

I_p^p — інтегральний показник рівня інноваційного потенціалу досліджуваного підприємства в базовому періоді;

Для наочності аналізу вважаємо доцільним використати графоаналітичний підхід та побудувати багатокутник інноваційного потенціалу підприємства. На шести променях, що відповідатимуть узагальненим показникам інноваційного потенціалу по різних напрямкам будуть відкладені отримані у результаті розрахунків значення в деякому масштабі. З'єднавши кінці променів отримаємо неправильний шестикутник, що і буде інтегральною оцінкою інноваційного потенціалу підприємства. Підприємству, яке має найбільший рівень інноваційного потенціалу, буде відповідати багатокутник з максимальною площею. Площа шестикутника в нашому випадку буде відбивати щось начебто сумарної потужності, тобто потенціалу, що враховує вплив усіх перерахованих вище індикаторів.

Звісно, абсолютні значення площ тут не мають особливого змісту, їх значення залежить від обраного масштабу зображення. Але співвідношення площ дозволяє дуже чітко показати, у скільки разів один інноваційний потенціал «могутніший» за інший.

Висновки. Застосування розробленого підходу дає можливість формувати типові заходи щодо окремих напрямів інноваційної діяльності промислового підприємства з різними характеристиками потенціалу і ринкового попиту, допомагає усвідомити, що пріоритети в розподілі інноваційних ресурсів можуть змінюватися і в певній мірі дозволяють розуміти причини цих змін. Ще однією перевагою такого підходу є те, що створюється підґрунтя для розробки і раціоналізації інноваційної стратегії. Однак прискорення процесів оцінки рівня інноваційного потенціалу підприємства можливо за умов застосування інформаційних технологій управління. Тому подальші дослідження науковців та практиків у цій сфері мають спрямовуватися на створення програмного забезпечення оцінки інноваційного потенціалу промислових підприємств.

Література

1. Балабанов И.Т. Инновационный менеджмент. — СПб.: Питер, 2000. — 208 с.
2. Верба В.А., Новикова І.В. Методичні рекомендації з оцінки інноваційного потенціалу підприємства // Проблеми науки. — 2003. — №3. — С. 22-31; №4. С. 13-17.
3. Галушко Є.С. Підвищення ефективності використання інноваційного потенціалу в умовах переходу до ринкових відносин: Автореф. дис. к-ту ек. наук: 08.02.02 / ІЕП. — Д., 1999. — 23 с.
4. Гриньов А.В. Оцінка інноваційного потенціалу підприємства // Проблеми науки. — 2003. № 12. — С. 13.
5. Економіка й організація інноваційної діяльності: Підручник / О.І. Волков, М.П. Денисенко, А.П. Гречан та ін.; Під ред. проф. О.І. Волкова, проф. М.П. Денисенка. — К. — 2004. — 960 с.
6. Захарченко В.Н. Экономический механизм процесса нововведений. — Одесса: АОЗТ «Ирент и Т», 2002. — С. 149
7. Ілляшенко С.М. Управління інноваційним розвитком: проблеми, концепції, методи. — Суми: ВТД «Університетська книга», 2003. — 440с.
8. Кокурин Д.И. Инновационная деятельность. — М.: ИНФРА-М, 2001. — 356 с.
9. Краснокутська Н.В. Інноваційний менеджмент: Навч. посібник. — К.: КНЕУ. — 2003. — 504 с.
10. Основы инновационного менеджмента: Теория и практика / Под ред. П.Н. Завлина и др. — М.: Изд-во «Экономика», 2000. — 475 с.
11. Федонін О.С., Рєпіна І.М., Олексюк О.І. Потенціал підприємства: формування та оцінка: Навч. посібник. — К.: КНЕУ, 2004. — 316с.

УДК 338.47

НЕОБХІДНІСТЬ ТА ЗАВДАННЯ РЕФОРМ СФЕРИ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Кандидат економічних наук Концева В.В.,
кандидат економічних наук Хоменко І.О.

У статті показано особливості формування, функціонування та розвитку сталих зв'язків та взаємовідносин на рівні АТП — регіональна влада і виявлення необхідності та головних завдань реформ сфери транспортних перевезень особливо у напрямку формування нових інтеграційних структур.

In the article the features of forming, functioning and development of permanent connections and mutual relations are shown at level ATP is regional power and exposure of necessity and main tasks of reforms of sphere of transport transportations especially in direction of forming of new structures of integrations.

Постановка проблеми.

