

9. Присяжнюк А. Чего ожидать от встречи мировых лидеров в Лондоне / А. Присяжнюк // Интернет-газета «Сейчас». — 2009. — № 61(949) [Електронний ресурс]. — Доступний з : <http://times.liga.net/articles/g015391.html>.

10. Обама не видит необходимости в новой мировой валюте [Електронний ресурс]. — Доступний з : <http://economics.unian.net/rus/detail/7779>.

11. Гальчинський А. Нас ждет поэтапное преобразование действующей валютной системы, и сейчас речь может идти лишь о промежуточных решениях / А. Гальчинський // Дзеркало тижня. — № 11 (739) 28 березня — 4 квітня 2009.

УДК 338.47

УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА ПЛАНУВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Бабаченко Л.В.,
кандидат економічних наук Хоменко І.О.

В статті досліджено потреби удосконалення організації та планування діяльності пасажирських автотранспортних підприємств як головних перевізників на міських, приміських та міжміських напрямках регіону.

The necessities of improvement of organization and planning of activity of passenger motor transport enterprises as main ferryment on municipal, suburban and intertown directions of region are investigational in the article.

Постановка проблеми. У зв'язку з постійним зростанням попиту на транспортні перевезення з боку населення, виникає потреба удосконалення організації та планування діяльності пасажирських автотранспортних підприємств як головних перевізників на міських, приміських та міжміських напрямках регіону.

В сучасних умовах галузь пасажирських перевезень має соціальну значимість, тому має подвійну природу державно-ринкового регулювання: з однієї сторони, це державні інструменти, такі як ліцензування, дотації, виплати компенсаційних витрат, з іншої — ринкові інструменти, такі як конкуренція між перевізниками, сезонність попиту, купівельна спроможність населення, що актуалізує пошук механізмів оптимального співвідношення даних інструментів.

Проте процеси децентралізації регіональної транспортної системи привели до утворення функціональних розривів стратегічного планування між регіональними та окремими автотранспортними підприємствами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значний вклад у вивчення сучасних процесів трансформації діяльності пасажирської транспортної системи і автотранспортних підприємств в умовах державно-ринкового регулювання внесли вчені: Березіна В.І., Большаков А.М., Ветренко В.І., Лобанов Є.М., Островський Н.Б., Хорович Б.Г., Чубуков О.Б.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на існування великої кількості наукових досліджень, присвячених різним аспектам планування виробничої і комерційної діяльності автотранспортних підприємств, залишається потреба в розробці нових технологій і інструментів, які будуть враховувати особливості взаємодії між регіональним, муніципальним рівнем і окремими автотранспортними підприємствами.

Мета статті. Дослідження потреби удосконалення організації та планування діяльності пасажирських автотранспортних підприємств як головних перевізників на міських, приміських та міжміських напрямках регіону.

Виклад основного матеріалу. Пасажирський комплекс транспортної галузі є однією з тих сфер діяльності, де у процесі розвитку ринкових відносин зберігають свою актуальність проблеми знаходження оптимального поєднання вільного підприємництва і державного регулювання. З одного боку, за час проведення економічних реформ було введено систему вільного ціноутворення на продукцію, яку використовують пасажирські автотранспортні підприємства, з іншого — ціни на послуги пасажирського автотран-

спорту продовжують залишатися жорстко регульованими. До того ж, у сучасних умовах, які характеризуються економічною нестабільністю, у підприємств пасажирського автотранспорту виникли проблеми, пов'язані з такими факторами, як: відсутність ефективного механізму інвестування в технічне переобладнання та модернізацію матеріальної бази автотранспорту; поступове закриття нерентабельних, але соціально необхідних автобусних маршрутів; відсутність державної системи компенсації перевізникам витрат, пов'язаних з перевезенням пільгових категорій пасажирів; наявність нерівноправних умов функціонування автотранспортних підприємств різних форм власності; відсутність узгодженої системи законодавчо-правових актів, а також адаптованого до сучасних умов фінансового механізму.

Транспорт виступає активним об'єктом ринкових відносин, від ефективної діяльності якого залежить нормальне функціонування і розвиток усіх галузей національної економіки і соціальної сфери. Одночасно транспортне виробництво виступає й у ролі суб'єкта регульованих ринкових відносин, особливо при формуванні попиту на перевезення і розподілі їх між взаємодіючими видами транспорту, при встановленні взаємовигідних господарсько-правових відносин між транспортом і вантажовласниками, транспортом і пасажирями.

