього пасажирські		**398,6**	**-**	**398,6**	**365,2**	**-**	**365,2**	**372,1**	**-**	**372,1**	**346,9**	**-**	**346,9**
6	Сумське АТП 15954	122,5	122,5	-	87,9	87,9	-	73,0	73,0	-	72,7	72,7	-
7	Сумське АТП 15955	358,4	358,4	-	304,1	304,1	-	264,2	264,2	-	233,7	233,7	-
8	Конотопавтотранс 15961	73,4	73,4	-	58,1	58,1	-	85,3	85,3	-	42,7	42,7	-
9	Шосткінське АТП 15962	90,1	90,1	-	83,6	83,6	-	85,3	85,3	-	66,0	66,0	-
10	Охтирське АТП 15963	88,0	88,0	-	82,7	82,7	-	82,0	82,0	-	64,0	64,0	-
Всього вантажні		**732,4**	**732,4**	**-**	**616,4**	**616,4**	**-**	**589,8**	**589,8**	**-**	**479,1**	**479,1**	**-**
11	Білопільське АТП 15937	40,0	18,6	21,4	41,9	20,8	21,1	41,6	20,6	21,0	33,9	13,4	20,5
12	Буриньське АТП 15938	36,4	22,2	14,2	36,1	21,9	14,2	36,0	22,0	14,0	25,4	11,4	14,0
13	Глухівське АТП 15939	74,3	35,4	38,9	74,0	35,1	38,9	73,3	34,3	39,0	63,0	25,0	38,0
14	Краснопільське АТП 15940	42,7	16,7	26,0	41,4	16,7	24,7	39,0	15,0	24,0	35,0	12,0	23,0
15	Кролевецьке АТП 15941	48,3	28,2	20,1	46,6	26,6	20,0	46,0	26,0	20,0	33,2	17,5	15,7
16	Лебединавтотранс 15942	75,6	41,1	34,5	66,8	33,4	33,4	45,0	16,0	29,0	43,0	15,0	28,0
17	Недригайлівське АТП 15943	44,9	23,0	21,9	42,7	20,0	22,7	43,0	20,0	23,0	39,9	16,9	23,0
18	Путивльське АТП 15944	45,5	19,2	26,3	37,5	14,5	23,0	45,2	18,7	26,5	39,0	13,0	26,0
19	Ямпільське АТП 15945	35,0	19,7	15,3	32,1	17,0	15,1	32,0	17,0	15,0	21,9	8,3	13,6
19	Тростянецьке АТП 15946	50,2	33,2	17,0	50,1	34,5	15,6	49,0	33,0	16,0	39,0	27,0	12,0
20	В.-Писарівське АТП 15947	30,7	13,7	17,0	28,2	11,8	16,4	28,0	12,0	16,0	23,0	7,0	16,0
21	Роменське АТП 15948	130,4	71,2	59,2	104,7	55,1	49,6	95,2	51,9	43,3	139,2	87,3	51,9
Всього змішані		**654,0**	**342,2**	**311,8**	**602,1**	**307,4**	**294,7**	**573,3**	**286,5**	**286,8**	**535,5**	**253,8**	**281,7**
Всього		**1785,0**	**1074,6**	**710,4**	**1583,7**	**923,8**	**659,9**	**1535,2**	**876,3**	**658,9**	**1361,5**	**732,9**	**628,6**

"Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

Продовж. табл. А.2

№ з/п	Найменування ВАТ	РОКИ											
		2001			2002			2003			2003 до 1997, %		
		всього	вантажні	автобуси	всього	вантажні	автобуси	всього	вантажні	автобуси	всього	вантажні	автобуси
1	Конотопське АТП 15907	73,4	-	73,4	91,7	-	91,7	52,7	-	52,7	84,7	-	84,7
2	Шосткінське АТП 15909	49,3	-	49,3	43,2	-	43,2	37,8	-	37,8	54,8	-	54,8
3	Охтирський автопас 15910	17,5	-	17,5	24,0	-	24,0	23,0	-	23,0	49,7	-	49,7
4	Сумське АТП 15927	71,5	-	71,5	46,0	-	46,0	19,4	-	19,4	18,4	-	18,4
5	Сумське АТП 15928	85,5	-	85,5	68,5	-	68,5	63,3	-	63,3	54,8	-	54,8
Всього пасажирські		**297,2**	**-**	**297,2**	**273,4**	**-**	**273,4**	**196,2**	**-**	**196,2**	**49,2**	**-**	**49,2**
6	Сумське АТП 15954	88,5	88,5	-	81,1	81,1	-	65,5	65,5	-	53,5	53,5	-
7	Сумське АТП 15955	191,0	191,0	-	175,3	175,3	-	161,1	161,1	-	44,9	44,9	-
8	Конотопавтотранс 15961	37,8	37,8	-	40,1	39,5	0,6	43,0	42,2	0,8	58,6	57,5	-
9	Шосткінське АТП 15962	47,7	47,7	-	37,5	37,5	-	37,0	37,0	-	41,1	41,1	-
10	Охтирське АТП 15963	53,7	53,7	-	40,5	40,5	-	банкрут			банкрут		
Всього вантажні		**418,7**	**418,7**	**-**	**374,5**	**373,9**	**0,6**	**306,6**	**305,8**	**0,8**	**41,9**	**41,8**	**-**
11	Білопільське АТП 15937	28,2	10,4	17,8	22,5	6,9	15,6	20,5	4,9	15,6	51,3	26,3	72,9
12	Буриньське АТП 15938	14,3	7,7	6,6	1,3	0,2	1,1	банкрут			банкрут		
13	Глухівське АТП 15939	28,2	16,7	11,5	30,7	13,0	17,7	32,1	11,0	21,1	43,2	31,1	54,2
14	Краснопільське АТП 15940	20,3	6,3	14,0	29,9	12,9	17,0	банкрут			банкрут		
15	Кролевецьке АТП 15941	33,4	24,6	8,8	12,8	7,9	4,9	2,7	2,7	-	5,6	9,6	-
16	Лебединавтотранс 15942	15,9	15,9	оренда	47,8	47,8	оренда	37,3	37,3	-	49,3	90,8	-
17	Недригайлівське АТП 15943	34,0	15,1	18,9	28,9	14,1	14,8	23,6	11,8	11,8	52,6	51,3	53,9
18	Путивльське АТП 15944	22,8	10,1	12,7	20,4	8,8	11,6	14,7	7,9	6,8	32,3	41,1	25,9
19	Ямпільське АТП 15945	банкрут									банкрут		
19	Тростянецьке АТП 15946	42,7	27,9	14,8	46,2	28,6	17,6	29,1	15,1	14,0	58,0	45,5	82,4
20	В.-Писарівське АТП 15947	22,8	6,6	16,2	19,8	4,0	15,8	19,2	4,1	15,1	62,5	29,9	88,8
21	Роменське АТП 15948	81,6	54,5	27,1	оренда			оренда			оренда		
Всього змішані		**344,2**	**195,8**	**148,4**	**260,3**	**144,2**	**116,1**	**179,2**	**94,8**	**84,4**	**27,4**	**27,7**	**27,1**
Всього		**1060,1**	**614,5**	**445,6**	**908,2**	**518,1**	**390,1**	**682,0**	**400,6**	**281,4**	**38,2**	**37,3**	**39,6**

"Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Додаток Б Фінансовий стан АТП згідно з даними бухгалтерського обліку

Таблиця Б.1

Дохід від робіт та послуг з урахуванням компенсації, тис. грн.

№ з/п	Найменування ВАТ	РОКИ							
		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2003 до 1997, %
1	Конотопське АТП 15907	458,9	743,7	2267,5	4120,2	4676,0	4358,5	1687,8	367,8
2	Шосткінське АТП 15909	1035,8	898,5	947,3	993,3	763,0	969,6	1253,9	121,1
3	Охтирський автопас 15910	1179,0	1122,3	1052,6	1130,1	1278,4	1268,4	1608,5	136,4
4	Сумське АТП 15927	2495,8	2268,1	2326,1	2573,1	1731,9	1136,7	1025,2	41,1
5	Сумське АТП 15928	1717,3	1445,3	1512,7	1759,3	943,4	1336,3	1227,6	71,5
Всього пасажирські		***6886,8***	***6477,9***	***8106,2***	***10576,0***	***9392,7***	***9069,5***	***6803,0***	***98,8***
6	Сумське АТП 15954	1365,9	1247,8	1011,8	3372,4	4340,0	7220,2	11109,5	813,3
7	Сумське АТП 15955	3735,2	3017,7	2257,9	3840,0	5347,0	5124,1	6081,3	162,8
8	Конотопавтотранс 15961	837,9	671,1	584,5	452,3	727,8	808,8	1440,6	171,9
9	Шосткінське АТП 15962	592,7	580,3	410,2	278,4	285,8	90,2	88,2	14,9
10	Охтирське АТП 15963	596,4	576,7	826,6	518,8	333,9	180,5	банкрут	
Всього вантажні		***7128,1***	***6093,6***	***5091,0***	***8461,9***	***11034,5***	***13423,8***	***18719,6***	***262,6***
11	Білопільське АТП 15937	314,0	317,0	253,5	356,1	368,6	457,1	518,1	165,0
12	Буриньське АТП 15938	242,5	230,8	184,5	116,4	74,5	банкрут		
13	Глухівське АТП 15939	852,9	673,9	644,0	600,4	535,0	620,3	705,9	82,8
14	Краснопільське АТП 15940	353,9	286,5	255,6	196,0	119,0	банкрут		
15	Кролевецьке АТП 15941	484,3	444,7	344,7	575,7	362,5	178,7	25,9	5,3
16	Лебединавтотранс 15942	1305,2	1052,1	911,5	581,1	476,3	386,0	210,2	16,1
17	Недригайлівське АТП 15943	521,4	465,9	376,5	529,0	487,7	536,6	464,5	89,1
18	Путивльське АТП 15944	377,9	362,9	371,6	361,3	241,1	344,9	386,6	102,3
19	Ямпільське АТП 15945	157,7	148,5	банкрут					
20	Тростянецьке АТП 15946	722,2	737,4	878,1	1372,3	2165,2	2164,5	1558,9	215,9
21	В.-Писарівське АТП 15947	215,3	199,3	224,9	341,4	304,9	336,3	392,3	182,2
22	Роменське АТП 15948	2016,7	2136,6	2213,3	2960,5	1747,2	531,4	343,8	17,0
Всього змішані		***7564,0***	***7055,6***	***6658,2***	***7990,2***	***6882,0***	***5555,8***	***4606,2***	***60,9***
Всього		**21578,9**	**19627,1**	**19855,4**	**27028,1**	**27309,2**	**28049,1**	**30128,8**	**139,6**

"УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ"
Державний вищий навчальний заклад
National Bank of Ukraine
State Higher Educational Institution
UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING
OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE

Таблиця Б.2

Витрати від автопослуг за бухгалтерською звітністю, тис. грн.

