



УДК 330.341:656.135

Н. О. Щербакова,
асистент кафедри «менеджменту і туризму» Національного транспортного університету

ДОСЛІДЖЕННЯ ЧИННИКІВ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА РІВЕНЬ ВИКОРИСТАННЯ ВИРОБНИЧОГО ПОТЕНЦІАЛУ ВАНТАЖНОГО АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

В статті проаналізовано ефективність використання виробничий потенціал середнього вантажного автотранспортного підприємства та виявлено ступінь впливу чинників, що впливають на ефективність його використання

Ключові слова: виробничий потенціал, автотранспортне підприємство, чинники, оцінка

In the article is analysed productive potential of middle freight motor transport enterprise and the degree of influence of factors that influence on efficiency of his use is educed

Keywords: productive potential, motor transport enterprise, factors, estimation

Вступ. Виробничий потенціал, як і будь-яка економічна категорія потребує вимірювання та оцінки. В ході аналізу існуючих методів оцінювання [1-6], було розроблено методики оцінювання рівня та ефективності використання виробничого потенціалу підприємства [7, 8]. Однак, перш ніж визначити доцільність застосування методики оцінювання ефективності використання виробничого потенціалу підприємства необхідно провести експериментальне дослідження, яке дозволить перевірити справедливості гіпотези та виявити властивості досліджуваних параметрів.

Постановка задачі. Метою статті є оцінювання виробничого потенціалу середнього вантажного автотранспортного підприємства та виявлення ступеню впливу чинників що впливають на рівень ефективності його використання.

Результати.

Об'єктом оцінювання ефективності використання виробничого потенціалу обрано "Київське автотранспортне підприємство 13056", яке здійснює вантажні міські, міжміські та міжнародні перевезення. Воно відноситься до середніх автотранспортних підприємств, загальна кількість яких в Україні є найвищою.

Оцінювання виробничого потенціалу доцільно почати з його складових елементів [9, с.55]: матеріально-технічного, трудового, фінансового потенціалів.

Розглядаючи структуру основних засобів підприємства, яка наведена на (рис. 1). слід зазначити, що найбільшу частку (43,1%) в ній займають будинки, споруди та передавальні пристрої. Транспортні засоби посідають друге місце (41,7%), машини та обладнання складають 14,6% від загальної структури основних фондів. Частки інструментів, приладів, інвентарю та інших необоротних матеріальних активів незначні і становлять 0,4% та 0,1% відповідно. Ця структура основних засобів є несприятливою, оскільки визначальне місце на автотранспортних підприємствах в ній повинні займати саме транспортні засоби.

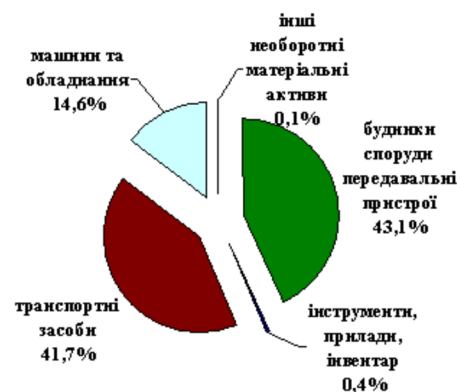


Рис.1. Структура основних засобів підприємства на 31.12.2010 року

Джерело: складено автором на базі статистичних даних [10]

До показників, що дозволяють оцінити технічний стан основних фондів, відносяться показники придатності та зносу. Динаміка показників придатності за 2006-2010 роки наведена у (табл. 1).

Таблиця 1.
Коефіцієнт придатності основних засобів за 2006-2010 роки*

Групи основних засобів	Роки				
	2006	2007	2008	2009	2010
Будинки споруди передавальні пристрої	0,31	0,32	0,30	0,58	0,58
Машини та обладнання	0,14	0,13	0,13	0,62	0,59
Транспортні засоби	0,32	0,26	0,20	0,29	0,25

Інструменти прилади інвентар	0,26	<u>0,19</u> 74,1	<u>0,43</u> 166,4	<u>0,23</u> 87,5	<u>0,26</u> 100,3
Інші необоротні матеріальні активи	0,33	<u>0,09</u> 27,8	<u>0,64</u> 194,4	<u>0,14</u> 43,7	<u>0,11</u> 34,7
Разом	0,30	<u>0,26</u> 86,8	<u>0,22</u> 72,1	<u>0,39</u> 127,5	<u>0,37</u> 121,6

* в чисельнику наведені абсолютні значення показників, у знаменнику – базисні їх темпи росту, у %.