Підвищення ефективності перевезень автомобільним транспортом потребує пошуку нових підходів та форм організації механізму управління перевізним процесом автотранспортних підприємств. Це стимулює посилення інтеграційних і системоутворюючих процесів взаємодії на рівні АТП-регіональна влада і є основною передумовою появи нових інтеграційних утворень, а тому вивчення необхідності та головних завдань реформ сфери транспортних перевезень набуває особливої актуальності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Методологічні основи та практичні аспекти функціонування транспорту відображені в працях вітчизняних і зарубіжних вчених, таких як А.О. Абрамов, І.Я. Аксьонов, А.В. Базилук, В.П. Гудкова, В. М. Дмитрієв, Л.Г. Зайончик, В.В. Концева, Ю.Ф. Кулаєв, П. Р. Левковець, Є.К. Хануков, Є.М. Сич, В.Г. Шинкаренко, В.М. Шубко та багатьох інших.

Цілі статті. Основними цілями є виявлення особливостей формування, функціонування та розвитку сталих зв'язків та взаємовідносин на рівні АТП-регіональна влада і виявлення необхідності та головних завдань реформ сфери транспортних перевезень особливо у напрямку формування нових інтеграційних структур.

Основний матеріал.

У Чернігівському регіоні перевезення пасажирів здійснюються автомобільним, залізничним, водним (річковим), міським електричним, спеціальними видами пасажирського транспорту, які складають єдину транспортну сітку. Кожен вид пасажирського транспорту відрізняється від іншого переліком характерних технічних особливостей, головними з яких є застосовані транспортні засоби (рухомий склад) та шляхи сполучення (наземні, водні).

Пасажирський автомобільний транспорт перетворився на один з основних та найбільш поширених видів пасажирського транспорту області. Він широко обслуговує транспортні потреби міського та сільського населення, забезпечуючи масові та індивідуальні перевезення пасажирів парком автобусів та легкових автомобілів.

Пасажирські перевезення (міські, міжміські, внутрішньорайонні і внутрішньообласні) здійснює автомобільний транспорт загального користування — автобуси, таксі. Міські перевезення характерні невеликою протяжністю маршрутів, частими зупинками і частою зміною пасажирів. Міжміські перевезення відрізняються від міських великою протяжністю маршрутів, порівняно незначною кількістю зупинок і незначною зміною пасажирів.

У 2009р. регулярні маршрутні пасажирські перевезення здійснювали 40 автотранспортних підприємств області та КП «Чернігівське тролейбусне управління». ВАТ «Чернігівський річковий порт» виконував рейси з метою прогулянок річкою Десна. У розпорядженні цих підприємств знаходилося 675 автобусів, 123 тролейбуси та 2 пасажирських пароплави.

За даними ВДАІ УМВС України в Чернігівській області, станом на 15.12.2009р. налічувалося 3787 автобусів, у тому числі у власності юридичних осіб — 1735, у власності фізичних осіб — 2052 одиниць. У порівнянні з 2008р. загальна їх кількість скоротилася на 0,2%. При цьому у власності юридичних осіб їх кількість зросла на 5,5%, а у власності фізичних осіб — скоротилася на 4,6%. Але, у порівнянні із 2000р., автобусний парк фізичних осіб-підприємців збільшився у 2,7 раза. Наявний рухомий склад в автотранспортних підприємствах оновлюється дуже повільно. Коефіцієнт оновлення іншого наземного транспорту на 01.01.2010р. становив 6,5%, тоді як ступінь зносу склав 55,5%. До 3 років експлуатується лише 11,7% автобусів, від 3,1 до 5 років — 7,3%, від 5,1 до 10 років — 12,7%, понад 10 років — 68,3%. На початок 2010р. міський тролейбусний парк налічував 123 машини, з яких 73,2% експлуатується більше 15 років і лише 15,4% — до 5 років. Середній вік парку тролейбусів складає 17 років при терміні експлуатації — 10 років, 84 тролейбуси пройшли понад 1 млн.км при нормі 720 тисяч. Отже із всього рухомого складу 95 одиниць підлягає списанню. Упродовж 2009р. в результаті капітальних робіт відремонтовано 39 тролейбусів, крім того списано 9 одиниць рухомого складу.

Коефіцієнт оновлення основних засобів основного виду діяльності становив 4,6%, при цьому ступінь зносу склав 50,2%. Підприємство обслуговує 11 тролейбусних та 4 автобусних маршрути, на які щоденно

виходять 80 тролейбусів і 20 автобусів. Упродовж 2009р. транспортним комплексом області перевезено 140,2 млн. пасажирів, що складає 96,2% рівня 2008р. Пасажирооборот виконано в обсязі 1052,1 млн.пас.км (94,6%). Зменшення обсягів пасажирських перевезень допустили підприємства за усіма видами транспорту. Кількість поїздок автомобільним транспортом у розрахунку на 1 особу наявного населення, у середньому за рік, становила — 78, тролейбусним — 36 (проти 81 та 37 рік тому).