В процесі розвитку суспільства змінюється роль транспорту в економіці, його зв'язок з іншими галузями виробництва, а також значення окремих видів транспортних засобів в суспільному виробництві.

Складовою єдиної транспортної системи є автомобільний транспорт, який бере безпосередню участь у виробництві матеріальних цінностей, здійснюючи перевезення засобів праці та робочої сили. Закон України «Про транспорт» визначає автомобільний транспорт як уособлену структурну одиницю, до складу якої входять підприємства, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, авторемонтні і шиноремонтні підприємства, рухомий склад автомобільного транспорту, транспортно-експедиційні підприємства, а також автовокзали і автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні організації та соціально-побутові заклади, інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу автомобільного транспорту.

Автомобільний транспорт, як самостійна підгалузь галузі транспорту та економіки країни, здійснює просторове переміщення пасажирів і вантажів до місця призначення, впливає на розміщення продуктивних сил територіальних одиниць, визначає територіальну і галузеву структуру господарства регіонів, бере участь у створенні нових робочих місць, є джерелом поповнення бюджетів різних рівнів. Тобто автомобільний транспорт з'єднаний прямими та зворотними зв'язками з іншими галузями економіки. Як основні прямі зв'язки при цьому виступають перевізні спроможності, які автотранспорт надає галузям та населенню. Зворотними зв'язками є потреби автомобільного транспорту в послугах інших галузей і спроможності їх забезпечення різного роду ресурсами.

На сьогодні на ринку пасажирських автопослуг працюють підприємства різних форм власності та приватні підприємці. При цьому зростання кількості перевізників відбулося за рахунок збільшення кількості приватних перевізників — фізичних осіб, які в переважній більшості володіють рухомим складом малого класу, пасажиромісткість якого не перевищує 18 посадочних місць без місць для стоячих пасажирів. Вимоги до організації діяльності підприємств та

приватних підприємств також відрізняються: це і наявність певних відділів та служб (обслуговуючої ремонтної бази, служби охорони праці та безпеки руху тощо); обсяги звітності; ступінь відповідальності за порушення у сфері організації перевезень. Все це свідчить про те, що умови функціонування на ринку пасажирських автотранспортних перевезень сприятливі для приватних перевізників — фізичних осіб — та дуже несприятливі для великих підприємств, що призводить до поступового зникнення останніх з ринку. Наслідком цього є втрата контролю з боку держави за кількістю та якістю послуг, технічним станом рухомого складу перевізників, а також відмова приватних перевізників надавати безоплатні послуги пільговим категоріям населення. Таким чином, пасажирський автотранспорт поступово перестає виконувати соціальну функцію — загальнодоступність послуг для всього населення.

До того ж, конкуренція між перевізниками різних форм власності виявилася нерівноправною через непорівнянність структури їх витрат та податкового навантаження. Якщо проаналізувати умови, в яких сьогодні працюють приватні підприємці та великі автотранспортні підприємства, то стає зрозуміло, що про «справедливу конкуренцію» між ними ніяк не може йти мова. Як наслідок — невеликі підприємства та приватні підприємці поступово витісняють з ринку автопослуг великі АТП. Це призводить до перенасичення ринку транспортними засобами малої місткості і різкого зменшення кількості автобусів великої місткості, що є неефективним ні з точки зору екології та безпеки перевезень, ні з точки зору наявності суспільно необхідної транспортної роботи.

Автотранспортні підприємства як носії фінансових відносин повинні зважати на реальність ситуації, в якій вони працюють, і коригувати свої рішення стосовно попередніх цілей. Вони у своїх рішеннях щодо фінансово-господарської діяльності керуються чинною законодавчою базою, яка регламентує їх діяльність встановленими обмеженнями суспільних ресурсів на рівні держави, регіональних, місцевих владних структур. Таким чином, раціональність поведінки суб'єктів господарювання буде спрямована на досягнення власної мети в межах дотримання встановлених державою вимог до його діяльності. Більше того, держава визначає параметри поведінки основних суб'єктів економіки (з якими автотранспортне підприємство знаходиться у фінансових відносинах), спонукаючи їх дотримуватись певних правил у взаємовідносинах. У більшості випадків для суб'єктів економіки з боку держави виставляються певні обмеження матеріального і фінансового характеру: вимоги до раціональності використання природних, сировинних, енергетичних та інших ресурсів; бюджетні обмеження; обмеження в часі тощо.