№ з/п	Найменування ВАТ	РОКИ							
		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2003 до 1997, %
1	Конотопське АТП 15907	684,7	1198,2	2321,8	5110,2	5132,1	5882,3	2970,1	433,8
2	Шосткінське АТП 15909	1022,3	1048,1	1151,1	1104,4	857,2	1059,3	1079,7	105,6
3	Охтирський автопас 15910	1117,6	1101,5	1161,4	1150,1	1207,2	1382,0	1491,3	133,4
4	Сумське АТП 15927	2283,6	2132,3	2676,8	2993,6	1924,7	1225,5	1017,2	44,5
5	Сумське АТП 15928	2637,4	2578,0	2259,8	2133,3	1539,2	1728,6	1714,5	65,0
Всього пасажирські		***7745,6***	***8058,1***	***9570,9***	***12491,6***	***10660,4***	***11277,7***	***8272,8***	***106,8***
6	Сумське АТП 15954	1072,6	1016,3	1322,3	3397,1	4466,0	7076,0	11050,5	1030,3
7	Сумське АТП 15955	2797,2	2774,7	2600,0	3903,9	5482,4	5445,0	6248,5	223,4
8	Конотопавтотранс 15961	643,2	577,1	590,7	541,8	619,0	871,6	1172,5	182,3
9	Шосткінське АТП 15962	559,9	503,9	570,3	395,6	369,6	162,3	164,7	29,4
10	Охтирське АТП 15963	490,4	546,5	978,7	742,5	421,3	302,0	банкрут	
Всього вантажні		***5563,3***	***5418,5***	***6062,0***	***8980,9***	***11358,3***	***13856,9***	***18636,2***	***335,0***
11	Білопільське АТП 15937	308,9	324,0	363,4	431,1	431,6	446,2	486,1	157,4
12	Буриньське АТП 15938	285,2	292,9	330,9	254,0	153,1	банкрут		
13	Глухівське АТП 15939	785,7	761,9	794,4	700,8	601,4	626,6	716,4	91,2
14	Краснопільське АТП 15940	369,1	356,8	403,5	269,6	175,8	банкрут		
15	Кролевецьке АТП 15941	448,1	448,8	492,7	605,0	445,8	315,2	99,9	22,3
16	Лебединавтотранс 15942	1099,8	1080,8	1193,4	761,8	566,6	487,6	326,9	29,7
17	Недригайлівське АТП 15943	509,5	461,2	479,3	551,9	677,8	603,3	556,0	109,1
18	Путивльське АТП 15944	365,1	414,6	520,4	419,1	232,8	307,6	354,6	97,1
19	Ямпільське АТП 15945	200,2	218,8	банкрут					
20	Тростянецьке АТП 15946	690,2	731,7	1055,7	1511,6	2154,5	2361,0	1547,8	224,3
21	В.-Писарівське АТП 15947	228,1	224,6	281,6	368,1	311,0	358,4	395,6	173,4
22	Роменське АТП 15948	1934,1	1998,4	2520,4	3132,7	2222,1	718,8	508,1	26,3
Всього змішані		***7224,0***	***7314,5***	***8435,7***	***9005,7***	***7972,5***	***6224,7***	***4991,4***	***69,1***
Всього		**20532,9**	**20791,1**	**24068,6**	**30478,2**	**29991,2**	**31359,3**	**31900,4**	**155,4**

“УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ”
Державний вищий навчальний заклад
National Bank of Ukraine
State Higher Educational Institution
UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING
OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE”

Таблиця Б.3

Балансовий результат за бухгалтерською звітністю, тис. грн.

№ з/п	Найменування ВАТ	РОКИ							
		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Наростаючим підсумком
1	Конотопське АТП 15907	-225,8	-454,5	-54,3	-990,0	-456,2	-1523,8	-1282,3	*-4986,9*
2	Шосткінське АТП 15909	13,5	-149,6	-203,8	-111,1	-94,2	-89,7	174,2	*-460,7*
3	Охтирський автопас 15910	61,4	20,8	-108,8	-20,0	71,2	-113,6	117,2	*28,2*
4	Сумське АТП 15927	212,2	135,8	-350,7	-420,5	-192,8	-88,8	8,0	*-696,8*
5	Сумське АТП 15928	-920,1	-1132,7	-747,1	-374,0	-595,8	-392,3	-486,9	*-4648,9*
Всього пасажирські		***-858,8***	***-1580,2***	***-1464,7***	***-1915,6***	***-1267,8***	***-2208,2***	***-1469,8***	***-10765,1***
6	Сумське АТП 15954	293,3	231,5	-310,5	-24,7	-126,0	144,2	59,0	*266,8*
7	Сумське АТП 15955	938,0	243,0	-342,1	-63,9	-135,4	-320,9	-167,2	*151,5*
8	Конотопавтотранс 15961	194,7	94,0	-6,2	-89,5	108,8	-62,8	268,1	*507,1*
9	Шосткінське АТП 15962	32,8	76,4	-160,1	-117,2	-83,8	-72,1	-76,5	*-400,5*
10	Охтирське АТП 15963	106,0	30,2	-152,1	-223,7	-87,4	-121,5	банкрут	
Всього вантажні		***1564,8***	***675,1***	***-971,0***	***-519,0***	***-323,8***	***-433,1***	***83,4***	***76,4***
11	Білопільське АТП 15937	5,1	-7,0	-109,9	-75,0	-63,0	10,9	32,0	*-206,9*
12	Буриньське АТП 15938	-42,7	-62,1	-146,4	-137,6	-78,6	банкрут		
13	Глухівське АТП 15939	67,2	-88,0	-150,4	-100,4	-66,4	-6,3	-10,5	*-354,8*
14	Краснопільське АТП 15940	-15,2	-70,3	-147,9	-73,6	-56,8	банкрут		
15	Кролевецьке АТП 15941	36,2	-4,1	-148,0	-29,3	-83,3	-136,5	-74,0	*-439,0*
16	Лебединавтотранс 15942	205,4	-28,7	-281,9	-180,7	-90,3	-101,6	-116,7	*-594,5*
17	Недригайлівське АТП 15943	11,9	4,7	-102,8	-22,9	-190,1	-66,7	-91,5	*-457,4*
18	Путивльське АТП 15944	12,8	-51,7	-148,8	-57,8	8,3	37,3	32,0	*-167,9*
19	Ямпільське АТП 15945	-42,5	-70,3	банкрут					
20	Тростянецьке АТП 15946	32,0	5,7	-177,6	-139,3	10,7	-196,5	11,1	*-453,9*
21	В.-Писарівське АТП 15947	-12,8	-25,3	-56,7	-26,7	-6,1	-22,1	-3,3	*-153,0*
22	Роменське АТП 15948	82,6	138,2	-307,1	-172,2	-474,9	-187,4	-164,3	*-1085,1*
Всього змішані		***340,0***	***-258,9***	***-1777,5***	***-1015,5***	***-1090,5***	***-668,9***	***-385,2***	***-4856,5***
Всього		**1046,0**	**-1164,0**	**-4213,2**	**-3450,1**	**-2682,1**	**-3310,2**	**-1771,6**	**-15545,2**

"УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ"
Державний вищий навчальний заклад
НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ
State Higher Educational Institution
"UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING
OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

Таблиця Б.4

Дебіторська заборгованість, тис. грн.

№ з/п	Найменування ВАТ	РОКИ							
		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2003 до 1997, %
1	Конотопське АТП 15907	39,4	54,5	296,7	405,5	141,3	930,8	663,8	*1684,8*
2	Шосткінське АТП 15909	34,5	20,3	10,7	10,0	13,6	26,4	237,1	*687,2*
3	Охтирський автопас 15910	20,6	50,5	13,5	34,5	34,7	14,3	236,5	*1148,1*
4	Сумське АТП 15927	130,7	224,3	190,0	103,4	111,0	163,3	252,4	*193,1*
5	Сумське АТП 15928	64,4	61,3	48,7	136,2	154,8	198,8	233,1	*362,0*
Всього пасажирські		***289,6***	***410,9***	***559,6***	***689,6***	***455,4***	***1333,6***	***1622,9***	***560,4***
6	Сумське АТП 15954	392,1	329,1	233,4	602,0	1062,9	2479,8	5212,6	*1329,4*
7	Сумське АТП 15955	669,8	635,2	445,3	427,9	471,2	418,5	321,7	*48,0*
8	Конотопавтотранс 15961	294,2	94,9	363,5	322,1	470,7	188,2	543,1	*184,6*
9	Шосткінське АТП 15962	73,6	106,0	135,4	110,0	132,8	82,5	45,6	*62,0*
10	Охтирське АТП 15963	175,6	171,1	142,7	77,2	30,8	26,7	банкрут	
Всього вантажні		***1605,3***	***1336,3***	***1320,3***	***1539,2***	***2168,4***	***3195,7***	***6123,0***	***381,4***
11	Білопільське АТП 15937	50,0	53,7	40,6	58,2	45,6	47,2	60,3	*120,6*
12	Буриньське АТП 15938	34,2	35,3	28,0	24,8	12,1	банкрут		
13	Глухівське АТП 15939	62,7	62,2	28,3	12,7	10,7	39,2	86,3	*137,6*
14	Краснопільське АТП 15940	85,8	46,4	40,5	32,0	30,0	10,0	банкрут	
15	Кролевецьке АТП 15941	15,1	21,6	29,7	51,6	34,2	51,2	оренда	
16	Лебедин автотранс 15942	261,4	235,7	195,4	72,7	51,9	106,4	66,0	*25,2*
17	Недригайлівське АТП 15943	94,8	133,0	131,9	129,4	87,3	47,0	35,8	*37,8*
18	Путивльське АТП 15944	55,5	41,7	20,5	10,3	11,8	6,6	44,5	*80,2*
19	Ямпільське АТП 15945	55,9	51,1	банкрут					
20	Тростянецьке АТП 15946	32,1	24,1	43,2	126,2	81,3	58,8	161,4	*502,8*
21	В.-Писарівське АТП 15947	8,6	15,9	6,0	5,3	3,9	4,6	5,2	*60,5*
22	Роменське АТП 15948	413,0	399,6	306,2	273,5	217,4	183,1	178,8	*43,3*
Всього змішані		***1169,1***	***1120,3***	***870,3***	***796,7***	***586,2***	***554,1***	***638,3***	***46,0***
Всього		**3064,0**	**2867,5**	**2750,2**	**3025,5**	**3210,0**	**5083,4**	**8384,2**	**273,6**

"УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ"
Державний вищий навчальний заклад
State Higher Educational Institution
"UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

Таблиця Б.5

Кредиторська заборгованість, тис. грн.

