

Надруковано: Слободяник, Ю. Б. Розробка балансу інтересів в системі «держава – автотранспортне підприємство – споживачі послуг» [Текст] / Ю. Б. Слободяник // Проблеми і перспективи розвитку банківської системи України : зб. наук. праць. – Т. 10. – Суми : ВВП „Мрія-1” ЛТД, УАБС. – 2004. – С. 216-222.

РОЗРОБКА БАЛАНСУ ІНТЕРЕСІВ У СИСТЕМІ «ДЕРЖАВА – АВТОТРАНСПОРТНЕ ПІДПРИЄМСТВО – СПОЖИВАЧІ ПОСЛУГ»

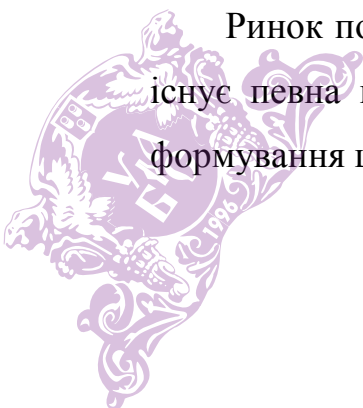
Ю.Б. Слободяник, Українська академія банківської справи

Перехідний етап економіки спричинив багато зрушень, що сталися в різних галузях промисловості. Автотранспорт не залишився осторонь. Але всі перетворення, що відбулися в цій галузі, поки що не призвели до позитивних змін, до стану фінансової стабільності та економічного зростання.

Причиною цього є, на нашу думку, специфічні особливості пасажирського автотранспорту (рис. 1). Застаріла система управління фінансовими ресурсами, що збереглася ще з часів колишньої адміністративно-планової економіки, не дає можливості розвитку автотранспортних підприємств (АТП).

Таким чином, постала проблема теоретичної та практичної розробки ефективно функціонуючого фінансового механізму, який би був спроможний забезпечити стабільну роботу підприємств автотранспорту та їх виживання в умовах ринку.

Ринок послуг пасажирського автотранспорту знаходиться в просторі, де існує певна взаємодія всіх учасників транспортного процесу. Особливості формування цього ринку подано на рис. 2.



