

Рис. 3. Можливі варіанти обслуговування викликів

Як результат, оптимальне закріплення виглядатиме так: Спочатку перша та друга бригади швидкої допомоги здійснили виїзди за адресами першого та другого викликів відповідно (рис. 3. а). Після того як друга бригада закінчить обслуговування виклику №2 вона має провести обслуговування виклику №3 так як перша бригада не має права на це.

**Висновки.** При необхідності обслуговування бригадами медиків, що використовують спеціалізований транспорт значного масиву викликів про медичну допомогу, що змінюється кожні 4 хвилини виникає необхідність запровадження автоматизованого розподілу на основі критерію мінімального часу здійснення обслуговування певного масиву викликів в цілому. Використання такого підходу сприяє мінімізації часу прибуття бригади медиків на кожен виклик про допомогу зокрема та певний масив викликів загалом. Зменшення загального часу обслуговування викликів може сприяти не тільки покращенню оперативності роботи медичних бригад КМСШМД та МК, але й економії експлуатаційних ресурсів спеціалізованого автомобільного транспорту.

### Література

1. Моисеев В.С., Бутузова А.В. Основные задачи разработки автоматизированной системы управления скорой медицинской помощью // Исследования по информатике. — Казань: Отечество, 2006. — № 10. — С. 141–150.
2. Моисеев В.С., Сбоева А.В. Математическая модель прогнозирования численности населения, обслуживаемого оперативно-диспетчерскими службами // Исследования по информатике. — Казань: Отечество, 2004. — № 8 — С. 63–74.
3. Наказ Міністерства охорони здоров'я України від 01.06.2009 №370 «Про єдину систему надання екстреної медичної допомоги».
4. Василенко Л.И., Червоний Д.М. Влияние организации работы бригад СМП в режиме ожидания на их оперативность // Неотложная медицинская помощь. — Харьков: Основа, 2001. — С. 85-88.
5. Геронимус Б.Л. Экономико-математические методы в планировании на автомобильном транспорте. — М.: Транспорт, 1990. — С. 72-74.
6. Цегелик Г.Г. Транспортна задача лінійного програмування. — Львів: Політех, 1978. — С. 62-68.
7. Нестеров Е.П. Транспортные задачи линейного программирования. — М.: Транспорт, 1971. — С. 59-60.

УДК 330.141.1

## СУЧАСНИЙ СТАН ВИРОБНИЧИХ РЕСУРСІВ ВАНТАЖНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

Щербакова Н.О.

*В статті розглядається аналітична інформація щодо динаміки та структури виробничих ресурсів середніх вантажних автомобільних підприємств України.*

*This paper reviews the analytical information on the dynamics and structure of the productive resources of automobile cargo medium enterprises in Ukraine.*

**Постановка проблеми.** Кожне підприємство незалежно від сфери діяльності використовує певний набір виробничих ресурсів, які є складовими виробничого потенціалу підприємства. Зазвичай кожний керівник зацікавлений в ефективному використанні виробничих можливостей. Для досягнення поставленої

мети необхідно постійно здійснювати контроль за станом всіх наявних ресурсів та можливостей підприємства. Дана стаття направлена на з'ясування та висвітлення реального стану використання виробничих ресурсів на прикладі середніх вантажних автотранспортних підприємств України.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Проблеми виробничого потенціалу підприємства досліджували І. Устінова, Ю. Донець, М. Іванов, С. Іщук, О. Федонін, А. Жамойда та інші вчені [1-3].

**Метою статті** є оцінка стану та тенденції складових ресурсів виробничого потенціалу підприємства на прикладі середніх вантажних автотранспортних підприємств.

Одним з найбільш широко використовуваних видів вантажного транспорту є автомобільний транспорт, оскільки він, на відміну від інших видів транспорту, дозволяє доставляти вантажі безпосередньо до місця призначення — «від дверей до дверей». По вантажообігу він посідає друге місце після залізничного транспорту та третє місце після трубопровідного транспорту (рис 1) [4].

