



Рис. 1. Перелік джерел державної фінансової підтримки міського пасажирського транспорту

- Пільгові безвідсоткові кредити.

Висновок. Впровадження та розвиток принципів транспортної логістики є ефективним шляхом розвитку при вирішенні транспортних проблем в містах України.

Література

1. *Тарифна політика на пасажирському транспорті.* // Перевізник UA, грудень 2003. – С.10-11.
2. *Миротин Л.Б., Таїбаєв І.Э., Гудков В.А. и др.* Транспортная логистика. – М.: «Экзамен», 2003. – 512с.
3. *Смоловик О.М.* Застосування на пасажирському автомобільному транспорті логістичних технологій. // Автошляховик України №3 (209), 2009. – С.12-14.
4. *Нагорный Е.В., Бабушкин Г.Ф., Козырев В.Ф.* Приоритеты развития маршрутного пассажирского транспорта в Городах Украины. // Вісник Центрального наукового центру Транспортної Академії України, Випуск 11, червень 2008. – С.46-48.

УДК 656.13

РЕОРГАНІЗАЦІЯ ПІДПРИЄМСТВ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ШЛЯХОМ ЇХ УКРУПНЕННЯ

Лабута А.В.

Постановка проблеми. Нині на ринку автотранспортних послуг склалася ситуація, коли на 175 тисяч ліцензованих транспортних засобів припадає 60 тисяч підприємств-перевізників, тобто близько 70% ринку пасажирських перевезень в Україні складають перевізники, що мають в роботі один або два транспортні засоби. Окрім того, значна кількість перевізників – це приватні підприємства, що працюють на орендованому транспорті, часто з грубими порушеннями вимог чинного законодавства. Щоб покращити якість перевезень кожен перевізник повинен мати свій автопарк, свою ремонтну і обслуговуючу базу та систему випуску транспорту на лінію. В зв'язку з цими проблемами постало питання про реструктуризацію підприємств транспорту.

Актуальність теми. Основними причинами низької ефективності діяльності багатьох вітчизняних підприємств і банкрутства ряду з них є невідповідність методів управління, організаційних структур, технології виробництва і техніки, обсягів і якості виробленої продукції чи

послуг, способів конкуренції на ринках сучасним вимогам. Реорганізація повинна бути обов'язковим елементом пристосованості до змін і розглядатися як необхідний процес, що забезпечує підвищення конкурентоспроможності, ефективності функціонування, зростання ринкової вартості та інвестиційної привабливості.

Державні підприємства транспорту майже перестали брати безпосередню участь в перевезеннях. Водночас, приватні перевізники функціонують на ринку хаотично, так як ніде не визначений та не прописаний їх механізм функціонування та взаємодії з державою. Очевидно, що зі збільшенням кількості окремих дрібних перевізників знижується якість та безпека перевезень, так як контролювати їх стає складніше. Тобто, пошук вирішення даної проблеми, а саме реорганізації підприємств пасажирського транспорту є актуальним питанням.

Основна частина. Перевезення пасажирів громадським транспортом відіграє значну роль не тільки в покращенні економічних показників міста, але і країни та суспільства в цілому. Та з переходом економіки до ринкових відносин у галузі з'явилась низка проблем що заважає її ефективному функціонуванню. Частину цих проблем можна вирішити шляхом зміни управління підприємствами та реорганізацією їх структури. Успішне функціонування підприємств у ринкових умовах господарювання в значній мірі визначається можливістю їхньої швидкої адаптації до змін зовнішнього середовища, а також рівнем конкурентоспроможності самого підприємства і його продукції. Безупинне удосконалення методів управління та організаційних структур, диверсифікація діяльності, підвищення конкурентоспроможності продукції і якості обслуговування клієнтів є основними умовами ефективного функціонування підприємств у ринковому середовищі.

Реорганізація — це повна або часткова заміна власників корпоративних прав підприємства, зміна організаційно-правової форми організації бізнесу, ліквідація окремих структурних підрозділів або створення на базі одного підприємства кількох, наслідком чого є передача або прийняття його майна, коштів, прав та обов'язків правонаступником. У процесі реорганізації може бути задіяний один або кілька суб'єктів господарювання.[1].

