

*Надруковано: Слободяник, Ю. Б. Створення моделі забезпечення стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту [Текст] / Ю. Б. Слободяник // Економіка: проблеми теорії та практики : зб. наук. праць. – Вип. 192. – Т. 4. – Дніпропетровськ : ДНУ, 2004. – С. 1044-1051.*

**Слободяник Ю.Б.**

*Українська академія банківської справи, м. Суми*

## **СТВОРЕННЯ МОДЕЛІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАБІЛЬНОЇ РОБОТИ ПІДПРИЄМСТВ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОТРАНСПОРТУ**

*Запропоновано модель забезпечення стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту та визначені механізми, що забезпечують дію моделі. Головним механізмом забезпечення стабільної роботи підприємств є фінансовий. Автор наводить істотні особливості фінансового механізму забезпечення стабільної роботи автотранспортних підприємств та принципи його функціонування.*

**Ключові слова:** пасажирський автотранспорт, стабільна робота, фінансовий механізм забезпечення стабільної роботи.

**I. Вступ.** З переходом підприємств до нових умов господарювання постає ряд питань теоретичного та методичного характеру, головним із яких є наступне положення: умовою досягнення цілі є визначення недоліків і потреб ринку у задоволенні замовника більш ефективними, ніж у конкурентів, товарами (послугами). Це значить, що для кожної галузі економіки мають розроблятися теоретичні та методичні основи забезпечення стабільної роботи суб'єктів господарювання. Зазначене положення актуальне і стосовно галузі пасажирського автотранспорту.

**II. Постановка завдання.** Ринок послуг автотранспортних підприємств знаходиться в просторі, де в тісному контакті взаємодіють всі учасники

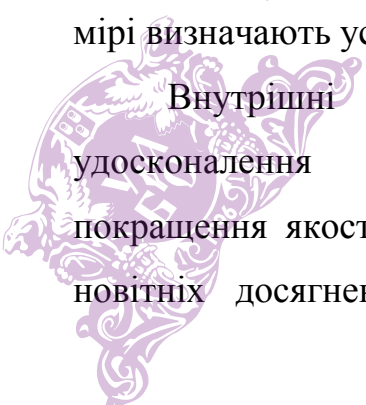
транспортного процесу, кожний із яких має на меті реалізувати свій потенціал та отримати максимально можливий ефект від участі в транспортному процесі.

Головними суб'єктами, що діють на ринку транспортних послуг, є автотранспортні підприємства, споживачі послуг та держава. При цьому держава впливає на обсяги автопослуг прямими та непрямими методами. Непрямий вплив здійснюється через регулювання діяльності автотранспортних підприємств (ліцензування діяльності, податкова політика) та проведення соціальної політики (тобто 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. Отже, як бачимо, участь держави у транспортному процесі достатньо важлива та носить характер прямого та непрямого регулювання.

За часів колишнього СРСР ринок пасажирських автотранспортних послуг був монопольним, повністю регулювався та контролювався державою. Сьогодні зроблена спроба створити конкурентні ринкові відносини в галузі пасажирського автотранспорту. Звичайно за таких умов повинно відбуватися саморегулювання галузі за допомогою дії ринкових механізмів (конкуренції, встановлення рівноважної ціни, балансу попиту та пропозиції тощо). Але, як показує аналіз стану галузі, таке саморегулювання не відбулося, більше того – галузь опинилася в стані глибокої кризи [1-3]. Тому важливо дослідити причини цього та сформулювати напрямки врегулювання та удосконалення.

Взагалі на роботу підприємства впливають ендогенні (внутрішні) та екзогенні (зовнішні) чинники, з множини яких можна виділити ті, що в більшій мірі визначають успіх роботи підприємства (табл. 1).

Внутрішні чинники визначають напрями прийняття рішень щодо удосконалення організації виробництва, підвищення рентабельності, покращення якості, модернізації технології виконання послуг з урахуванням новітніх досягнень науки. Впливовість зовнішніх чинників визначається



загальним напрямком державної політики в економічній сфері (та в галузі пасажирського автотранспорту зокрема) та сприяє розвитку фінансового потенціалу підприємства.

**Таблиця 1. Основні чинники, що визначають стабільність роботи автотранспортних підприємств**

Чинники	
Ендогенні (внутрішні)	Екзогенні (зовнішні)
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Системи і методи організації виробництва послуг;</li><li>2. Рівень технічної та технологічної оснащеності виробництва послуг;</li><li>3. Можливості оновлення рухомого складу;</li><li>4. Можливості проведення якісного аналізу основних економічних та фінансових показників та їх впливу на результати роботи;</li><li>5. Система фінансового моніторингу;</li><li>6. Можливість розробки та втілення власної цінової політики;</li><li>7. Система інформаційного забезпечення.</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Методи державного регулювання економіки (та транспортної галузі зокрема);</li><li>2. Наявність на ринку господарських суб'єктів різних форм власності та їх співвідношення;</li><li>3. Вартість паливо-мастильних матеріалів та запчастин і стабільність рівня їх цін;</li><li>4. Наявність або відсутність потенційних інвесторів;</li><li>5. Рівень розвитку техніки і технологій;</li><li>6. Загальний життєвий рівень населення.</li></ol>

Зазначимо, що і внутрішні, і зовнішні чинники справляють значний вплив на існування та розвиток підприємств. Тому заходи щодо виведення галузі із кризи, стабілізації та подальшого її розвитку мають розроблятися та запроваджуватися на двох рівнях. Лише за такої умови можна досягти максимального ефекту від змін.