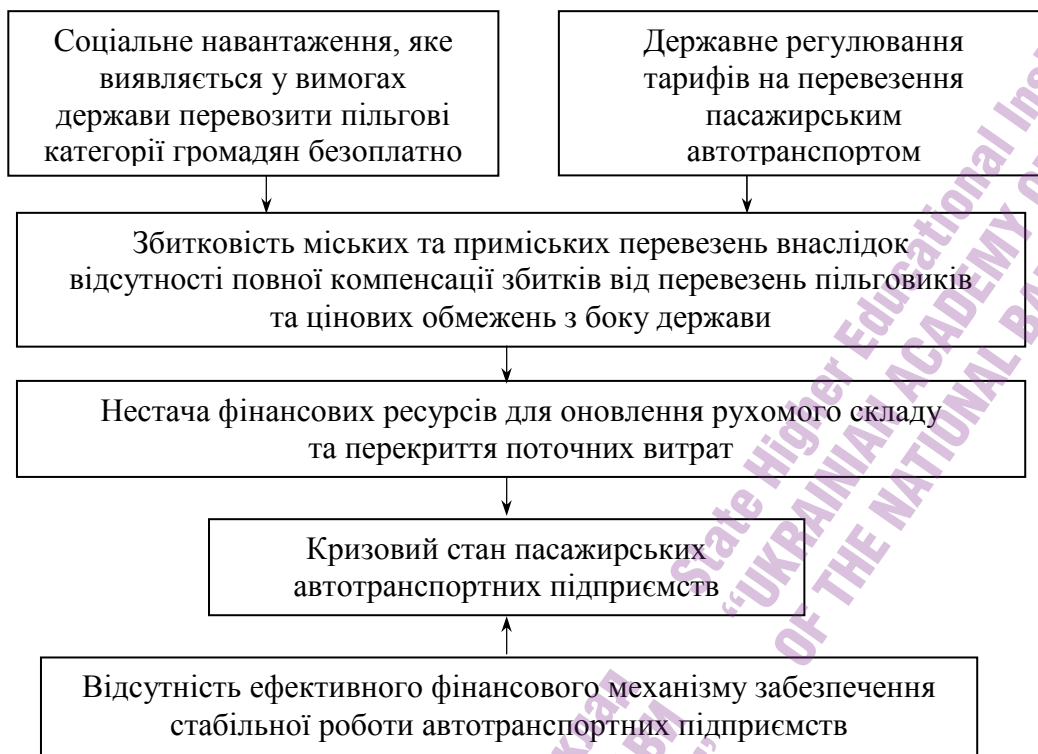


Рис. 1. Причини кризового стану галузі пасажирських автоперевезень

Розробка ефективно функціонуючого фінансового механізму неможлива без узгодженості інтересів учасників транспортного процесу. Всі суб'єкти ринку автотранспортних послуг намагаються досягти найбільшого ефекту в процесі реалізації автопослуги. Різна спрямованість інтересів цих суб'єктів пояснюється наявністю різних ефектів (економічного, фінансового, соціального, екологічного тощо), що виникають у сфері пасажирських автоперевезень. Так, головним ефектом, що повинен досягатися в цій галузі, з точки зору держави є соціальний, тобто забезпечення доступності автопослуг для соціально незахищених категорій населення. З метою досягнення цього ефекту держава регулює та контролює діяльність суб'єктів ринку автопослуг за допомогою законів та нормативних актів. З точки зору автотранспортного підприємства як суб'єкта ринкових відносин соціальний ефект не має значення. АТП прагнуть зростання економічного ефекту від своєї діяльності. А споживачі автотранспортних послуг представляють різні прошарки населення і прагнуть досягти як економічного, так і соціального

ефектив: користуватися пільгами, що їх гарантує держава, мати гарантовану можливість поїздки в будь-який населений пункт та сплачувати мінімально можливу ціну за отриману послугу.

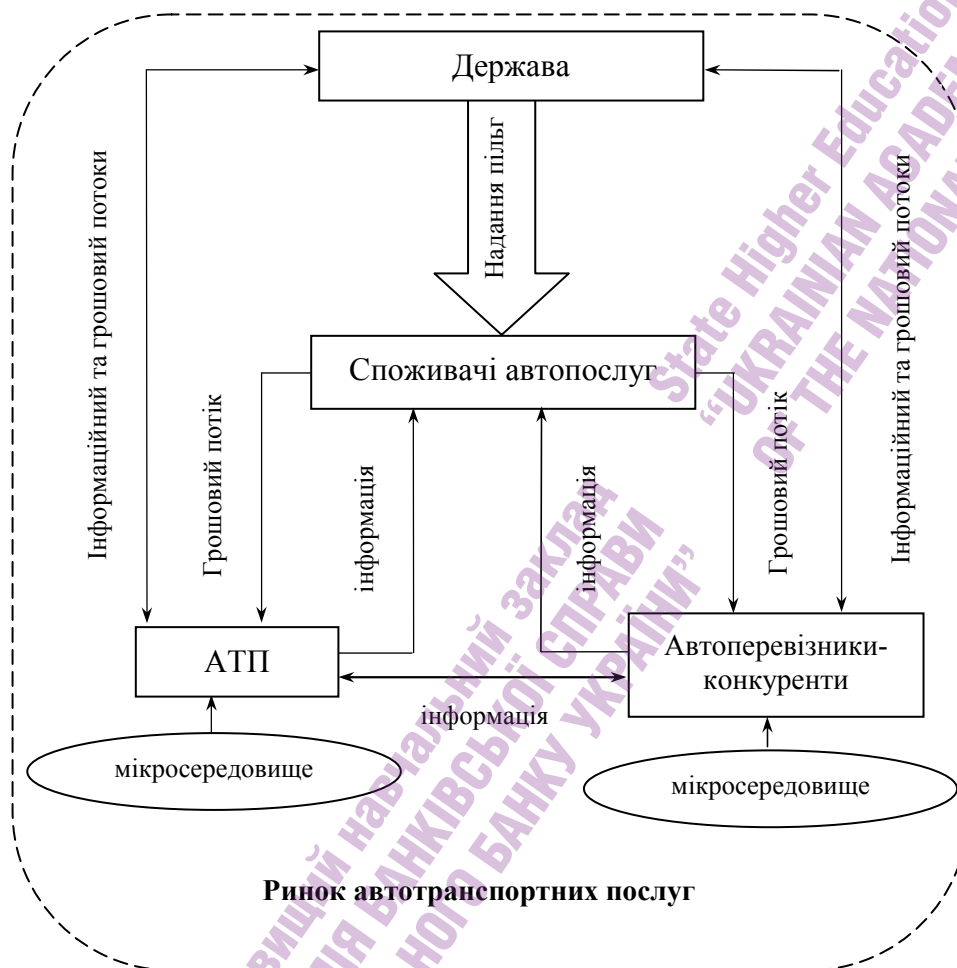


Рис. 2. Структура ринку автотранспортних послуг

Розвиток ринку автотранспортних послуг можливий лише за належного розвитку кожного окремого його суб'єкта. А для цього необхідне узгодження інтересів всіх суб'єктів, тобто дотримання своєрідного балансу, який може зняти ряд протиріч і проблем розвитку галузі.