Джерело: складено автором на базі статистичних даних [10]

На основі наведених даних у (табл. 1) можна стверджувати, що найменш зношеними є основні засоби за групами «Будинки, споруди та передавальні пристрої», «Машини та обладнання»: коефіцієнт придатності їх у 2010 році становить 0,58 та 0,59 відповідно, протягом п'яти років він зріс в 1,9 та в 4,3 рази. Коефіцієнт придатності групи «Інші необоротні матеріальні активи» зменшився в три рази (з 0,33 у 2006 р. до 0,11 у 2010 р.). Коефіцієнт придатності групи «Інструменти прилади та інвентар» за п'ять років залишився на рівні 26%, а рівень придатності транспортних засобів за 2006-2010 роки знизився на 21,8% (з 0,32 до 0,25). Такі низькі значення показника пояснюються тим, що останніми роками підприємством не закуповувалися нові автомобілі - найновіший автомобіль DAF FT має 2007 рік випуску, 23 автомобілі, тобто 62,2 % від загальної їх кількості мають рік випуску 2001-2005 років; решта 13 автомобілів, тобто 35,1 %, були випущені в період 1987-1999 років.

Оцінку оборотних активів ПАТ «КАТП-13056» доцільно почати з визначення їх частки в загальній структурі активів підприємства, яку наведено в (табл. 2).

Таблиця 2.
Частка оборотних активів в загальній структурі активів підприємства за 2006-2010 роки

Показник	Роки				
	2006	2007	2008	2009	2010
Оборотні активи, тис. грн.	3109,5	1834	6242	8585	7870
Активи підприємства, тис. грн.	6726,5	6423	9772	12894	12040
Частка оборотних активів в загальній структурі активів підприємства	0,46	0,29	0,64	0,67	0,65

Джерело: складено автором на базі статистичних даних [10]

Згідно наведених даних у 2007 році частка оборотних активів в структурі ресурсів підприємства була найменшою та складала 29 %. У 2008 році вона зросла до 67 % і протягом наступних двох років не змінювала свого значення.

Простеживши швидкість обороту оборотних активів, показники якої наведена в (табл. 3), можна відзначити, що у 2006-2007 роках швидкість обороту цієї складової була найвищою і складала п'ять обертів на рік. В 2008 році кількість обертів скоротилася до трьох, у 2009 – до 1,5. Лише в 2010 році швидкість обороту оборотних активів збільшилася до 2,1 оберти на рік.

Таблиця 3.
Динаміка швидкості обороту оборотних активів ПАТ «КАТП-13056»

Показники	Роки				
	2006	2007	2008	2009	2010
Кількість оборотів	5,23	5,54	3,23	1,58	2,10
Тривалість оборотів, дні	69	65	111	227	171

Джерело: складено автором на базі статистичних даних [10]

Оцінку трудового потенціалу підприємства доцільно почати з аналізу структури персоналу (рис. 2), слід відмітити, що найбільшу частку серед всіх категорій становлять водії – 33 %. Частка допоміжного персоналу та ремонтних робітників складають відповідно 20 % та 18 %. Досить значна питома вага адміністрації в загальній структурі персоналу – 29 %.

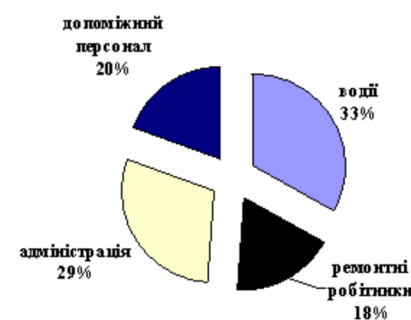


Рис. 2. Структура персоналу ПАТ «КАТП-13056» за 2010 рік

Джерело: складено автором на базі статистичних даних [10]

По підприємству протягом 2006-2010 років (табл. 4) спостерігалось значне зростання загальної продуктивності праці, це в першу чергу викликано скороченням чисельності працівників, а не зростанням доходу підприємства.

Таблиця 4.
Динаміка продуктивності праці та доходу ПАТ «КАТП-13056» за 2006-2010 роки

Показник	Роки				
	2006	2007	2008	2009	2010
Продуктивність праці тис. грн./люд	44,9	53,5	62	126,1	165,4
Чисельність працівників, чол.	274	251	188	92	82

Чистий дохід тис. грн.	12305	13419	11665	11602	13564
------------------------	-------	-------	-------	-------	-------

Джерело: складено автором на базі статистичних даних [10]

Відносно сприятливою є ділова активність ПАТ «КАТП-13056», про що свідчать показники швидкості обороту ресурсів (табл. 5). Протягом 2010 року власний капітал обертався двічі, а запозичений - 2,5 рази. Протягом досліджуваного періоду темп приросту швидкості обороту всього капіталу підприємства знизився на 29%.