Такі обмеження можуть мати формальний і неформальний характер. Формальні обмеження базуються на законах, які прийняті у суспільстві; неформальні обмеження найчастіше пов'язані із традиціями, культурними надбаннями нації, звичками. Якщо такі вимоги не суперечать інтересам підприємства, останнє намагається їх дотримуватись. Якщо вимоги держави є надто жорсткими, суб'єкти господарювання, намагаючись вижити, йдуть на порушення чинного законодавства. Саме такі процеси характерні зараз для України. Високий рівень податків, а також часті зміни в податковій політиці спонукають суб'єктів господарювання до зниження результатів господарювання, бартерних операцій, ухилення від сплати податків тощо. У свою чергу, контролюючі державні установи, до функцій яких входить контроль за своєчасністю і повнотою сплати податків, витрачають багато зусиль на пошук прихованих результатів господарювання, порушень чинного законодавства. В цілому це призводить до втрат ефективності господарювання, нераціональної поведінки. Пошук раціональності фінансових відносин на рівні «держава — автотранспортне підприємство» слід шукати в напрямках створення державою необхідних умов для забезпечення ефективності функціонування суб'єктів господарювання; посилення відповідальності суб'єктів господарювання за своєчасність і повноту виконання прийнятих у державі законів, норм господарського права. Успішне розв'язання зазначених завдань залежить від узгодженості цих інтересів. А необхідність обумовлюється різноманіттям видів ефектів (економічних, соціальних, екологічних тощо), що виникають під час реалізації будь-якого доходу у сфері автотранспортних послуг. В той же час, виникає проблема виявлення можливості поєднання інтересів суб'єктів ринкового середовища (господарства).

Проведений аналіз інтересів дає можливість розробити механізм підтримання балансу інтересів та вигод трьох сторін (суспільства, автотранспортного підприємства і споживача), які одержує кожна сторона. Сьогодні наша держава не в змозі фінансувати пасажирський автотранспорт в необхідних для його сталого функціонування та подальшого розвитку розмірах. Тому їй треба дозволити працювати ринковим механізмом регулювання, залишивши за собою право контролю. Основою при цьому може стати розробка законодавчої та нормативної баз для забезпечення балансу інтересів учасників транспортного процесу та перегляд функцій держави в підтриманні ефективної роботи пасажирських АТП.

Слід зазначити, що існує спільний для всіх учасників процесу інтерес, на базі якого може відбутися збалансування потреб суб'єктів ринку автопослуг, — це подальше існування та сталий розвиток пасажирських автопідприємств.

Незадовільний стан галузі пасажирських перевезень не є наслідком її недооцінки, він зумовлений з одного боку, кризою економіки, з іншого, має певні історичні та економічні передумови. По-перше, планова збитковість існувала ще до переходу на ринкові відносини. При цьому підприємства виконували свої функції, з бюджету повністю компенсувалися не тільки збитки, але і виділялися кошти на укріплення ремонтної бази, оновлення рухомого складу за рахунок прибутку від вантажних і таксомоторних перевезень. По-друге, рівень доходів пасажирських АТП істотно залежить від наявності та розміру компенсації з Державного бюджету за безоплатний проїзд пільгових категорій населення. Проблеми галузі пасажирських перевезень та її стан загалом майже однакові на території всієї країни. На сьогодні спостерігається значний спад обсягів перевезень, критичного рівня досяг фінансовий стан галузі, відбувається скорочення транспортних парків. Дефіцит фінансових ресурсів обумовлений низьким платоспроможним попитом населення, великою часткою пасажирів пільгових категорій і неповною компенсацією із бюджету збитків по їх перевезенню, високим рівнем зносу транспортних засобів, зростанням цін на паливо та енергію, запасні частини, збільшенням поточних витрат на технічне обслуговування та ремонт застарілої техніки.

При дослідженні виробничо-фінансового стану пасажирського транспорту та проблем функціонування транспортної галузі можна зробити висновок, що незадовільний технічний стан рухомого складу та об-

межені можливості його відновлення обумовлені невирішеністю проблем організаційно-управлінського плану, а також відсутністю необхідних фінансових ресурсів. Низький рівень фінансування транспортних підприємств, регулювання діючих тарифів не дає можливостей для нормального функціонування АТП. А це, в свою чергу, робить неможливим оновлення парку рухомого складу за рахунок власних джерел фінансування. Великі відсотки за кредитами, переважна більшість яких є короткостроковими, та неплатоспроможність пасажирських АТП не дозволяють використовувати цю форму фінансування капітальних вкладень в рухомий склад. Інвестори не вважають привабливою планово-збиткову галузь, тому надходження коштів з їх боку не передбачається.

Досвід зарубіжних країн доводить, що для вирішення вказаних проблем потрібна підтримка та регулювання діяльності пасажирських автопідприємств з боку держави. При цьому державне регулювання діяльності підприємств слід розглядати не як повернення до старої адміністративної системи опікування підприємствами, а як засіб оптимізації фінансових відносин в державі та регіоні. Державні органи, проводячи активну соціально-економічну політику, не повинні брати безпосередньої участі в управлінні транспортним виробництвом, але у питаннях дотримання безпеки перевезень, охорони довкілля, досягнення світових стандартів обслуговування пасажирів контроль та регулювання з боку держави повинні посилюватися.

Необхідно зазначити, що проблеми функціонування пасажирського транспорту стосуються інтересів трьох взаємодіючих сторін: населення, перевізників і держави. Для осіб, які користуються послугами суспільного пасажирського автотранспорту, головні складові проблеми « це якість обслуговування, інтервали руху транспортних засобів, величина тарифів і вартості супутніх послуг, рівень транспортної й екологічної безпеки, відповідність транспорту ергономічним вимогам. Для автотранспортних підприємств « це відповідність рухомого складу рівню сучасних вимог, експлуатаційно-технічний стан парку, фінансовий стан підприємства внаслідок впливу інфляційних процесів і державної політики у сфері регулювання їх діяльності. Для держави — це необхідність врахування різних умови функціонування підприємств громадського пасажирського автотранспорту з метою фінансування в умовах обмеженості ресурсів, захист навколишнього середовища і виділення коштів для цього. На нашу думку, господарські і фінансові взаємовідносини повинні формуватися на основі узгодженості загальних інтересів держави і пасажирських автотранспортних підприємств. Основним критерієм узгодження інтересів держави і пасажирських автопідприємств є стабільна робота. Практика показує, що відносини «держави — пасажирські автопідприємства» повинні базуватися на контрактній основі. Предметом контракту на маршруті є не відшкодування неконтрольованих збитків підприємства, а покупка замовником конкретних послуг.

Висновки і пропозиції. На сучасному етапі стабільна робота пасажирських автопідприємств залежить від функціонування фінансового механізму як складової системи управління підприємством. У той же час, методи та важелі прямого стимулюючого впливу фінансового механізму на підвищення рівня транспортного обслуговування пасажирів не використовуються. Можливо стверджувати, що саме застосування контрактного фінансування в рамках дії фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту є найбільш реальним шляхом виходу галузі пасажирських перевезень з кризи. При цьому саме через контрактне фінансування пов'язуються функції і важелі фінансового механізму підприємств і державного механізму управління фінансами. Важливим залишається вирішення питань: розробки єдиних методичних вказівок щодо розрахунку економічно обґрунтованих сум бюджетного відшкодування за перевезення пільгових пасажирів; проведення економічного моніторингу пасажирського транспорту в регіоні та розробка системи фінансового моніторингу.

Література

1. Артюхов В.Г., Лактюшина З.Н. Самофинансирование на автомобильном транспорте. — М.: «Транспорт», 1990. — 191 с.
2. Башкатова Е.И., Здерова Т.А., Стельмаховский Ю.С. Планирование работы автотранспортного предприятия. Программированное обучение. — К.: Вища школа. Головное издательство, 1988. — 288 с.
3. Бобровник В. Комплексна маркетингова діагностика систем управління автотранспортними підприємствами // Економіст. — 2002. — № 2. — С. 485-1.
4. Бычков В., Шипилов Г. О муниципальном пассажирском транспорте Воронежа // Автомобильный транспорт. — 2002. — № 12. — С. 33-35.
5. Голованенко С.Л., Жарова О.М., Маслова Т.И. Анализ хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий / Под ред. С.Л. Голованенко. — Харьков: Вища школа. Издательство при Харьковском университете, 1982. — 280 с.