Таким чином, виникла потреба розробки заходів реформування галузі з метою створення умов для забезпечення стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту.

**III. Результати.** Для галузі пасажирських перевезень, яка функціонує в умовах державного регулювання, що практично виключає бюджетну підтримку і базується на цінових обмеженнях, мають реалізовуватись деякі особливості. Насамперед те, що існує необхідність збереження інфраструктури, яка не залежить від рівня зниження об'ємів робіт; відсутні можливості диверсифікації

виробництва та створення резервів продукції тому, що транспортна продукція (послуги) реалізується в процесі саме виробництва; відсутність рівноваги попиту та пропозиції на перевезення внаслідок сезонних коливань попиту.

Нестабільність роботи автотранспортних підприємств пояснюється відсутністю можливості розвитку і перебудови виробництва відповідно до потреб ринку та недостатністю фінансових ресурсів для реалізації варіанта розвитку підприємства на більш високому організаційно-технічному рівні.

З урахуванням структури транспортного ринку та внутрішніх і зовнішніх чинників, що впливають на роботу підприємств пасажирського автотранспорту, можна визначити умови забезпечення стабільної роботи АТП (рис. 1). 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.

Зазначимо, що зазвичай під стабільністю роботи підприємства розуміють фінансову стабільність. Але поняття стабільної роботи включає багато параметрів, в тому числі стабільність економічну, фінансову, виробничу, організаційну, технологічну, екологічну, стабільність розвитку тощо.

Забезпечення стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту можна визначити як комплекс заходів, спрямованих на підтримання стану стабільності. Причому дієвість таких заходів буде визначатись наявністю добре відпрацьованих механізмів забезпечення стану стабільності.

Таким чином, з урахуванням вищевикладених міркувань та застережень можна побудувати модель забезпечення стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту, яка буде виглядати, на нашу думку, наступним чином (рис. 2). В моделі 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 автотранспорту має органічно розподілятися між ними.