У сучасних умовах змінюється структура пасажирських перевезень (рис. 1). Найбільша частка припадає на автомобільний транспорт — 62,1%, тролейбусний 28,9%, залізничний — 9,0%. Порівняно з 2008р. частка обсягів, виконаних автомобільним транспортом знизилася на 0,5 в.п.

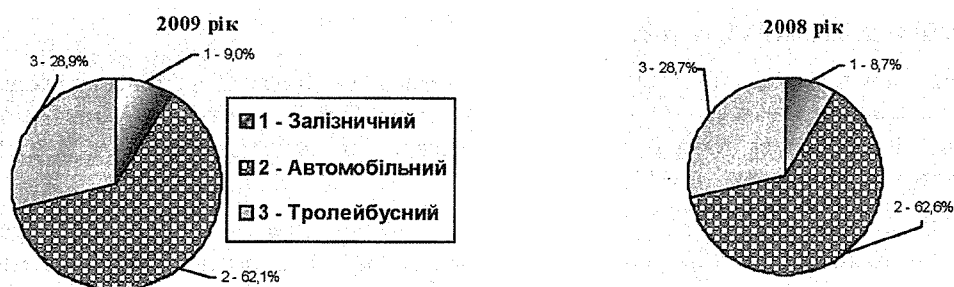


Рис. 1. Розподіл відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту

За підсумками роботи пасажирського автотранспорту у 2009р. Чернігівська область посідає 18 місце серед регіонів України з перевезення пасажирів (2,2% загального обсягу) та 24 — з пасажирообороту (1,6%).

Послугами автомобільного транспорту, з урахуванням перевезень, виконаних фізичними особами-підприємцями, скористалися 87,1 млн. пасажирів, що складає 95,5% рівня 2008р. Пасажирооборот виконано в обсязі 869,6 млн.пас.км (94,2%). Упродовж 2009р. автотранспортними підприємствами області перевезено 55,1 млн. пасажирів (рис. 2), що складає 93,4% рівня 2008р. Пасажирооборот виконано в обсязі 495,1 млн.пас.км (85,9%).

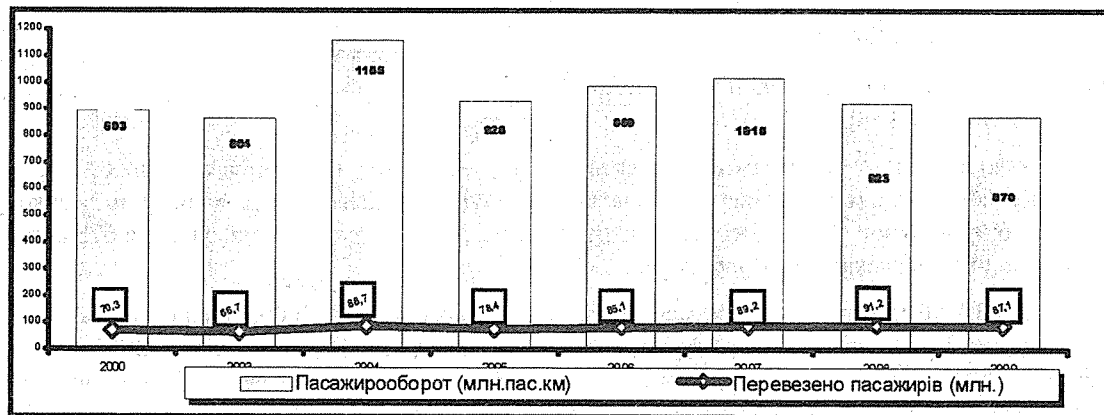


Рис. 2. Динаміка пасажирських перевезень та пасажирообороту автомобільного транспорту Чернігівської області за 2000-2009 роки

За даними Держкомстату, серед регіонів України Чернігівська область посіла 10 місце з перевезення пасажирів та 16 — з пасажирообороту. Їх частка в загальнодержавному обсязі пасажирських перевезень авто-підприємств за 2009р. становила 2,9%, виконаному пасажирообороті — 1,7%.

