

*Надруковано: Слободяник, Ю. Б. Актуальні проблеми реформування галузі автомобільного транспорту у перехідний період [Текст] / Ю. Б. Слободяник // Экономические проблемы и перспективы стабилизации экономики Украины. Актуальные проблемы реформирования экономики в регионе : сб. науч. трудов. – Донецк, 2002. – С. 125 - 127.*

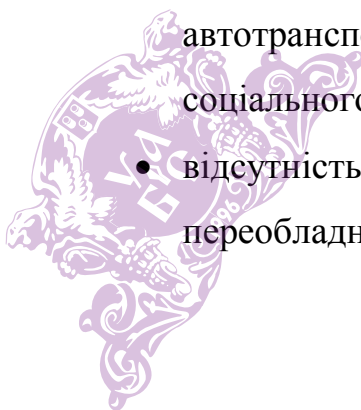
Слободяник Ю.Б., Українська академія  
банківської справи, м. Суми

## **АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ РЕФОРМУВАННЯ ГАЛУЗІ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ У ПЕРЕХІДНИЙ ПЕРІОД**

Автомобільний транспорт – важлива складова частина виробничої інфраструктури України, йому належить провідне місце не тільки в економіці, але і в соціальній сфері. Його стале та ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації економіки держави.

Головне завдання автомобільного транспорту – забезпечити платоспроможний попит на перевезення при безбитковому функціонуванні в умовах фінансової кризи. При реалізації цього завдання перед галуззю постає цілий ряд проблем, серед яких можна виділити наступні:

- низький рівень платоспроможності користувачів;
- неможливість приведення умовно-постійних витрат на утримання інфраструктури згідно об'ємів перевезень, які в останні роки багаторазово знизилися внаслідок припинення виробництва на багатьох підприємствах, затримання виплати заробітної плати тощо;
- відсутність державного протекціонізму стосовно 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 [2, с.4].

Ці проблеми можна поділити на дві групи: одні з них потребують змін у законодавстві та державній політиці; інші мають вирішуватися за рахунок внутрішньогалузевих засобів.

Також необхідно зазначити, що в умовах державного регулювання, яке практично виключає бюджетну підтримку і базується на цінових обмеженнях, мають реалізовуватися деякі особливості галузі. 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 у процесі саме виробництва; відсутність рівноваги попиту та пропозиції на перевезення внаслідок сезонних коливань попиту.

Ринкові стосунки підштовхнули розвиток автотранспорту, ціллю якого стало забезпечення конкурентоспроможності за рахунок підвищення якості послуг і зниження тарифного навантаження на користувачів в умовах зменшення об'ємів перевезень та нестабільного платоспроможного попиту на них.

Тарифи на маршрутах загального користування повинні забезпечувати перевізнику відшкодування обґрунтованих поточних витрат: оновлення рухомого складу (8-12 % на рік), забезпечення рентабельності перевезень (15 %) [3, с.3]. Але на сьогодні тарифи досягли попитових обмежень, тому тільки за рахунок зниження експлуатаційних витрат автотранспорт зможе зменшити тарифне навантаження на користувачів та зберегти рентабельність

галузі. До того ж, починаючи з 1996 року, в державному бюджеті України не передбачене фінансування витрат на перевезення пільгових категорій громадян. Перевізники, виконуючи законодавчі акти, зобов'язані забезпечувати права на пільги громадян при використанні ними транспорту [1, с.9]. Сьогодні правом безкоштовного проїзду користуються майже 10 млн. громадян. На практиці весь тягар ліг на автотранспортні підприємства, тому галузь працює собі на збиток. Проблема полягає в тому, що держава відшкодовує збитки від безкоштовного проїзду громадян автопідприємствам замість того, щоб надавати адресну допомогу пільговим категоріям населення, як це робиться в розвинених країнах світу. Окрім цього, фінансування збитків становить лише 15-20 % від обрахованих. А це скорочує надходження фінансових коштів на рахунки автопідприємств, що призводить до зменшення обігових коштів і, як наслідок, до скрутного фінансового становища (заборгованості по виплаті заробітної плати працівникам, зовнішньої заборгованості за енергоносії, паливо, запчастини тощо).

Тому необхідно оптимізувати експлуатаційні витрати за умов якісного задоволення платоспроможного попиту на перевезення та підтримання належного стану технічних засобів. Але зниження експлуатаційних витрат не повинно призводити до погіршення якості обслуговування і стану основних фондів галузі. Вирішення проблеми можливе за умов саме оптимізації (а не зниження як самоцілі) витрат за рахунок удосконалення усіх технологічних процесів та максимально ефективного використання матеріальних, трудових та фінансових ресурсів.

### Список літератури

1. Босняк М. Г., Ціцельський К.М., Силенко В.С., Білокобила С.Ю. Ще раз про пільги для пасажирів // Автошляховик України. – 2000. – № 1. – С. 9.
2. Редзюк А.М., Штанов В.Ф. Сучасний стан і перспективи розвитку автотранспорту // Автошляховик України. – 1998. – № 1. – С. 2–7.

3. Редзюк А.М., Штанов В.Ф. Концепція державної політики 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”