Розробка ефективного механізму регулювання розвитку повинна розпочинатись виявленням та аналізом інтересів. У таблиці 1 подано характеристику інтересів учасників автотранспортного процесу.



Характеристика інтересів суб'єктів ринку автотранспортних послуг

Інтереси	Характеристика інтересів	Форми забезпечення
1. 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 значущих 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 зростання податкових надходжень	Підтримання АТП; впровадження концепцій щодо розвитку галузі, розробка схем фінансування
2. АВТОТРАНСПОРТНЕ ПІДПРИЄМСТВО		
а) соціальний ефект	Не зацікавлено, 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
3. СПОЖИВАЧІ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ		
а) соціальний ефект	Наявність регулярного сполучення з найвіддаленішими населеними пунктами	За наявності державного контролю над галуззю
	Стабільність ціни за проїзд	За наявності державного контролю над галуззю
	Гарантія безпеки перевезень, відповідність встановленим нормам та правилам	За наявності державного контролю над галуззю
б) економічний ефект	Мінімальна ціна автопослуг	За наявності згоди перевізника або примусу з боку держави
	Збалансованість ціни та якості послуг	За наявності можливостей перевізника

Таким чином, як бачимо із таблиці 1, держава відіграє провідну роль у формуванні та регулюванні ринку автопослуг. Тобто від того, як побудує держава відносини з суб'єктами транспортного ринку залежить сценарій

подальшого розвитку галузі в цілому. 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 становить лише 20 % від обрахованої та ін.

Якщо з огляду на соціальну функцію автотранспорту держава залишає за собою право жорсткого втручання та контролю в процесі реалізації послуг, то, по-перше, немає сенсу в масовому роздержавленні підприємств автотранспорту, а, по-друге, фінансове забезпечення діяльності АТП повинне повністю лежати на плечах держави.

Саме за таким сценарієм розвивається пасажирський автотранспорт в розвинутих країнах. Наприклад, в США дотується близько 35 % витрат пасажирського транспорту, а у Фінляндії плата за проїзд не перевищує 50 % витрат автопідприємств [2].

Сьогодні наша держава не в змозі фінансувати пасажирський автотранспорт в необхідних для його сталого функціонування та подальшого розвитку розмірах [1, 3, 4]. Тому 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. 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 автопідприємств.

Отже, ми пропонуємо модель підтримання балансу інтересів у системі “держава – автотранспортне підприємство – споживачі послуг”, використання якої дозволить вирішувати проблеми галузі пасажирських перевезень комплексно, з урахуванням більшості впливових чинників (рис. 3).

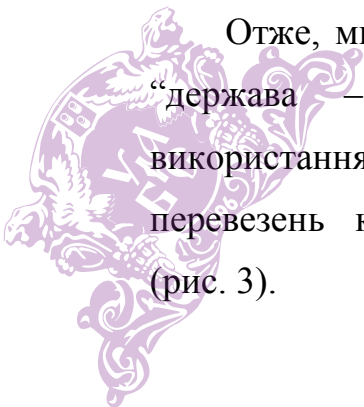




Рис. 3. Модель підтримання балансу інтересів у системі

“держава – автотранспортне підприємство – споживачі послуг”



У своєму дослідженні ми намагалися передати лише загальний напрямок проведення реформування галузі пасажирських перевезень. Перелік інтересів в зазначеній нами системі та заходів їх збалансування за бажанням дослідників в подальшому може бути розширений та доповнений.

Список літератури

1. Безушко О. На дорозі до цивілізованого ринку надання автотранспортних послуг // Перевізник. – 2003. – Вересень. – С. 5-7.
2. Дмитриев Е. Пассажи́рские перевозки в США // Автомобильный транспорт. – 2002. – № 11, 12.
3. Докіль Л.П., Редзюк А.М., Штанов В.Ф. Основні напрямки розвитку автомобільного транспорту // Автомобіліст України. – 2002. – № 1. – С. 5-8.
4. Редзюк А.М., Штанов В.Ф. Концепція державної політики в сфері автомобільних пасажирських перевезень // Автомобіліст України. – 2000. – № 4. – С. 2-7.