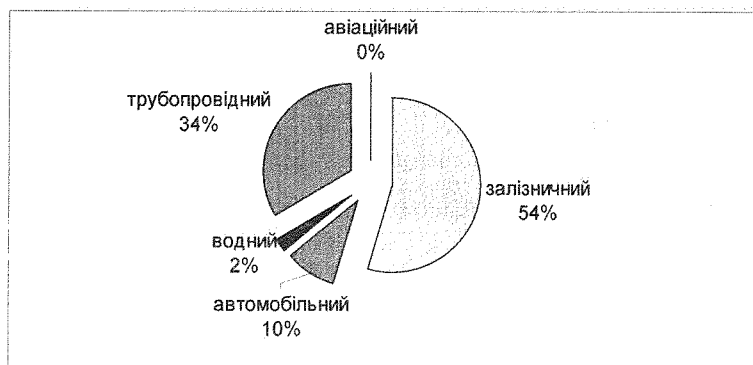


Рис. 1 Структура вантажообігу за видами транспорту (січень-вересень 2010 року)

На рівень і динаміку показників діяльності автомобільного транспорту суттєвий вплив має стан та рівень використання ресурсів підприємства, а саме матеріальні, нематеріальні, фінансові, трудові та інформаційні ресурси [5].

Аналіз стану вантажних автотранспортних підприємств здійснювався на основі даних вибірки 40 середніх вантажних АТП за 2007-2009 роки [6].

Структуру основних виробничих фондів середніх вантажних автотранспортних підприємств наведено на рис 2.

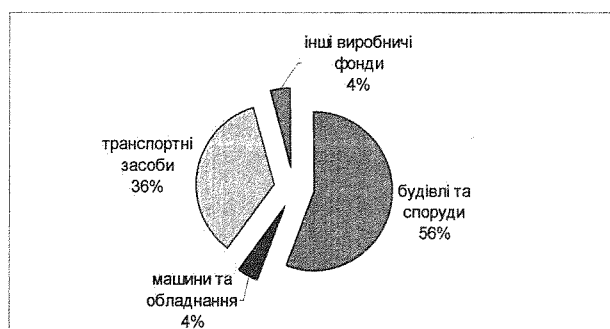


Рис. 2 Структура основних виробничих фондів вантажних автотранспортних підприємств за 2009 рік

Як видно з графіка найбільшу частину в структурі основних виробничих фондів становлять виробничі будівлі та споруди, а транспортні засоби посідають друге місце. Ця ситуація є несприятливою оскільки визначальне місце на автотранспортних підприємствах у даній структурі повинні займати саме транспортні засоби.

Рух основних фондів оцінюється коефіцієнтами оновлення та вибуття. Їх рівень наведений на рис 3.

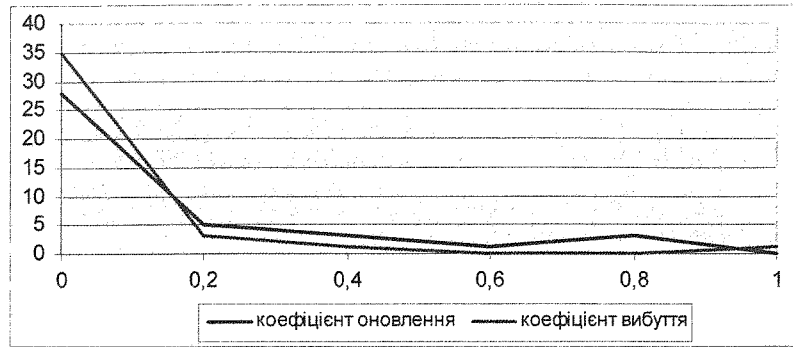


Рис. 3 Показники руху транспортних засобів середніх вантажних автотранспортних підприємств за 2009 рік

Дані графіка свідчать про те, що на більшості середніх підприємств коефіцієнт оновлення транспортних засобів перевищує рівень коефіцієнта вибуття, до того ж оновлення транспортних засобів на більшості підприємств досить незначне. Лише по одному підприємству коефіцієнт вибуття дорівнює одиниці, що говорить про ліквідацію підприємства та продаж майна.

Коефіцієнт придатності транспортних засобів, що наведений на рис.4 дає можливість оцінити технічний стан рухомого складу.

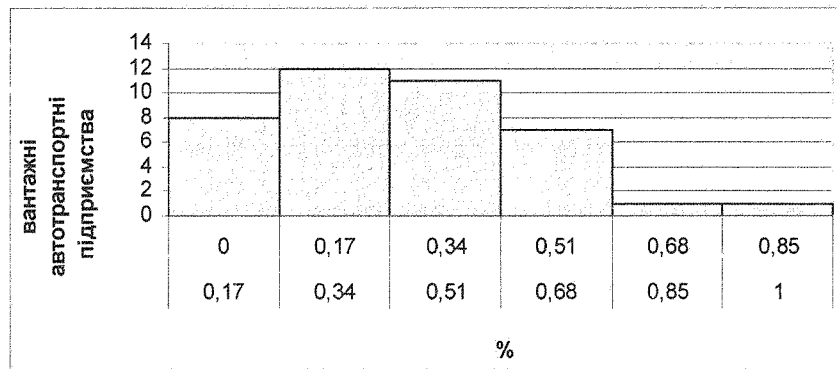


Рис. 4. Розподіл вантажних автотранспортних підприємств за коефіцієнтом придатності транспортних засобів за 2007-2009 роки

За наведеною гістограмою розподілу можна стверджувати, що коефіцієнт придатності транспортних засобів за останні три роки на більшості вантажних автотранспортних підприємствах знаходиться на рівні менше 47%.