Таблиця 5.
Динаміка швидкості обороту капіталу ПАТ «КАТП-13056»*

Показники	Роки				
	2006	2007	2008	2009	2010
Кількість обертів:					
власного капіталу	2,56	3,00	2,87	2,26	2,26
запозиченого капіталу	16,92	11,69	4,39	2,42	2,53
всього капіталу	2,22	2,16	2,39	2,45	1,73
		-2,90	10,84	2,36	-29,09

* в чисельнику наведені абсолютні значення показників, у знаменнику – їх базисні темпи приросту, у %.

Джерело: складено автором на базі статистичних даних [10]

За досліджуваний період спостерігається погіршення платоспроможності ПАТ «КАТП-13056» (табл. 6). У 2010 році порівняно із 2006 роком значення коефіцієнтів платоспроможності досягли рівня, нижчого за нормативний.

За строк обороту дебіторської заборгованості за послуги підприємство протягом 2007-2010 р. не в змозі було погасити поточні зобов'язання. В той же час положення не є катастрофічним, оскільки коефіцієнт поточної ліквідності більше одиниці: за строк обороту оборотних активів підприємство в змозі виконати власні поточні зобов'язання.

Таблиця 6.
Показники поточної платоспроможності ПАТ «КАТП-13056»

Показники	Кінець року				
	2006	2007	2008	2009	2010
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	1,521	0,175	0,108	0,045	0,013
Коефіцієнт швидкої ліквідності	2,250	0,904	0,287	0,331	0,416
Коефіцієнт поточної ліквідності	2,676	1,201	1,282	1,415	1,382

Джерело: складено автором на базі статистичних даних [10]

Середня тривалість обороту дебіторської заборгованості за товари, роботу і послуги (табл. 7) протягом п'яти років зросла більш ніж в два рази (з 23 до 48 днів), а кількість оборотів зменшилася на 8 обертів за рік.

Таблиця 7.
Динаміка швидкості обороту дебіторської заборгованості за товари, роботи послуги ПАТ «КАТП-13056»

Показник	Роки				
	2006	2007	2008	2009	2010
Кількість оборотів дебіторської заборгованості	15,3	16,0	14,1	10,2	7,4
Тривалість обороту дебіторської заборгованості, днів	23,5	22,5	25,5	35,4	48,7

Джерело: складено автором на базі статистичних даних [10]

У 2006-2010 років спостерігається зниження ступеня незалежності підприємства від зовнішніх джерел фінансування: коефіцієнт автономії за цей період скоротився з 0,83 до 0,53 (табл. 8). Співвідношення запозиченого до власного капіталу протягом зазначеного періоду має тенденцію до зростання. Позитивним фактором є повне покриття власними джерелами фінансування як необоротних активів, так і запасів підприємства.

Таблиця 8.
Показники фінансової стійкості ПАТ «КАТП-13056»

Показник	Кінець року				
	2006	2007	2008	2009	2010
Надлишок власних джерел фінансування для покриття:					
– необоротних активів, тис. грн.	+1947,7	+367	+1374	+2521	+2175
– запасів, тис. грн.	+1599	+42	+804	+859	+1726
Коефіцієнт автономії	0,83	0,76	0,50	0,53	0,53
Коефіцієнт заборгованості	0,21	0,31	0,99	0,89	0,90

Джерело: складено автором на базі статистичних даних [10]

Наведені характеристики складових виробничого потенціалу ПАТ «КАТП-13056» доцільно доповнити оцінкою ефективності використання виробничого потенціалу за 2010 рік, що здійснювалася на основі розробленої методики, базова модель якої наведена в [8].

В процесі експерименту відбулося уточнення окремих характеристик моделі та розраховано інтегральний індекс ефективності використання виробничого потенціалу по підприємству в цілому, який складає 0,358. Низьке значення показника пояснюється:

- по-перше, втратою можливого доходу, який би отримав підрозділ ефективніше використовуючи можливості наявного рухомого складу;
- по-друге, перевитратами з використання палива та шин.

Так, індекс ефективності використання виробничого потенціалу за центром перевезень складає 0,356. Якщо б центр по перевезенню не отримав прибуток від додаткової комерційної діяльності за рахунок здачі в оренду стояки, продажу рухомого складу, значення індексу ефективності використання виробничого потенціалу було б 0,256.

Індекс ефективності використання виробничого потенціалу за центром технічного обслуговування та ремонту рухомого складу становить 1,004. Таке значення показника пояснюється перевищенням нормативних витрат над фактичними. Якщо б центр не отримав прибуток від додаткової комерційної діяльності індекс ефективності використання виробничого потенціалу склав би 0,831.

Експериментальне дослідження в частині визначення міри впливу чинників, що впливають на ефективність використання виробничого потенціалу підприємства показало, що:

1) найбільший вплив на індекс ефективності використання виробничого потенціалу має ціна одного літру палива при його зростанні на 1 % значення результативного показника знизиться на 2,59 %. В той же час вплив ціни шини автомобілів j- марки на показник є значно меншою, при її зростанні на 1% індекс ефективності використання виробничого потенціалу знизиться лише на 0,14 %.

2) відчутний вплив на індекс ефективності використання виробничого потенціалу по центру перевезення мають показники автогодини роботи автомобілів на лінії та тариф за годину роботи, так при їх зростанні на 1 % індекс ефективності використання потенціалу збільшиться на 2,24 %.

3) підвищення прибутків від додаткової комерційної діяльності за центром перевезення, а також центром технічного обслуговування на 1 % призведе до зростання індексів ефективності використання виробничого потенціалу за центрами на 0,41 % та 0,25 % відповідно;

4) при підвищенні ціни на 1 л моторної оливи індекс ефективності використання виробничого потенціалу центру знижується на 0,32 %.

5) індекс ефективності використання виробничого потенціалу за центром технічного обслуговування і ремонту рухомого складу підвищиться на 0,32 % та на 0,02 % відповідно, якщо ціна запасних частин на 1000 км пробігу і ціна матеріалів на одне щоденне обслуговування автомобілів j-марки знизиться на 1%.

Висновок.

Результати експерименту проведені за допомогою розробленої моделі дозволили виявити, що найбільш вагомий вплив на ефективність використання виробничого потенціалу автотранспортного підприємства має ціна палива, тариф та кількість роботи автомобіля на лінії.

Проведена оцінка ефективності використання виробничого потенціалу автотранспортного підприємства за інтегральним індексом засвідчила про його аналітичну цінність та можливість управління рівнем потенціалу на окремих підрозділах підприємства.

Література

1. Формування та оцінювання потенціалу підприємства: навчальний посібник / [Т.В. Калінеску, Ю.А. Романовська, С.Ф. Большенко та ін]. - Луганська: Вид-во СНУ ім. В.Даля, 2007.-352 с.
2. Краснокутська Н.С. Потенціал підприємства: формування та оцінка: навчальний посібник / Н.С. Краснокутська Н.С.- К.: Центр Навчальної літератури, 2005.- 352 с.
3. Стратегічне управління потенціалом підприємства : [монографія] / Б.Г. Шелегеда, Н.В. Касьянова, А.Я. Берсуцький та ін.- Донецьк: ДонУЕП, 2006.-219 с.
4. Федонін О.С., Репіна І.М., Олексюк О.І. Потенціал підприємства формування та оцінка / О.С. Федонін, І.М. Репіна, О.І. Олексюк.-К.: КНЕУ, 2005.- 216 с.
5. Ішук С.І. Розміщення продуктивних сил (теорія, методи, практика), [4-е. вид.] / С.І. Ішук. - К.: Європ. ун-т фінансів, інформ. систем, менеджменту і бізнесу, 2000.-216 с.
6. Потенціал підприємства : формування та оцінка: навчальний посібник / [О.К. Добикіна, В.С. Рижиков, С.В. Косьянюк та ін].- К.:центр учбової літератури, 2007.- 208 с.
7. Чеснакова Л.С., Щербакова Н.О. Методичні засади комплексної оцінки рівня виробничого потенціалу вантажного автомобільного транспорту / Л.С. Чеснакова, Н.О.Щербакова // Економіка і управління. – 2011.- № 2.- С. 124-129.
8. Щербакова Н.О. Оцінювання ефективності використання виробничого потенціалу вантажного автотранспортного підприємства / Н.О.Щербакова // Ефективна економіка. - 2011.- № 12 <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php>
9. Щербакова Н.О. Потенціал автотранспортного підприємства як іманентна ознака його ресурсів / Н.О.Щербакова // Вісник Харківського національного автомобільно-дорожнього університету. – 2010. – № 49. – С. 52-56.
10. База даних <http://smida.gov.ua/>

Стаття надійшла до редакції 22.03.2012 р.



ТОВ "ДКС Центр"