За обсягами пасажирських перевезень її випереджають підприємства таких областей як Донецька, Луганська, Львівська, Одеська, Полтавська, Харківська, Херсонська, Черкаська та м.Києва. Найпотужнішими перевізниками на ринку автотранспортних послуг України були транспортники Донецької, Львівської, Одеської областей та м.Києва. Саме вони виконали 50,1% загальнодержавного обсягу пасажирських перевезень та 48,0% — пасажирообороту.

За видами сполучення збільшення обсягів пасажирських перевезень порівняно з 2008р. спостерігалось лише в обласному центрі — на 4,9%. Аналіз діяльності пасажирського транспорту дає можливість зробити висновок, що в цілому обсяги пасажироперевезень та пасажирообороту, здійснені перевізниками області, скоротилися, відповідно, на 3,8 та 5,4%. Це відбулося, в основному, за рахунок роботи підприємств автомобільного та річкового транспорту.

Автотранспортні підприємства знизили як обсяги пасажирських перевезень так і пасажирообороту, відповідно на 6,6 та 14,1%. Причиною цього був складний фінансово-економічний стан підприємств, який викликав скорочення рухомого складу та, як наслідок, зменшення середньооблікової чисельності штатних працівників на 12,2%. Середньомісячна заробітна плата працівників іншого наземного транспорту у 2009р. збільшилася, але не досягла середнього рівня по області 1465,41 грн. (на 26,0%).

Для більшості підприємств загальний обсяг інвестицій у 2009р. менше порівняно з минулим роком. В основному, інвестиції здійснювались на ремонт транспортних засобів та енергоресурсозбереження. Факторами, що обмежували інвестиції були: нестача власних коштів, високі процентні ставки, недостатня прибутковість інвестицій, страх заборгованості та оновлення транспортного парку.

Взаємозв'язок транспорту з іншими галузями народного господарства, вплив на їх економічну ефективність обумовлюють необхідність реформування та вивчення всіх взаємозв'язків транспортної галузі. Крім того основна частина перевезень регіону здійснюється автомобільним транспортом, що визначає його високий статус у порівнянні із іншими перевізниками. Основним результатом функціонування автотранспортних підприємств є надання споживачам якісних послуг вчасно та у повній мірі, доступні тарифи на перевезення, мобільність доставки пасажирів у кінцевий пункт призначення, відповідність європейським стандартам. При цьому автомобільний транспорт має значні резерви для підвищення конкурентоспроможності у порівнянні із іншими видами транспорту. Нарощування потенціалу автотранспортних підприємств до максимального рівня потребує оновлення рухомого складу, модернізації інфраструктури, впровадження нових методів організації та управління перевізним процесом, співпраці.

Тарифи повинні бути економічно обґрунтованими та частково відшкодовувати витрати держави на відновлення дорожнього покриття, забруднення навколишнього середовища, заходи по попередженню ДТП.

У сфері законодавства необхідне внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» (з метою приведення у відповідність з Директивами 96/96/ С, 2001/9/ С, 2001/11/ С, 96/26/ С) та до Закону України Про дорожній рух (з метою приведення у відповідність з Директивою 2000/30/ С), що дозволить відкрити нові автотранспортні підприємства та залучити іноземні інвестиції.

Одним із напрямків реформування транспортної системи є посилення конкуренції на ринку перевезень, спрощення процедури реєстрації та відкриття транспортних підприємств, присутність державних транспортних підприємств лише для перевезень із високим рівнем небезпеки. Державне регулювання потрібно замінити на часткове та активну співпрацю підприємств із регіональними органами влади. При цьому політика влади повинна бути спрямована на утворення інтегрованих об'єднань транспортних підприємств з єдиним координаційно-логістичним центром, що дозволить конкурувати із іноземними підприємствами особливо у сфері міжнародних перевезень. Для активізації цих процесів місцеві органи влади повинні розробляти регіональні програми розвитку транспортного сектору з урахуванням розвитку інфраструктури, забезпечуючи власну підтримку. При цьому необхідно, щоб програма базувалась на прогнозах соціально-економічного розвитку. Концепція формування інтегрованих об'єднань транспортних підприємств розвитку у формі кластерів (рис. 3) дозволить виділити основні напрямки їх розвитку та використовувати додаткові можливості інтенсифікації перевезень.

Висновки.

Інтегроване об'єднання транспортних підприємств пов'язує транспортні підприємства із економічною системою регіону в цілому. Транспортний кластер характеризується самостійністю та стабільністю економічних функцій для забезпечення потреби населення у перевезеннях. При цьому наявний факт взаємозамінності послуг автотранспортними підприємствами, гнучкості структури кластеру, істотність технологічних та економічних взаємозв'язків між учасниками кластеру.