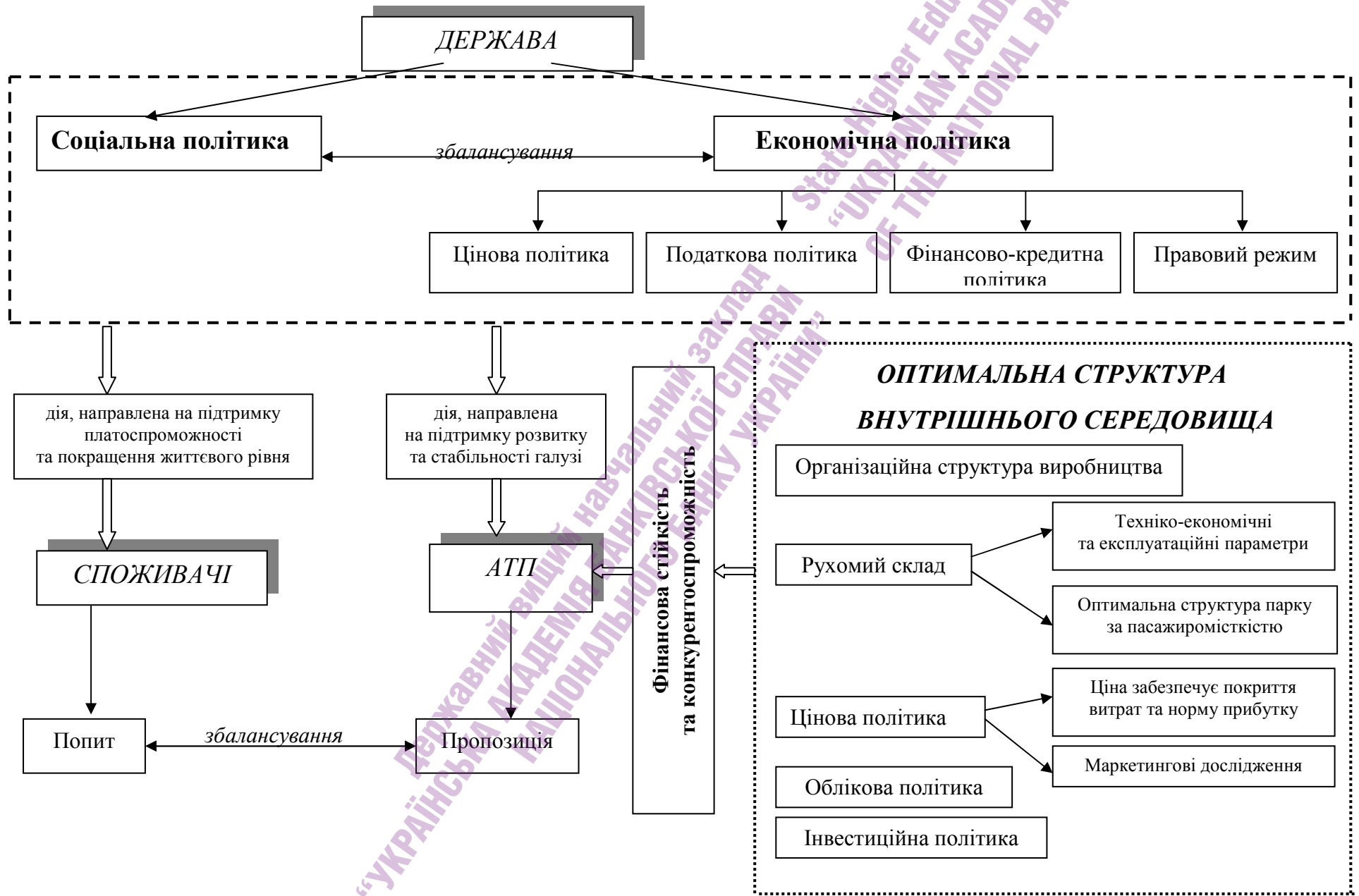


Рис. 1. Умови забезпечення стабільної роботи АТП





дворівнева, тому більш складна. Також вирішення проблем фінансування галузі – це головний крок для виходу із кризи. Отже, на нашу думку, розробку фінансового механізму можна поставити на перше місце, а дія інших механізмів буде підпорядкована йому.

**Таблиця 2. Механізми, що забезпечують стабільну роботу підприємств пасажирського автотранспорту**

№ з/п	Назва механізму	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

Розглянемо істотні особливості фінансового механізму забезпечення стабільної роботи автотранспортних підприємств.

1. Основне завдання такого механізму – досягнення стабільної роботи для забезпечення задоволення попиту споживачів пасажирськими перевезеннями високої якості та у повному обсязі. Всі елементи фінансового механізму мають бути спрямовані на досягнення цієї мети.

2. Фінансовий механізм покликаний мобілізувати та привести у дію всі елементи в економічному, фінансовому, організаційному, технічному напрямках для досягнення виробничого ефекту і позитивних фінансових

результатів, оскільки саме виробничо-фінансовий ефект є базою успішного функціонування підприємств пасажирського автотранспорту, основою стабільних відносин і взаєморозрахунків з бюджетами всіх рівнів та позабюджетними фондами.

3. Важливим елементом фінансового механізму забезпечення стабільної роботи повинна стати інвестиційна політика. Формування і реалізація інвестиційних програм в умовах обмеженості власних фінансових ресурсів можливі за умови залучення зовнішніх джерел, зокрема застосування лізингових та орендних відносин.

4. Дія фінансового механізму повинна бути направлена на формування системи взаємодії пасажирського автотранспорту з державними та регіональними органами влади. При цьому повинна бути врахована соціальна функція пасажирського автотранспорту – забезпечення автопослугами соціально незахищених верств населення.

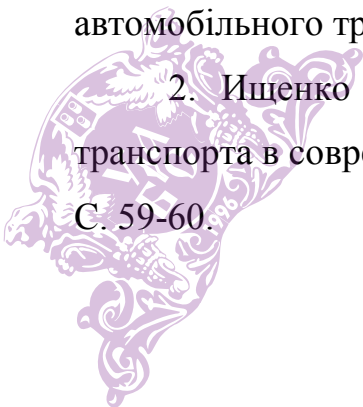
5. Взаємодія макро- і мікрорівня в дії фінансового механізму. Тільки за такої умови можлива стабілізація роботи автотранспортних підприємств.

**IV. Висновки.** Таким чином, запропонована нами модель забезпечення стабільної роботи пасажирських автотранспортних підприємств визначає напрямки подальших теоретичних та практичних розробок щодо поєднання соціальних інтересів держави та економічних інтересів автотранспортних підприємств для забезпечення сталого розвитку галузі та задоволення потреб населення у перевезеннях.

Література:

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

2. Ищенко С.В. Проблемы и перспективы развития автомобильного транспорта в современных условиях // Регіональні перспективи. – 2002. – № 1. – С. 59-60.





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

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”





**Державний вищий навчальний заклад  
“УКРАЇНЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ  
НАЦІОНАЛЬНОГО БАНКУ УКРАЇНИ”**

**State Higher Educational Institution  
“UKRAINIAN ACADEMY OF BANKING  
OF THE NATIONAL BANK OF UKRAINE”**