Можна визначити основні причини реорганізації підприємств (Рис. 1)



Рис. 1. Причини реорганізації підприємств

Причини та мотиви, які спонукають керівництво підприємства до прийняття рішення щодо реорганізації, визначають форму майбутньої реорганізації. За формальними ознаками розрізняють такі три напрями реорганізації [6] (Рис. 2):

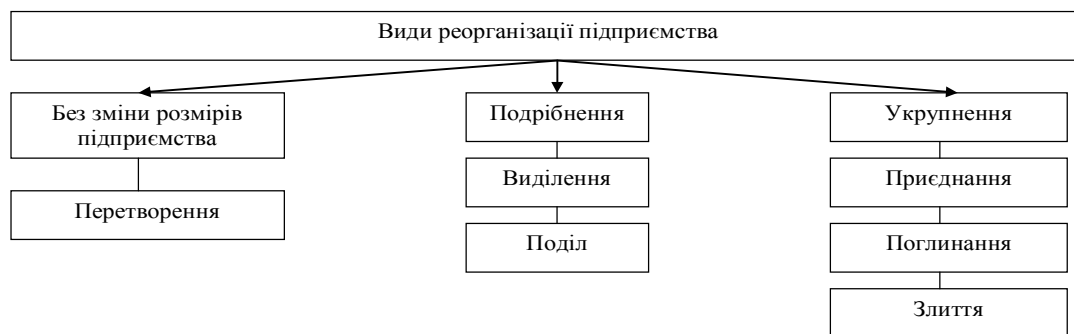


Рис. 2. Форми реорганізації підприємств

Для підприємств транспорту доцільно розглянути реорганізацію в напрямі укрупнення, тому що подібнення і так дрібних перевізників буде зовсім недоцільним, а реорганізація без зміни розмірів повинна відбуватись із залученням значного фінансування.

Перед здійсненням реорганізації необхідно провести поглиблений аналіз фінансово-господарського стану підприємств, що потребують реорганізації, та оцінити їх ринкову вартість. Як правило, під час реорганізації засвідчуються приховані резерви підприємств, що реорганізуються. Це зумовлено необхідністю одержати реальну оцінку вартості таких підприємств з метою встановлення правильних пропорцій обміну корпоративних прав підприємств, які виступають правопередниками на корпоративні права правонаступників.

Основним документом, який визначає права та обов'язки сторін у ході реорганізації і має забезпечувати оперативне її проведення та безперебійну роботу підприємств, є угода про умови проведення реорганізації (план реорганізації).

До основних форм реорганізації, результатом яких є укрупнення підприємств, належить злиття кількох підприємств в одне, приєднання одного або кількох підприємств до одного, вже функціонуючого підприємства, а також придбання підприємства.

Оптимальним шляхом реорганізації підприємств транспорту буде укрупнення шляхом приєднання до великих автотранспортних підприємств малих перевізників на конкурсній основі з метою залучення рухомого складу (тобто капітальних вкладень) до існуючої матеріально-технічної бази.

Укрупнення підприємств здійснюється за наявності економічної вигоди для всіх учасників реорганізації. До основних мотивів, які можуть спонукати суб'єктів господарювання до реорганізації шляхом укрупнення, можна віднести такі:

1. Ефект синергізму. Синергізм — це умова, за якої загальний результат є більшим за суму часток. При реорганізації, спрямованій на використання ефекту синергізму, вартість підприємства після реорганізації перевищує сумарну вартість окремих підприємств до реорганізації. Ефект синергізму виникає завдяки дії таких чинників: економія на витратах, яка проявляється при збільшенні масштабів виробництва; економія фінансових ресурсів; збільшення влади на ринку.

2. Прагнення використовувати ліцензії чи патенти, які є в розпорядженні іншого підприємства.

3. Отримання надійного постачальника факторів виробництва.

4. Зменшення ризику при виході на нові ринки збуту та збільшення їх кількості.

5. Зменшення кількості конкурентів.

6. Податкові переваги та пільги.

7. Придбання активів за ціною, яка нижча за вартість заміщення, передачі технологічних і управлінських знань і навичок, тощо.

8. Диверсифікація активів та діяльності з метою зменшення ризиків і підвищення потенціалу прибутковості.

9. Попередження захоплення малого підприємства більшим та збереження контролю над підприємством.

В антимонопольних законодавствах більшості країн розрізняють горизонтальне злиття (приєднання, поглинання), вертикальне та діагональне. *Горизонтальне укрупнення* — це об'єднання двох або більше підприємств, які виробляють однаковий тип товару чи надають однакові послуги. *Вертикальне укрупнення* — це об'єднання одного підприємства з його постачальником сировини чи споживачем продукції. *Діагональне укрупнення* — це об'єднання суб'єктів господарювання різних галузей і видів діяльності (здійснюється здебільшого з метою диверсифікації діяльності).

У традиційному розумінні злиття означає припинення діяльності двох або кількох підприємств як юридичних осіб та передачу належних їм активів і пасивів до правонаступника, який створюється в результаті злиття.

Приєднання означає припинення діяльності одного підприємства як юридичної особи та передачу належних йому активів та пасивів (майнових прав та зобов'язань) до іншого підприємства (правонаступника).