Наступною складовою виробничих ресурсів є нематеріальні засоби виробництва, а саме нематеріальні активи. Їх наявність характеризують дані наведені на рис 5.

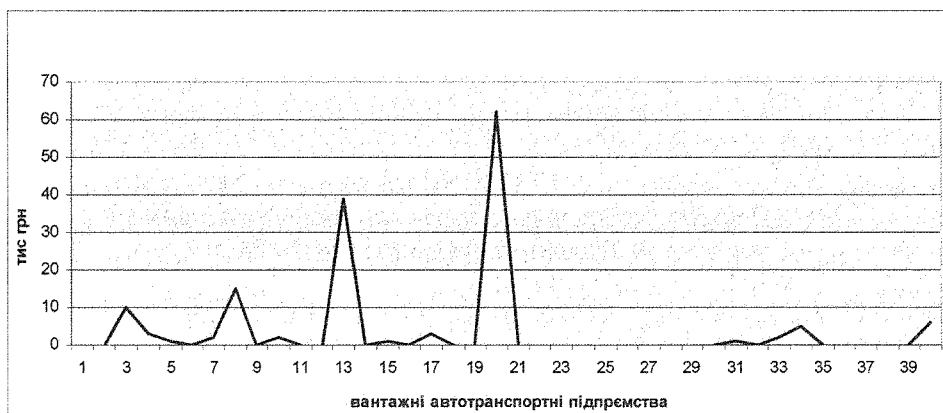


Рис. 5. Наявність нематеріальних активів на вантажних автотранспортних підприємствах за 2009 рік

З графіка видно, що лише невелика частина автотранспортних підприємств має на балансі нематеріальні активи, а отже можна констатувати, що на підприємствах майже відсутні новітні інформаційні бази даних та подібні до них розробки.

До фінансових ресурсів підприємства відносяться грошові кошти в національній та іноземній валюті на поточних та інших рахунках в банках, готівка у касі підприємства, грошові еквіваленти (строкові банківські депозити, чеки, електронні картки), фінансові інвестиції, векселі одержані.

Чистий рух грошових коштів відносяться до показників руху фінансових ресурсів його структура наведена на рис. 6.

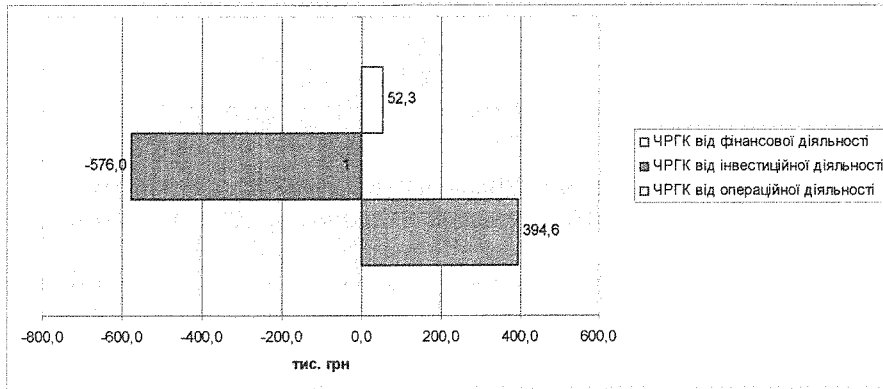


Рис. 6. Структура чистого руху грошових коштів вантажних автотранспортних підприємств за 2009 рік

З діаграми видно, що найбільшу частку від всіх надходжень та видатків становить частий рух грошових коштів від інвестиційної діяльності (-576 тис грн. (56%)), а частка чистого руху грошових коштів від операційної діяльності складає лише 394,6 тис грн. (39%). Зі звітності досліджуваних підприємств встановлено, що інвестиційна діяльність, на більшості з них, була спрямована на придбання необоротних активів.

Також до показників руху фінансових ресурсів відноситься дебіторської заборгованості, її структуру за строками погашення зображена на рис 7.