№ з/п	Найменування ВАТ	РОКИ							
		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2003 до 1997, %
1	Конотопське АТП 15907	149,2	385,1	2807,1	3224,0	2878,3	2835,4	3459,1	*2318,4*
2	Шосткінське АТП 15909	109,1	189,2	246,7	270,4	261,7	253,1	228,8	*209,7*
3	Охтирський автопас 15910	61,9	114,7	111,5	103,3	30,0	136,8	171,5	*277,1*
4	Сумське АТП 15927	496,7	728,3	1062,9	1341,1	1085,3	1057,6	779,7	*157,0*
5	Сумське АТП 15928	455,6	628,2	947,6	874,3	942,7	1139,5	1241,1	*272,4*
Всього пасажирські		***1272,5***	***2045,5***	***5175,8***	***5813,1***	***5198,0***	***5422,4***	***5880,2***	***462,1***
6	Сумське АТП 15954	263,7	180,1	257,7	640,6	1133,9	3478,3	5940,5	*2252,7*
7	Сумське АТП 15955	589,4	473,2	269,3	297,7	430,7	433,4	304,6	*51,7*
8	Конотопавтотранс 15961	175,9	95,0	215,6	228,5	186,4	106,5	256,1	*145,6*
9	Шосткінське АТП 15962	87,5	71,5	99,4	137,4	55,1	46,4	43,6	*49,8*
10	Охтирське АТП 15963	132,5	180,9	192,7	217,8	214,7	246,4	банкрут	
Всього вантажні		***1249,0***	***1000,7***	***1034,7***	***1522,0***	***2020,8***	***4311,0***	***6544,8***	***524,0***
11	Білопільське АТП 15937	67,0	53,2	106,6	149,1	147,6	106,7	59,4	*88,7*
12	Буриньське АТП 15938	77,0	103,2	187,4	194,3	215,1	банкрут		
13	Глухівське АТП 15939	101,7	184,9	264,1	276,4	183,1	168,2	123,0	*120,9*
14	Краснопільське АТП 15940	106,1	116,5	183,7	172,7	129,9	124,3	банкрут	
15	Кролевецьке АТП 15941	66,7	106,4	148,3	207,8	176,8	201,3	оренда	
16	Лебединавтотранс 15942	178,8	159,5	258,6	122,4	15,6	9,8	20,9	*11,7*
17	Недригайлівське АТП 15943	148,2	166,7	228,4	203,5	252,3	166,8	181,2	*122,3*
18	Путивльське АТП 15944	58,9	79,0	191,1	186,0	96,6	27,2	26,8	*45,5*
19	Ямпільське АТП 15945	81,2	125,9	банкрут					
20	Тростянецьке АТП 15946	73,8	148,9	87,8	285,8	274,5	428,7	382,3	*518,0*
21	В.-Писарівське АТП 15947	30,2	24,4	34,9	26,6	13,4	12,7	14,0	*46,4*
22	Роменське АТП 15948	373,2	387,0	507,2	682,6	478,0	308,6	315,5	*84,5*
Всього змішані		***1362,8***	***1655,6***	***2198,1***	***2507,2***	***1982,9***	***1554,3***	***1123,1***	***82,4***
Всього		**3884,3**	**4701,8**	**8408,6**	**9842,3**	**9201,7**	**11287,7**	**13548,1**	**348,8**

"УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ"
державний вищий навчальний заклад
Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine
State Higher Educational Institution

Таблиця Б.6

Коефіцієнт фінансового стану АТП станом на 01.01.2004

№ з/п	Найменування ВАТ	Оборотні активи + витрати майбутніх періодів	Поточні зобов`язання	Коефіцієнт покриття
		ф.1 (р.260+р.270)	ф.1р.620	ф.1 (р.260+р.270) / р.620
1	Конотопське АТП 15907	677,1	3448,8	0,196
2	Шосткінське АТП 15909	254,7	228,8	1,113
3	Охтирський автопас 15910	282,1	171,5	1,645
4	Сумське АТП 15927	608,6	779,7	0,781
5	Сумське АТП 15928	431,7	1241,1	0,348
Всього пасажирські		***2254,2***	***5869,9***	***0,384***
6	Сумське АТП 15954	5326,6	5380,5	0,990
7	Сумське АТП 15955	886,6	304,6	2,911
8	Конотопавтотранс 15961	780,3	237,5	3,285
9	Шосткінське АТП 15962	56,9	43,6	1,305
10	Охтирське АТП 15963	банкрут		
Всього вантажні		***7050,4***	***5966,2***	***1,182***
11	Білопільське АТП 15937	113,7	59,4	1,914
12	Буриньське АТП 15938	банкрут		
13	Глухівське АТП 15939	114,7	114,5	1,002
14	Краснопільське АТП 15940	банкрут		
15	Кролевецьке АТП 15941	немає даних		
16	Лебединавтотранс 15942	121,1	20,9	5,794
17	Недригайлівське АТП 15943	72,2	181,2	0,398
18	Путивльське АТП 15944	98,2	26,8	3,684
19	Ямпільське АТП 15945	банкрут		
20	Тростянецьке АТП 15946	187,0	382,3	0,489
21	В.-Писарівське АТП 15947	53,3	14,0	3,807
22	Роменське АТП 15948	298,6	247,2	1,208
Всього змішані		***1058,8***	***1046,3***	***1,012***
Всього		**10363,4**	**12882,4**	**0,804**

“УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ”
Державний вищий навчальний заклад
State Higher Educational Institution
“UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING
OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE”

Додаток В

Фінансові показники (автобуси маршрутні)

Таблиця В.1

Доходи без ПДВ та компенсації, тис. грн.