Результати реструктуризації автотранспортних підприємств шляхом укрупнення повинні надати наступні переваги:

Переваги для держави:

- визначаться чіткі та єдині вимоги до до перевізників, що дозволить зменшити корупцію та налагодити мережу транспортних потоків;

- не потрібно буде шукати кошти для капітальних вкладень, а саме для закупівлі та ремонту рухомого складу;
- з'явиться можливість контролювати та регулювати галузь;
- держава зможе бути регулятором тарифної політики;
- підвищиться стабільність функціонування транспорту;
- великі підприємства будуть обслуговувати збиткові та прибуткові маршрути, що призведе до вирівнювання доходності перевезень;
- визначиться мотивація залучення приватних перевізників;
- контроль та визначення шляхів вирішення проблеми перевезення пільговиків;
- з'являться можливості для виведення галузі з кризи та передумови для подальшого її розвитку.

Основні етапи реорганізації підприємства шляхом приєднання показані на Рис. 3



Рис. 3. Порядок реорганізації підприємств шляхом приєднання

Переваги для приватних перевізників:

- можливість видачі дозволів на термін більше ніж три роки, при дотриманні всіх вимог тендерних комітетів;
- зменшення оподаткування;
- легалізація діяльності;
- можливість працювати на маршруті, навіть з одним автобусом;
- відпаде необхідність отримання великої кількості ліцензій для кожного перевізника;

- не потрібно буде шукати матеріально-технічну базу для обслуговування, ремонту та зберігання рухомого складу.

Переваги для споживачів послуг:

- підвищення якості, комфортності та безпеки перевезень.

Висновки: Укрупнення підприємств автомобільної галузі допоможе суттєво збільшити рівень безпеки перевезень та підвищити рівень транспортних послуг, а також сприятиме легалізації автоперевезень та передбачатиме умови для стимулювання діяльності приватних перевізників у складі великих автотранспортних підприємств.

Література

1. *Фінанси підприємств*, четверте видання: Підручник/ За ред. професора А.М. Поддєрьогіна-К.:КНЕУ, 2002.
2. *Терещенко О.О.* Фінансова діяльність суб'єктів господарювання: Навч. посібник. — К.: КНЕУ, 2003. — 554 с.
3. *Закон України «Про банки і банківську діяльність»* від 07.12.00.
4. *Терещенко О.О.* Фінансова санація та банкрутство підприємств. Навч. посібн. - К.:КНЕУ,2000.-412с.
5. *Шериньова З.Є., Оборська С.В.* Стратегічне управління. - К.: КНЕУ, 1999. - 384с.
6. *Терещенко О. О.* Фінансова діяльність суб'єктів господарювання: Навч. посібник. — К.: КНЕУ, 2003. — 554 с.

УДК 656.13.022:519

ЗАСТОСУВАННЯ ТЕОРІЇ ВАЖЛИВОСТІ КРИТЕРІЇВ ДЛЯ ОЦІНКИ МТК

В.В. Лебідь

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. Розвиток мережі міжнародних транспортних коридорів (надалі МТК) є однією з передумов інтеграції України до Європейського Союзу, з яким наша держава має спільні кордони. За результатами досліджень англійського інституту “Рендел”, Україна володіє найвищим транзитним потенціалом в Європі, але на сьогодні ступінь використання транспортної інфраструктури країни ще досить низький. Питання щодо якості функціонування МТК має особливе геополітичне значення для України. Наявність транспортних коридорів (надалі ТК) на території нашої держави зобов'язує її транспортний комплекс працювати у злагодженому, синхронному режимі, з ретельним дотриманням графіків роботи і доставки вантажів до місця призначення. Але відкритим залишається питання щодо визначення якості функціонування МТК та придатності їх до забезпечення безпеки і максимально швидкого часу доставки вантажів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Роботи зі створення і дослідження моделей процесів перевезень вантажів ведуться з кінця 60-х років минулого сторіччя. Суттєвий внесок в розробку універсальних методів моделювання зробили вчені: Є.С. Вентцель, В.В. Подіновський, Т.В. Бутько, В.М. Глушков, та ін. На цей час вчені створили різні моделі, які можуть бути зорієнтовані на вирішення окремих задач перевезень вантажів. Вони побудовані на різних методах і не націлені на вирішення задачі дослідження якості перевезень вантажів по ТК.

Проблемі якості функціонування МТК в Україні присвячені роботи багатьох вітчизняних вчених, таких як О.О. Бакаєва, В.Л. Диканя, А.М. Новікової, Ю.М. Цветова, О.П. Кутаха, Ю.О. Кутах, С.І. Пірожкова та інших. Незважаючи на велику кількість робіт у згаданому напрямку, слід зазначити, що проблеми управління проектами в транспортному забезпеченні вантажних перевезень на маршрутах МТК до цього часу ще не набули комплексного наукового аналізу. Зокрема, сьогодні практично відсутні методи та моделі узагальної оцінки великої кількості факторів, що впливають на ефективність доставки вантажів у міжнародному сполученні.

Метою статті є дослідження застосування теорії важливості критеріїв для встановлення значимості якісних та кількісних характеристик, що складають комплексний показник оцінки якості функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів (НММТК) в Україні.