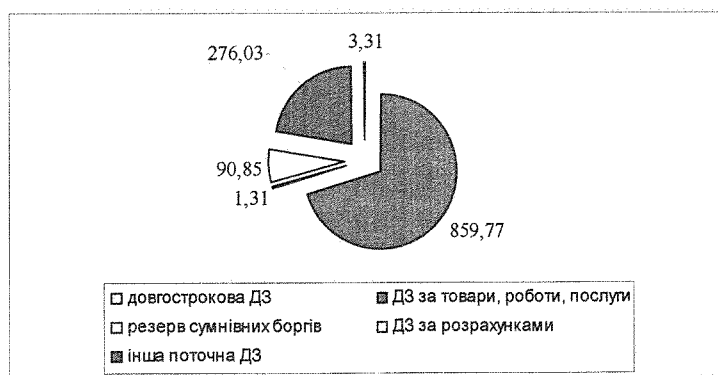


Рис. 7. Структура дебіторської заборгованості вантажних автотранспортних підприємств за 2009 рік

Що стосується структури дебіторської заборгованості, то можна стверджувати, що найбільшу частину серед всіх інших складових має дебіторська заборгованість за товари, роботи послуги, найменший рівень становить резерв сумнівних боргів.

Наступною складовою виробничих ресурсів є кадри підприємства. Їх кількість нормується і визначається виходячи з штатного розпису. Чисельність трудових ресурсів визначається кількістю персоналу і вим-

ірюється в першу чергу такими показниками, як облікова, явочна та середньоспискова чисельність працівників. Середньоспискова чисельність працівників зображена на рис. 8

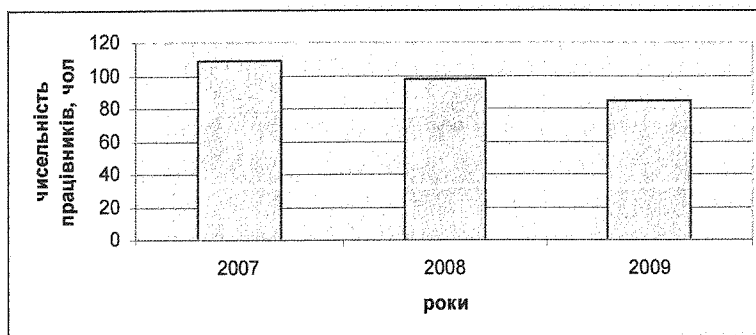


Рис. 8. Динаміка середньоспискової чисельності працівників вантажних автотранспортних підприємств за 2007-2009 роки.

Згідно зображеної гістограми розподілу можна відмітити скорочення чисельності працівників за останні роки, що є негативним явищем як для працівників так і для економіки країни в цілому.

Рівень використання кадрів підприємства найчастіше оцінюють показником продуктивності праці, його гістограму розподілу наведено на рис 9.

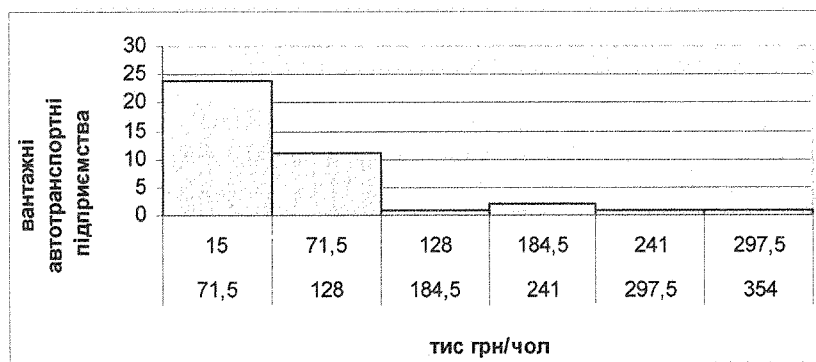


Рис. 9. Середній рівень продуктивності праці вантажних автотранспортних підприємств за 2007-2009 роки

За даним гістограми видно, що продуктивність праці працівників достатньо висока і у більшості підприємств знаходиться у межах від 15 до 127 тис грн./чол., хоча на деяких підприємствах її рівень є більш високим.

Інформаційні ресурси, на відміну від всіх інших ресурсів, є сполучною ланкою між всіма вищенаведеними ресурсами. В широкому розумінні — це сукупність даних, які організовані для ефективного отримання достовірної інформації. У більш вузькому розумінні під інформаційними ресурсами розуміють сукупність документів або окремих їх складових, що входять до складу інформаційних систем (бібліотеки, архіви, бази даних, Інтернет, засоби масової інформації, інше). Також до інформаційних ресурсів відносять ідеї людства з вказівками по їх використанню, які можна відтворити.