№ з/п	Найменування ВАТ	РОКИ							
		1997	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2003 до 1997, %**
1	Конотопське АТП 15907	442,6	718,3	1658,3	2835,3	2883,7	3302,5	1193,3	*269,6*
2	Шосткінське АТП 15909	1020,0	893,0	820,0	827,4	598,0	718,6	722,8	*70,9*
3	Охтирський автопас 15910	961,2	905,2	725,8	769,4	653,5	855,4	1022,4	*106,4*
4	Сумське АТП 15927	2411,4	2200,0	1999,9	1948,5	1062,3	445,5	307,8	*12,8*
5	Сумське АТП 15928	1514,5	1358,6	861,1	769,9	470,7	569,7	426,8	*28,2*
6	Білопільське АТП 15937	246,5	271,6	211,8	221,4	182,8	151,6	127,8	*51,8*
7	Буриньське АТП 15938	111,8	132,9	80,7	41,7	34,0	банкрут		
8	Глухівське АТП 15939	643,3	489,0	433,9	274,7	245,6	294,0	452,4	*70,3*
9	Краснопільське АТП 15940	245,0	231,2	178,2	69,8	24,8	37,5	банкрут	
10	Кролевецьке АТП 15941	234,9	211,0	168,7	183,6	49,5	оренда		
11	Лебедин автотранс 15942	718,4	620,7	537,6	68,4	-	оренда		
12	Недригайлівське АТП 15943	380,8	325,4	254,4	300,1	282,2	233,4	213,6	*56,1*
13	Путивльське АТП 15944	286,9	299,1	301,6	209,2	32,7	77,0	111,7	*38,9*
14	Ямпільське АТП 15945	122,7	125,5	90,1	26,1	банкрут			
15	Тростянецьке АТП 15946	216,4	203,5	146,0	175,9	226,4	210,2	155,2	*71,7*
16	В.-Писарівське АТП 15947	159,0	167,7	196,5	317,6	286,0	277,4	298,2	*187,5*
17	Роменське АТП 15948	1022,6	1085,6	1013,2	1276,7	738,0	оренда		
Всього		**10738,0**	**10238,3**	**9677,8**	**10315,7**	**7770,2**	**7172,8**	**5032,0**	**46,9**

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Таблиця В.2

Витрати, тис. грн.

№ з/п	Найменування ВАТ	РОКИ							
		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2003 до 1997. %
1	Конотопське АТП 15907	666,6	1156,5	2252,4	3925,9	4025,6	4596,4	1824,0	*273,6*
2	Шосткінське АТП 15909	1015,0	1047,6	1113,8	1061,7	790,6	962,6	1004,6	*99,0*
3	Охтирський автопас 15910	955,7	964,7	926,3	916,8	808,4	1180,8	1354,1	*141,7*
4	Сумське АТП 15927	2223,1	2086,0	2317,4	2677,9	1459,0	804,4	542,9	*24,4*
5	Сумське АТП 15928	2518,5	2526,2	2168,0	2012,0	1274,8	1537,1	1481,9	*58,8*
6	Білопільське АТП 15937	261,1	280,4	305,2	326,4	291,5	258,9	285,8	*109,5*
7	Буриньське АТП 15938	186,6	195,9	187,8	148,5	106,7	банкрут		
8	Глухівське АТП 15939	635,4	599,7	613,7	334,8	398,5	461,7	626,7	*98,6*
9	Краснопільське АТП 15940	283,0	306,0	315,3	158,5	79,0	156,4	банкрут	
10	Кролевецьке АТП 15941	260,7	274,0	295,9	325,2	58,4	оренда		
11	Лебедин автотранс 15942	728,6	717,1	802,4	224,3	16,1	оренда		
12	Недригайлівське АТП 15943	418,6	366,6	372,8	451,1	492,1	469,5	374,6	*89,5*
13	Путивльське АТП 15944	298,5	362,9	444,7	296,4	79,3	135,0	202,4	*67,8*
14	Ямпільське АТП 15945	174,0	202,4	206,5	60,4	банкрут			
15	Тростянецьке АТП 15946	332,0	276,5	330,2	351,2	393,7	415,0	305,6	*92,0*
16	В.-Писарівське АТП 15947	183,9	197,7	247,2	344,5	298,1	350,6	389,5	*211,8*
17	Роменське АТП 15948	1169,7	1174,5	1288,3	1459,7	1024,2	оренда		
Всього		**12311,0**	**12734,7**	**14187,9**	**15075,3**	**11596,0**	**11328,4**	**8392,1**	**68,2**

"УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ"
Державний вищий навчальний заклад
State Higher Educational Institution
"UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING
OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

Таблиця В.3

Фінансовий результат, тис. грн.

№ з/п	Найменування ВАТ	РОКИ							
		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2003 до 1997, %
1	Конотопське АТП 15907	-298,1	-515,4	-594,1	-1090,6	-1141,9	-1293,9	-630,7	*211,6*
2	Шосткінське АТП 15909	-179,0	-308,9	-293,8	-234,3	-192,6	-244,0	-281,8	*157,4*
3	Охтирський автопас 15910	-141,1	-199,4	-200,5	-147,4	-154,9	-325,4	-331,7	*235,1*
4	Сумське АТП 15927	-253,8	-289,3	-317,5	-729,4	-396,7	-358,9	-235,1	*92,6*
5	Сумське АТП 15928	-1119,8	-1289,5	-1306,9	-1242,1	-804,1	-967,4	-1055,1	*94,2*
6	Білопільське АТП 15937	-51,3	-39,4	-93,4	-105,0	-108,7	-107,3	-158,0	*308,0*
7	Буриньське АТП 15938	-94,9	-87,1	-107,1	-106,8	-72,7	банкрут		
8	Глухівське АТП 15939	-108,0	-200,3	-179,8	-60,1	-152,9	-167,7	-174,3	*161,4*
9	Краснопільське АТП 15940	-79,7	-114,3	-137,1	-88,7	-54,2	-118,9	банкрут	
10	Кролевецьке АТП 15941	-68,5	-101,7	-127,2	-141,6	-8,9	оренда		
11	Лебедин автотранс 15942	-141,4	-205,9	-264,8	-155,9	-16,1	оренда		
12	Недригайлівське АТП 15943	-106,5	-100,8	-118,4	-151,0	-209,9	-236,1	-161,0	*151,2*
13	Путивльське АТП 15944	-62,3	-116,5	-143,1	-87,2	-46,6	-58,0	-90,7	*145,6*
14	Ямпільське АТП 15945	-73,9	-100,3	-116,4	-34,3	банкрут			
15	Тростянецьке АТП 15946	-147,8	-103,9	-184,2	-175,3	-167,3	-204,8	-150,4	*101,8*
16	В.-Писарівське АТП 15947	-53,4	-60,7	-50,7	-26,9	-12,1	-73,2	-91,3	*171,0*
17	Роменське АТП 15948	-293,1	-248,4	-275,1	-183,0	-286,2	оренда		
Всього		**-3272,6**	**-4081,8**	**-4510,1**	**-4759,6**	**-3825,8**	**-4155,6**	**-3360,1**	**102,7**

"УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ"
Державний вищий навчальний заклад
State Higher Educational Institution
"UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

Таблиця В.4

Фінансові показники по автобусам маршрутним

№ з/п	Найменування ВАТ	РОКИ											
		1997			1998			1999			2000		
		доходна ставка 10 пас.-км, грн.	собівартість 10 пас.-км, грн.	витрати на 1 грн. доходу, грн.	доходна ставка 10 пас.-км, грн.	собівартість 10 пас.-км, грн.	витрати на 1 грн. доходу, грн.	доходна ставка 10 пас.-км, грн.	собівартість 10 пас.-км, грн.	витрати на 1 грн. доходу, грн.	доходна ставка 10 пас.-км, грн.	собівартість 10 пас.-км, грн.	витрати на 1 грн. доходу, грн.
1	Конотопське АТП 15907	0,177	0,267	1,51	0,179	0,289	1,61	0,322	0,437	1,36	0,373	0,516	1,39
2	Шосткінське АТП 15909	0,217	0,216	1,00	0,237	0,278	1,17	0,230	0,312	1,36	0,297	0,381	1,28
3	Охтирський автопас 15910	0,207	0,206	0,99	0,209	0,222	1,07	0,297	0,379	1,28	0,388	0,462	1,19
4	Сумське АТП 15927	0,217	0,200	0,92	0,262	0,248	0,95	0,257	0,298	1,16	0,338	0,464	1,37
5	Сумське АТП 15928	0,278	0,462	1,66	0,342	0,637	1,86	0,357	0,898	2,52	0,441	1,153	2,61
6	Білопільське АТП 15937	0,129	0,136	1,06	0,108	0,112	1,03	0,180	0,260	1,44	0,298	0,439	1,47
7	Буриньське АТП 15938	0,203	0,340	1,67	0,273	0,402	1,47	0,280	0,651	2,33	0,394	1,403	3,56
8	Глухівське АТП 15939	0,213	0,210	0,99	0,307	0,376	1,23	0,303	0,429	1,41	0,391	0,477	1,22
9	Краснопільське АТП 15940	0,159	0,184	1,16	0,197	0,261	1,32	0,235	0,415	1,77	0,329	0,747	2,27
10	Кролевецьке АТП 15941	0,205	0,228	1,11	0,309	0,401	1,30	0,270	0,474	1,75	0,270	0,477	1,77
11	Лебединавтотранс 15942	0,254	0,257	1,01	0,256	0,296	1,16	0,305	0,455	1,49	0,350	1,149	3,28
12	Недригайлівське АТП 15943	0,169	0,186	1,10	0,175	0,197	1,13	0,197	0,288	1,47	0,364	0,547	1,50
13	Путивльське АТП 15944	0,196	0,204	1,04	0,209	0,254	1,21	0,266	0,392	1,47	0,349	0,494	1,42
14	Ямпільське АТП 15945	0,219	0,310	1,42	0,292	0,472	1,61	0,353	0,808	2,29	0,340	0,786	2,31
15	Тростянецьке АТП 15946	0,118	0,181	1,53	0,251	0,341	1,36	0,228	0,516	2,26	0,303	0,604	2,00
16	В.-Писарівське АТП 15947	0,174	0,201	1,16	0,203	0,239	1,18	0,248	0,313	1,26	0,525	0,569	1,09
17	Роменське АТП 15948	0,159	0,182	1,14	0,167	0,181	1,08	0,190	0,242	1,27	0,353	0,404	1,14
Всього		**0,203**	**0,233**	**1,15**	**0,226**	**0,282**	**1,24**	**0,263**	**0,385**	**1,47**	**0,358**	**0,523**	**1,46**

"УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ"
Вищий навчальний заклад
State Higher Educational Institution
"UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING
OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

Продовж. табл. В.4

№ з/п	Найменування ВАТ	РОКИ								
		2001			2002			2002 до 1997 року, рази		
		доходна ставка 10 пас.-км, грн.	собівартість 10 пас.-км, грн.	витрати на 1 грн. доходу, грн.	доходна ставка 10 пас.-км, грн.	собівартість 10 пас.-км, грн.	витрати на 1 грн. доходу, грн.	доходна ставка 10 пас.-км, грн.	собівартість 10 пас.-км, грн.	витрати на 1 грн. доходу, грн.
1	Конотопське АТП 15907	0,55	0,77	1,40	0,62	0,86	1,39	3,5	3,2	0,9
2	Шосткінське АТП 15909	0,36	0,48	1,32	0,37	0,50	1,34	1,7	2,3	1,3
3	Охтирський автопас 15910	0,40	0,50	1,24	0,38	0,53	1,38	1,8	2,6	1,4
4	Сумське АТП 15927	0,39	0,53	1,37	0,35	0,64	1,81	1,6	3,2	2,0
5	Сумське АТП 15928	0,62	1,67	2,71	0,31	0,84	2,70	1,1	1,8	1,6
6	Білопільське АТП 15937	0,19	0,31	1,60	0,32	0,55	1,71	2,5	4,0	1,6
7	Буриньське АТП 15938	0,34	1,07	3,14	банкрут			банкрут		
8	Глухівське АТП 15939	0,32	0,52	1,62	0,37	0,57	1,57	1,7	2,7	1,6
9	Краснопільське АТП 15940	0,36	1,15	3,19	0,40	1,67	4,17	2,5	9,1	3,6
10	Кролевецьке АТП 15941	0,35	0,41	1,18	оренда			оренда		
11	Лебедин автотранс 15942	оренда			оренда					
12	Недригайлівське АТП 15943	0,44	0,77	1,74	0,37	0,74	2,01	2,2	4,0	1,8
13	Путивльське АТП 15944	0,59	1,43	2,43	0,54	0,94	1,75	2,8	4,6	1,7
14	Ямпільське АТП 15945	банкрут			банкрут			банкрут		
15	Тростянецьке АТП 15946	0,35	0,61	1,74	0,34	0,68	1,97	2,9	3,8	1,3
16	В.-Писарівське АТП 15947	0,55	0,57	1,04	0,43	0,54	1,26	2,5	2,7	1,1
17	Роменське АТП 15948	0,42	0,58	1,39	оренда			оренда		
Всього		**0,44**	**0,66**	**1,49**	**0,45**	**0,71**	**1,57**	**3,0**	**3,0**	**1,4**