Ці особливості кластерів визначають їх роль та значення у економічній системі регіону. Вони дозволяють розглядати особливості транспортних кластерів як системи взаємодіючих елементів, що виконують певні функції.

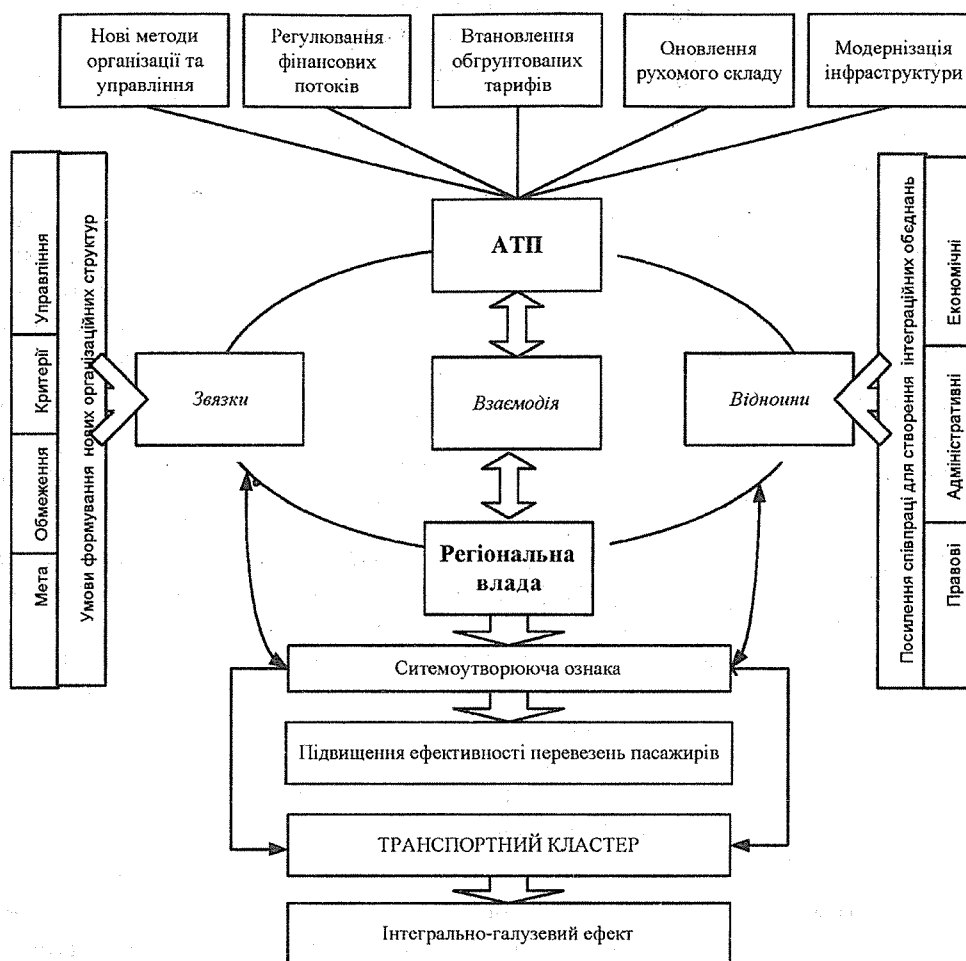


Рис. 3. Передумови формування транспортних кластерів

Література

1. Михайловська О.В. Місце та роль спеціальних економічних утворень в інтеграційних процесах // Наук. вісник Київського національного торговельно-економічного університету. — 2003. — № 6. — С. 56-62.
2. Сич Є.М., Гудкова В.П. Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність. — К.: «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2004. — 248 с.
3. Логачов Є.Г., Москвічова Г.Г. Економічна модель оцінки дій на маршруті міської пасажирської транспортної системи // Вісник НТУ, ТАУ. — 2002. — Вип.7. — С. 259-262.

УДК 336.647/648

ФІНАНСОВІ РЕСУРСИ — ОСНОВА СТРУКТУРИ КАПІТАЛУ ДОРОЖНЬОГО ПІДПРИЄМСТВА

Кандидат економічних наук Концева В.В.,
Кушта І.В.

В статті досліджується сутність фінансових ресурсів підприємства, їх роль у формуванні фінансового капіталу, фінансовому управлінні, а також взаємозв'язок з іншими фінансовими і економічними категоріями. Наведено класифікацію фінансових ресурсів та їх джерел. Розглянуто основні підходи до управління структурою фінансового капіталу підприємства і чинники, що головним чином впливають на вибір фінансування