**Висновок.** Проведений аналіз по 40 вантажних автотранспортних підприємствах показав, що стан виробничих ресурсів на більшості підприємств є незадовільним і з кожним роком пригнічується. Отже, стан виробничих ресурсів повинен стати провідним об'єктом управління, що вимагає розробки відповідного інструментарію.

## Література

1. Федонін О.С., Реніна І.М., Олексюк О.І. Потенціал підприємства формування та оцінка.-К.: КНЕУ, 2003.- 316 с.
2. Іцук С.О. Концептуальні засади формування та розвитку виробничого потенціалу промислових підприємств / Регіональна економіка.- 2005.-№3.- С. 48-56.

3. Хомяков В.І. Потенціал і розвиток підприємства.-Черкаси: ЧДТУ, 2009.- 435 с.
4. Державний комітет статистики України <http://www.ukrstat.gov.ua/>
5. Щербаківа Н.О. Потенціал автотранспортного підприємства як іманентна ознака його ресурсів / Весник ХНАДУ.- 2010.-№49.-С. 47-52.
6. Річна фінансова звітність емітентів.- [www.Smida.ua](http://www.Smida.ua)

УДК 656.13.073/078

## УДОСКОНАЛЕННЯ ДОЗВІЛЬНОЇ СИСТЕМИ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Шкундін С.Ю.

*У статті проаналізовано існуючу дозвільну систему у сфері міжнародних автомобільних перевезень, обґрунтовано необхідність внесення змін в частині реформування дозвільної системи, спрощення процедур у цій сфері та запропоновано шляхи вирішення проблем дозвільної системи у сфері міжнародних автомобільних перевезень.*

*The article analyzes the existing permits system in the field of International Road Carriage, the necessity of amendments to the permit system simplify procedures in this sphere and proposed solutions to the problems the permit system of International Road Carriage.*

**Постановка проблеми.** Протягом багатьох років, а особливо останніх п'яти-шести, постійно виникає проблема дефіциту дозволів на міжнародні перевезення в ряд країн, що викликає невдоволення перевізників, на адресу державних органів. Значний рівень бюрократизму, інколи тривалість і складність проходження дозвільних процедур, необхідність додаткових витрат на лобіювання та/чи пришвидшення їх проходження є перешкодою для міжнародних автоперевізників. Так і в минулому році була досить складна ситуація з дозволами на кінець року, і зараз ідуть розмови, що вже закінчуються квоти... 2011 року. Така ситуація приводить до не виконання зобов'язань українських перевізників перед партнерам, відповідно укладених угод, створює черги (перевізники простоюють) у пунктах перетину державного кордону [1]. При цьому великі нарікання викликає система розподілу контингенту між пунктами видачі дозволів (ПВД) СМАП та її прозорість. Ситуація ускладнюється недостатньою кількістю, перш за все, дозволів в/з третіх країн, провадженням європейських екологічних вимог до транспортних засобів, що обмежує можливості одержання дозволів ряду перевізників. Основні небезпеки та ризики у зв'язку із існуванням проблемної ситуації, полягає в тому, що у випадку збереження існуючих недосконалостей вітчизняної дозвільної системи Україна й надалі втрачатиме позиції у світових рейтингах країн за рівнем сформованості ринкового середовища. Натомість подальше удосконалення вітчизняної дозвільної системи є інструментом підвищення рівня підприємницької діяльності перевізників; усунення штучних бар'єрів у роботі підприємств, призупинення їх роботи через складність (об'єктивну неможливість) отримання ними дозволів; подолання корупції тощо. Тому формування системи розподілу дозволів на виконання міжнародних автомобільних вантажних перевезень є актуальною задачею та потребує розробки науково обґрунтованих методів її вирішення, що передбачено положеннями розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» та затвердженого наказу Мінтрансв'язку «Концепція сталої національної транспортної політики розвитку всіх видів транспорту на 2007-2014 роки».

**Аналіз публікацій.** Наявність опису організації систем розподілу дозволів на міжнародні перевезення та недоліки в їхній роботі, які частково пов'язані з положеннями внутрішнього законодавства наведено в багатьох літературних джерелах [1-3]. Науково обґрунтованих рекомендацій щодо створення мережі ПВД та розподілу між ними дозволів не виявлено.

**Постановка завдання.** Враховуючи існуючі недоліки та проблеми, а також позитивний світовий досвід видається доцільною реалізація заходів у контексті удосконалення формування вітчизняної дозвільної системи. Моніторинг ситуації на ринку міжнародних вантажних автомобільних перевезень та аналіз літературних джерел існуючої дозвільної системи у сфері міжнародних автомобільних перевезень визначив практичну важливість вирішення задачі удосконалення системи розподілу контингенту дозволів на пере-