Державний вищий навчальний заклад "Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution "Ukrainian Academy of Banking of the National Bank of Ukraine"

Таблиця В.5

Компенсація втрат від пільгових перевезень пасажирів, тис. грн.

№ з/п	Найменування ВАТ	РОКИ													
		1998		1999		2000				2001				2002	
		план	факт	план	факт	розра-хунок	план	факт	факт до розрах. %	розра-хунок	план	факт	факт до розрах %	план	факт
1	Конотопське АТП 15907	134,8	574,8	496,6	541,2	842,0	350,0	350,0	41,6	795,0	680,0	658,3	82,8	403,9	250,4
2	Шосткінське АТП 15909	172,9	162,6	100,0	110,0	774,0	90,0	96,8	12,5	550,0	125,0	56,0	10,2	278,2	145,0
3	Охтирський автопас 15910	97,0	98,0	61,0	61,0	522,0	60,0	91,6	17,5	437,0	100,0	134,6	30,8	262,3	166,0
4	Сумське АТП 15927	224,4	239,7	143,2	182,4	1114,0	132,0	141,9	12,7	638,0	156,0	135,7	21,3	195,4	166,5
5	Сумське АТП 15928	664,3	687,6	443,4	465,9	2730,0	326,0	363,2	13,3	1770,0	306,0	220,0	12,4	430,2	323,4
Всього пасажирські		***1293,4***	***1762,7***	***1244,2***	***1360,5***	***5982,0***	***958,0***	***1043,5***	***17,4***	***4190,0***	***1367,0***	***1204,6***	***28,7***	***1570,0***	***1051,3***
6	Білопільське АТП 15937	43,8	42,5	27,0	8,0	209,0	25,0	25,0	12,0	420,0	96,0	42,2	10,0	140,4	102,0
7	Буриньське АТП 15938	49,7	88,5	30,0	30,0	232,0	25,0	21,9	9,4	267,0	61,2	18,7	7,0	48,0	-
8	Глухівське АТП 15939	61,5	57,8	35,0	29,0	271,0	25,0	25,0	9,2	402,0	82,0	43,4	10,8	207,9	106,6
9	Краснопільське АТП 15940	35,5	34,7	22,0	22,0	190,0	20,0	14,9	7,8	227,0	52,0	21,4	9,4	43,4	43,4
10	Кролевецьке АТП 15941	30,1	29,3	18,0	18,0	172,0	20,0	60,6	35,2	302,0	103,0	10,0	3,3	178,7	89,7
11	Лебедин автотранс 15942	43,4	42,5	36,8	36,8	261,0	25,0	-	-	-	-	-	-	32,4	-
12	Недригайлівське АТП 15943	35,3	34,4	21,0	23,0	212,0	20,0	18,0	8,5	245,0	56,0	47,8	19,5	130,6	69,6
13	Путивльське АТП 15944	39,8	40,6	25,0	17,8	244,0	25,0	25,0	10,2	219,0	35,0	27,0	12,3	143,5	93,0
14	Ямпільське АТП 15945	32,8	32,1	20,0	19,2	206,0	35,0	-	-	398,0	-	-	-	-	-
15	Тростянецьке АТП 15946	49,8	55,9	24,0	54,9	263,0	30,0	43,4	16,5	297,0	71,0	63,0	21,2	163,3	100,3
16	В.-Писарівське АТП 15947	31,8	31,0	19,0	17,3	157,0	15,0	15,0	9,6	210,0	30,0	16,7	8,0	113,9	55,0
17	Роменське АТП 15948	153,1	145,6	89,0	89,0	889,0	35,0	35,0	3,9	752,0	172,0	67,0	8,9	284,7	84,0
Всього змішані		***606,6***	***634,9***	***366,8***	***365,0***	***3151,0***	***300,0***	***283,8***	***9,0***	***3739,0***	***758,2***	***357,2***	***9,6***	***1486,8***	***743,6***
Всього		**1900,0**	**2397,6**	**1611,0**	**1725,5**	**9133,0**	**1258,0**	**1327,3**	**14,5**	**7929,0**	**2125,2**	**1561,8**	**19,7**	**3056,8**	**1794,9**

"УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ"
Державний вищий навчальний заклад
"Українська академія банківської справи Національного банку України"
State Higher Educational Institution
"UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING
OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

State Higher Educational Institution
"UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING
OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE"

Державний вищий навчальний заклад
"УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ
НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ"