

УДК 330.3

Заяц Ольга Василівна*

НАУКОВІ ПЕРЕДУМОВИ ПІДВИЩЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Анотація. У статті узагальнено науково-теоретичні передумови підвищення економічної ефективності автотранспортних підприємств.

Ефективне функціонування автотранспортних підприємств у ринкових умовах багато в чому залежить від правильності формування економічного механізму. Проведений аналіз дозволив встановити, що під економічною ефективністю виробництва необхідно розуміти комплексне відображення результатів функціонування економічного механізму підприємства. З метою визначення основних напрямків підвищення ефективності функціонування автотранспортних підприємств уточнено місце економічного механізму в системі управління підприємством.

При формуванні структури економічного механізму підвищення ефективності роботи автомобільних перевізників обґрунтовано необхідність визначення місця механізму у складі керуючої і керованої підсистем. Визначення структури економічного механізму дозволило обґрунтувати основні напрямки підвищення ефективності роботи автотранспортних підприємств.

Ключові слова: ефективність, автотранспортне підприємство, капітал, прибуток, економічна безпека, контролінг.

Вступ. Галузеві особливості автотранспортних підприємств вимагають окремого наукового опрацювання методичного апарату планування, бюджетування, контролінгу, інвестиційного аналізу. Багатоманітність форм власності, організаційно-правових форм підприємств передбачають значну кількість аспектів, що мають бути враховані при вирішенні важливої наукової задачі – підвищення економічної ефективності автомобільних перевізників.

Дослідження вітчизняних учених охоплюють різноманітні аспекти економічної діяльності автотранспортних підприємств. Зокрема, Шинкаренко В.Г. приділяє увагу удосконаленню автотранспортних послуг, управлінню маркетингом автотранспортних підприємств (далі – АТП) [1–3], Муромець Н.Є. – забезпеченню стійкого функціонування автотранспортної системи регіону [4], Зайцева І.Ю. – захисту підприємств автотранспорту від недружніх поглинань [5], Криворучко О.М. – менеджменту бізнес-процесів автотранспортних підприємств, управління персоналом [6, 7], Шевчук Я.В. – автотранспортній інфраструктурі [8], Примак Д.С. – формуванню виробничих потужностей АТП [9], Дмитрієв І.А., Нікітіна А.В. – управлінню економічною безпекою автотранспортних підприємств [10, 11]. Крім того, Дмитрієв І.А. досліджує оцінку ефективності інвестиційних проектів на підприємствах автомобільного пасажирського транспорту [12]. При цьому на сьогодні актуальним є поєднання наукових напрацювань у галузі економіки автотранспортних підприємств на основі теорії контролінгу.

* *Ольга Василівна Заяц* — асистент, заступник декана факультету «Менеджмент, логістика та туризм», Національний транспортний університет, zayac-olya@mail.ru

Постановка задачі. Метою статті є аналіз та узагальнення основних науково-теоретичних передумов підвищення економічної ефективності АТП за рахунок визначення та обґрунтування методичних засад по вдосконаленню структурно-функціональної схеми підприємства.

Для наукового вирішення поставлених у роботі завдань використано такі методи: теоретичного пізнання – для дослідження природи економічних явищ; абстрактно-логічний – для теоретичних узагальнень і формулювання висновків; економіко-математичний – для розрахунку показників економічної ефективності використання автотранспорту.

Результати. Необхідною умовою розробки економічної стратегії автотранспортного підприємства є визначення критеріїв оцінки ефективності її реалізації. До таких критеріїв [13, с. 355] варто віднести:

- масштабність: вантажообіг, доходи, витрати;
- прибутковість: чистий дохід на 1 грн інвестованих коштів, показники рентабельності;
- результативність: тариф 1 ткм, витрати на 1 км пробігу, доходи на 1 км пробігу, собівартість транспортних послуг;
- соціальні: заробітна плата, кваліфікація, плинність кадрів, обсяги інвестицій у розвиток людського капіталу.

Процес системного доопрацювання стратегії АТП вдосконалено Федоровою В.О. [14], відповідно до якого ресурси розподіляються між окремими видами бізнесу не тільки з позицій збалансованості їх набору за стадіями життєвого циклу, а й забезпечення необхідного рівня стратегічної гнучкості, синергізму та наявності у підприємства можливостей залучення додаткових ресурсів.

Ресурси розподіляються між окремими видами бізнесу не тільки з позицій збалансованості їх набору за стадіями життєвого циклу, а й забезпечення необхідного рівня стратегічної гнучкості, синергізму та наявності у підприємства можливостей залучення додаткових ресурсів.

Дулеба Н. В. [15] пропонує методику оцінки стану господарської діяльності АТП, особливістю якої є акцентування уваги на основній діяльності автотранспортного підприємства – надання послуг з перевезення. В основі цієї методики знаходиться система фінансових коефіцієнтів, що характеризують структуру джерел формування капіталу автотранспортного підприємства і його розміщення, рівновагу між активами та пасивами АТП, ефективність й інтенсивність використання капіталу цього підприємства, ліквідність і якість активів, його інвестиційну привабливість та ін. З цією метою визначається динаміка кожного показника і його приріст.

Щербакова Н. О. [16] вважає, що комплексне оцінювання повноти використання виробничого потенціалу вантажного автотранспортного підприємства ґрунтується на таких концептуальних положеннях: оцінювання здійснюється як у цілому по підприємству, так і за окремими його підрозділами – центрами відповідальності; граничні здатності ресурсів центру прибутку характеризують максимально можливий валовий прибуток, який визначається за нормативними значеннями факторів, що його формують, за центром витрат – нормативні витрати; під час оцінювання враховується фінансовий результат від додаткової

комерційної діяльності центрів; по підприємству в цілому повноту використання потенціалу визначає співвідношення фактичного та нормативного прибутку від звичайної діяльності. При цьому, в роботі [16, с. 10] наведено інтегральний індекс повноти використання виробничого потенціалу підприємства, який у цілому визначається шляхом порівняння фактичного та максимально можливого прибутку від звичайної діяльності підприємства:

$$I = \frac{\Pi_{зд}^{\Phi}}{\Pi_{від}^H + \Pi_{пог}^H - V^H - V_{адм}^{\Phi} - V_{збут}^{\Phi} \pm \Phi P_{ізд}}, \quad (1)$$

де $\Pi_{зд}^{\Phi}$ – фактичний прибуток від звичайної діяльності;

$\Pi_{від}^H$ – нормативний прибуток за підцентром відрядних перевезень;

$\Pi_{пог}^H$ – нормативний прибуток за підцентром погодинних перевезень;

V^H – нормативні витрати за центром технічного обслуговування;

$V_{адм}^{\Phi}$ – фактичні адміністративні витрати (без урахування витрат на оплату праці з відрахуваннями на соціальні заходи керівного персоналу центрів);

$V_{збут}^{\Phi}$ – фактичні витрати на збут;

$\pm \Phi P_{ізд}$ – фінансовий результат від іншої звичайної діяльності.

Шкала інтерпретацій індексів повноти використання виробничого потенціалу містить значення більше нуля, хоча згідно з формулою (1) найвірогідніше значення індексу становитиме від'ємне число, оскільки витрати, як правило, перевищують прибуток.

Методичні підходи розвитку автотранспортного підприємства на основі диверсифікації діяльності розроблено Власенком Д. О. [17], введено новий порядок оцінки окремих підсистем (організаційної, матеріально-технічної, інформаційної, фінансової), що дає змогу якісніше визначити стратегічну ділянку, яка найбільше впливає на подальший розвиток автотранспортного підприємства.

Чимало науковців приділили увагу проблемам економічної безпеки АТП. Так, у роботі Мельник О. О. [18, с. 35] зазначено, що в системі основних видів поточних економічних планів отримують відображення найважливіші показники економічної безпеки підприємства:

1. План доходів і витрат з операційної діяльності є одним з основних видів поточного економічного плану підприємства, що складається на первинному етапі поточного планування його економічної діяльності (оскільки ряд його показників служить вихідною базою розроблення інших видів поточних економічних планів).

2. План надходження та витрачання грошових коштів покликаний відображати результати прогнозування грошових потоків підприємства. Цей план замінює раніше складений на підприємстві план формування і використання його економічних ресурсів.

3. Балансовий план відображає результати прогнозування складу активів і структури використовуваного капіталу підприємства на кінець планового періоду. Метою розроблення балансового плану є визначення необхідного приросту окремих видів активів із забезпеченням їх внутрішньої збалансованості, а також формування оптимальної структури капіталу, забезпеченість достатньої економічної стійкості підприємства в майбутньому періоді.

Нікітіною А. В. [19, с. 186] пропонується удосконалений механізм управління економічною безпекою підприємства, який передбачає інтеграцію планування, управлінського обліку, дослідження й аналізу інформаційних потоків, перманентного моніторингу, контролю, корегування, прийняття і реалізації управлінських рішень у всіх функціональних сферах діяльності підприємства на основі розвинутої підсистеми інформаційного забезпечення в умовах швидко змінюваного середовища.

Головною метою управління економічною безпекою підприємства є гарантування стабільного і максимально ефективного функціонування суб'єкта господарювання тепер і високий потенціал розвитку в майбутньому. До основних функціональних цілей такого управлінського процесу відносимо забезпечення високої фінансової ефективності роботи, фінансової стійкості та незалежності підприємства; забезпечення технологічної незалежності та досягнення високої конкурентоспроможності технічного потенціалу суб'єкта господарювання; досягнення високої ефективності менеджменту, оптимальної й ефективної організаційної структури управління підприємством; досягнення високого рівня кваліфікації персоналу та його інтелектуального потенціалу; мінімізацію руйнівного впливу результатів виробничо-господарської діяльності на стан навколишнього середовища; якісна правова захищеність усіх аспектів діяльності підприємства; забезпечення захисту інформаційного поля, комерційної таємниці і досягнення необхідного рівня інформаційного забезпечення роботи всіх підрозділів підприємства; ефективну організацію безпеки персоналу підприємства, його капіталу та майна, а також комерційних інтересів.

Т. А. Пушкар, О. Є. Козін [20, с. 125] для кількісної оцінки рівня економічної безпеки автотранспортних підприємств пропонують застосовувати нечітко-множинний метод, який надає можливість аналізувати не лише фінансово-економічні характеристики діяльності автотранспортних підприємств, але враховувати галузеву специфіку і зміни у зовнішньому середовищі, вплив яких найчастіше описують лінгвістичними змінними («незначний», «значний», «дуже високий» тощо). Оцінка і моніторинг рівня економічної безпеки, яка пропонується, базується на припущенні, що достатньому рівню економічної безпеки відповідає високий ступень реалізації економічних інтересів підприємства.

Дулєбою Н. В. [21] виділено перехідну зону від зони економічної небезпеки до зони економічної безпеки в господарській діяльності автотранспортного підприємства та обґрунтовано її межі. Перехідна зона поділяється на три фази: поживлення, нестійкого розвитку та стійкого розвитку і містить два перехідні рівні, які включають самоокупність витрат і накопичення ресурсів для оновлення матеріально-технічної бази підприємства.

Специфіка контролінгу на автотранспортних підприємствах досліджена низкою вітчизняних науковців. Так, Нікітіна А. В. [22] сформулювала власне визначення контролінгу: це орієнтована на досягнення поставлених цілей інтегрована система інформаційно-аналітичного й методичного забезпечення керівництва щодо планування, управлінського обліку, дослідження й аналізу інформаційних потоків, перманентного моніторингу, контролю, коригування, прийняття і реалізації управлінських рішень у всіх функціональних сферах діяльності підприємства на основі розвинутої підсистеми інформаційного забезпечення в умовах швидко змінюваного середовища.

Червяковою В. В. [23] запропоновано матрицю функцій контролінгу в розрізі основних функцій менеджменту. У роботі [24] Червяковою В. В. запропоновано аналітичний інструментарій контролінгу щодо визначення ступеня реалізації стратегії підприємства автосервісу з використанням агрегованого показника, що враховує вплив інтегральних показників за всіма аспектами системи збалансованих показників, розрахованих за отриманими багатofакторними лінійними залежностями, та дозволяє виявити недоліки управління підприємством у розрізі аспектів системи збалансованих показників і розробити заходи щодо їх усунення для забезпечення довгострокового успішного функціонування підприємства в умовах високої мінливості сучасного економічного середовища; розроблено модель зрілості контролінгу для оцінювання його ефективності за організаційними аспектами функціонування на підприємстві автосервісу та професійними якостями контролерів, яка дає можливість визначити напрямки та обґрунтувати заходи щодо удосконалення системи контролінгу, а також виявити і задіяти резерви підвищення ефективності реалізації стратегії підприємства.

Алькема В.Г. у роботі [25, с. 9] робить висновок, що служба контролінгу перевезення вантажів являє собою групу висококваліфікованих фахівців, що мають володіти достатніми повноваженнями і доступом до всього обсягу економічної інформації. Важливою функцією стратегічного контролю є аналіз витрат ресурсів. Найважливішим інструментом стратегічного аналізу витрат є ланцюг цінностей, що визначає діяльність, функції та процеси від постачання матеріалів і комплектуючих у виробництво завершуючи доставкою та підтримкою продукту, або послуги. Метою управління витратами є досягнення встановлених результатів фінансово-господарської діяльності транспортного підприємства в оперативному та стратегічному аспектах шляхом оптимізації витрат за центрами відповідальності, видами операцій, елементами потоку, видами продукції, робіт, послуг тощо.

Согомоною Н.А. [26] запропоновано систему внутрішнього контролю для підприємств автомобільного транспорту на основі впровадження чотирьох-етапного процесного здійснення контролю при поділі заключного і послідуєчого контролю.

Важливе місце в дослідженнях економістів посідають питання оновлення матеріально-технічної бази підприємств автотранспорту. Так, Валіулліною З.В. [27] удосконалено методичні підходи до оцінки економічних наслідків технологічного оновлення з урахуванням специфіки пасажирських автотранспортних

підприємств. Науковець також досліджує методичні підходи до оцінювання ефективності забезпечення технологічного оновлення підприємств пасажирського автомобільного транспорту [28].

Подвальною Г.В. [29] визначено особливості перспективного планування інвестиційного забезпечення реалізації планів технологічного оновлення автотранспортного підприємства, запропоновано шляхи оптимізації структури парку автотранспортних засобів та обґрунтовано необхідність автоматизації планування технологічного оновлення автотранспортного підприємства.

Висновки. Напрацьований дослідниками науково-методичний інструментарій у галузі економіки автотранспортних підприємств свідчить про всебічну увагу вітчизняних учених до проблематики підвищення економічної ефективності підприємств цієї сфери діяльності. Це дозволяє моделювати інтегральні механізми ефективного функціонування перевізників з урахуванням усіх аспектів, як фінансових, так і технічних, маркетингових тощо.

На базі системного підходу визначено основні чинники, які впливають на економічну ефективність автотранспортних підприємств, та намічено основні шляхи вдосконалення їх якості і ефективності.

Література

1. Шинкаренко В.Г. Удосконалення автотранспортних послуг [Текст] / Шинкаренко В.Г., Ананко І.М.; Харк. нац. автомоб.-дор. ун-т. – Х. : ХНДАУ, 2011. – 33 с.
2. Шинкаренко В.Г. Управление маркетингом взаимоотношений автотранспортного предприятия с потребителями услуг [Текст] : моногр. / В.Г. Шинкаренко, И.В. Федотова; Харьк. нац. автомоб.-дорож. ун-т. – Х.: ХНАДУ, 2009. – 251 с.
3. Шинкаренко В.Г. Разработка автотранспортных услуг [Текст]: монография/ В.Г. Шинкаренко, И.М. Ананко; Харьк. нац. автомобил.-дорож. ун-т. – Х.: ХНАДУ, 2012. – 251 с.
4. Муромець Н.Є. Забезпечення стійкого функціонування автотранспортної системи регіону [Текст]: монографія / Муромець Наталія Євгенівна, Черноус Оксана Іванівна; ПВНЗ «Донец. акад. автомоб. трансп.». – Донецьк: ВІК, 2010. – 277 с.
5. Зайцева І.Ю. Економіко-організаційні основи захисту підприємств автотранспорту від недружніх поглинань [Текст]: монографія / І.Ю. Зайцева. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – 427 с.
6. Криворучко О.М. Менеджмент бізнес-процесів автотранспортних підприємств [Текст]: монографія / Криворучко О.М., Сукач Ю.О.; Харк. нац. автомоб.-дор. ун-т. – Х.: ХНАДУ, 2012. – 243 с.
7. Криворучко О.М. Розробка стратегій управління персоналом автотранспортного підприємства [Текст]: [наук.-метод. рек.] / Криворучко О.М., Водолажська Т.О.; Харк. нац. автомоб.-дор. ун-т. – Х.: ХНАДУ, 2013. – 35 с.
8. Шевчук Я.В. Автотранспортна інфраструктура: теорія і методи сучасних регіональних досліджень [Текст]: монографія / Шевчук Ярослав Васильович; Держ. вищ. навч. закл. «Ужгород. нац. ун-т». – Ужгород: Ліга-Прес, 2011. – 376 с.
9. Примак Д.С. Формирование и оценка производственной мощности предприятий автотранспорта [Текст]: монография / Денис Примак. – К.: Талком, 2014. – 51 с.
10. Дмитрієв І.А. Управління економічною безпекою автотранспортного підприємства [Текст]: монографія / Дмитрієв І.А., Близнюк А.О., Онісіфорова В.Ю.; Харків. нац. автомоб.-дорож. ун-т. – Харків: ХНАДУ, 2014. – 215 с.

11. Нікітіна А.В. Управління економічною безпекою автотранспортних підприємств в глобальному середовищі [Текст]: монографія / А.В. Нікітіна, Д.А. Горовий, Д.В. Бабич; Харків. нац. автомоб.-дорож. ун-т. – Харків: ХНАДУ, 2015. 186 с.

12. Дмитрієв І.А. Оцінка ефективності інвестиційних проєктів на підприємствах автомобільного пасажирського транспорту [Текст]: монографія / І.А. Дмитрієв, В.В. Блага, В.В. Благой; Харк. нац. автомоб.-дор. ун-т. – Х.: ХНАДУ, 2010. – 175 с.

13. Железняк К.Л. Механізм формування стратегії просування транспортних послуг підприємств: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)» / К.Л. Железняк. – К., 2015. – 20 с.

14. Федорова В.О. Системне доопрацювання стратегії автотранспортного підприємства: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)» / В.О. Федорова. – Харків, 2010. – 21 с.

15. Дулеба Н.В. Методичні основи оцінки стану господарської діяльності автотранспортного підприємства як складової його економічної безпеки / Н.В. Дулеба // Інноваційна економіка. – 2013. – № 10. – С. 16—22.

16. Щербакова Н.О. Оцінювання виробничого потенціалу вантажного автотранспортного підприємства: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)» / Н.О. Щербакова. – К., 2013. – 18 с.

17. Власенко Д.О. Формування стратегій диверсифікації діяльності підприємств автомобільного транспорту: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)» / Д.О. Власенко. – К., 2008. – 20 с.

18. Мельник О.О. Системи і методи планування економічної безпеки автотранспортного підприємства / О.О. Мельник // Економіка і регіон. – 2013. – № 1. – С. 32—37.

19. Нікітіна А.В. Удосконалення управління економічною безпекою автотранспортних підприємств / А.В. Нікітіна // Економічний простір. – 2014. – № 84. – С. 181—189.

20. Пушкар Т.А. Визначення основних загроз економічній безпеці автотранспортних підприємств / Т.А. Пушкар, О.Є. Козін // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. – 2014. – № 1. – С. 123—126.

21. Дулеба Н.В. Методичні основи визначення рівня економічної безпеки автотранспортного підприємства: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)» / Н.В. Дулеба. – К., 2010. – 20 с.

22. Нікітіна А.В. Концептуальна модель реалізації контролінгу в системі забезпечення економічної безпеки підприємств / А.В. Нікітіна // Бізнесінформ. – 2012. – № 12. – С. 226—229.

23. Червякова В.В. Оцінювання ефективності контролінгу на підприємствах автосервісу на основі моделі зрілості / В.В. Червякова // Управління проєктами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. – 2013. – Вип. 12. – С. 343—353.

24. Червякова В.В. Науково-методичні основи формування системи контролінгу на підприємствах автосервісу: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)» / В.В. Червякова. – К., 2014. – 23 с.

25. Алькема В.Г. Використання механізму контролінгу в системі економічної безпеки автотранспортних підприємств / В.Г. Алькема // Управління проєктами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. – 2011. – Вип. 8. – С. 7-14.

26. Согомонова Н.А. Економічний механізм підвищення ефективності роботи автотранспортного підприємства: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук:

спец. 08.07.04 «Економіка транспорту і зв'язку» / Н.А. Согомонова – Харків, 2006. – 21 с.

27. *Валіулліна З.В.* Забезпечення технологічного оновлення пасажирських автотранспортних підприємств в умовах інноваційного розвитку: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)» / З.В. Валіулліна. – Рівне, 2014. – 21 с.

28. *Валіулліна З.В.* Теоретико-методичні підходи до забезпечення технологічного оновлення підприємств пасажирського автомобільного транспорту / З.В. Валіулліна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – Вип. 42. – С. 271-275.

29. *Подвальна Г.В.* Перспективне планування технологічного оновлення автотранспортного підприємства на ринку логістичних послуг: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)» / Г.В. Подвальна. – Львів, 2015. – 25 с.

References

1. *Shynkarenko V.H., Ananko I.M.* (2011), Udoskonalennia avtotransportnykh posluh [Improvement of transport services]. KH: KHNARU (in Ukr.).

2. *Shynkarenko V.H., Fedotov I.V.* (2009), Upravlenie marketingom vzaimootnoshenij avtotransportnogo predpriyatija s potrebiteljami uslug [Management of marketing of rapport at motor transport enterprise with consumer services]. KH: KHNARU (in Ukr.).

3. *Shynkarenko V.H., Ananko I.M.* (2012), Razrabotka avtotransportnykh uslug [Autotransport development services]. KH: KHNARU (in Ukr.).

4. *Muromets N.E., Chornous O.I.* (2010), Zabezpechennia stijkoho funkcionuvannia avtotransportnoi systemy rehionu [Ensuring sustainable functioning of the transport system of the region]. Donetsk: VIK (in Ukr.).

5. *Zaitseva I.Y.* (2011), Ekonomiko-orhanizatsijni osnovy zakhystu pidpriemstv avtotransportu vid nedruzhnikh pohlynan' [Economic and organizational framework of protecting businesses against hostile takeovers vehicles]. KH.: UkrDAZT (in Ukr.).

6. *Kryvoruchko O.M., Sukach Y.O.* (2012), Menedzhment biznes-protsesiv avtotransportnykh pidpriemstv [Business Process Management of motor companies]. KH: KHNARU (in Ukr.).

7. *Kryvoruchko O.M., Vodolazhska T.O.* (2013), Rozrobka stratehij upravlinnia personalom avtotransportnoho pidpriemstva [Developing strategies of HR at motor enterprise]. KH: KHNARU (in Ukr.).

8. *Shevchuk Y.V.* (2011), Avtotransportna infrastruktura: teoriia i metody suchasnykh rehional'nykh doslidzhen' [Transport infrastructure: the theory and methods of modern regional research]. Uzhhorod: League-Press (in Ukr.).

9. *Primak D.S.* (2014), Formyrovanye y otsenka proyzvodstvennoj moschnosti predpriyatij avtotransporta [Formation and evaluation of production capacity at enterprises of vehicles]. Kyiv: Talca (in Ukr.).

10. *Dmytriev I.A., Bluznyuk A.O., Onisiforova V.Y.* (2014), Upravlinnia ekonomichnoiu bezpekoiu avtotransportnoho pidpriemstva [Managing the economic security of transport enterprise]. KH: KHNARU (in Ukr.).

11. *Nikitin A.V., Gorovoy D.A., Babich D.V.* (2015), Upravlinnia ekonomichnoiu bezpekoiu avtotransportnykh pidpriemstv v hlobal'nomu seredovyschi [Managing the economic security of trucking companies in the global environment]. KH: KHNARU (in Ukr.).

12. *Dmytriev I.A., Blaha V.V., Blahoy V.V.* (2010), Otsinka efektyvnosti investytsijnykh proektiv na pidpriemstvakh avtomobil'noho pasazhyrs'koho transportu [Estimation of investment projects in road passenger transport]. KH: KHNARU (in Ukr.).

13. Zhelezniak K.L. (2015), "The mechanism of formation of strategy of promotion of transport services companies", Ph.D. Thesis, Economics and management of enterprises (by economic activity), National Transport University of Kyiv, Kyiv, Ukraine.
14. Fedorov V.A. (2010), "Systematic revision of transport enterprise strategy", Ph.D. Thesis, Economics and management of enterprises (by economic activity), Ukrainian National University of Railway Transport of Kharkov, Kharkov, Ukraine.
15. Duleba N.V. (2013), "Methodological basis of assessment of the economic activity of the motor company as part of its Economic Security", *Innovatsijna ekonomika*, vol. 10, pp. 16–22.
16. Shcherbakova N.A. (2013), "Evaluation of the production capacity of freight transport enterprise", Ph.D. Thesis, Economics and management of enterprises (by economic activity), National Transport University of Kyiv, Kyiv, Ukraine.
17. Vlasenko D.O. (2008), "Formation of diversification strategies of enterprises of road transport", Ph.D. Thesis, Economics and management of enterprises (by economic activity), National Aviation University of Kyiv, Kyiv, Ukraine.
18. Miller A.A. (2013), "Systems and methods for planning economic security of transport enterprise", *Ekonomika i rehion*, vol. 1, pp. 32-37.
19. Nikitin A.V. (2014), "Improvement of economic security trucking companies", *Ekonomichnyj prostir*, vol. 84, pp. 181-189.
20. Pushkar T.A., Kozin O.E. (2014), "Determination of the main threats to economic security trucking companies", *Problemy i perspektyvy rozvytku pidpriemnytstva*, vol. 1, pp. 123-126.
21. Duleba N.V. (2010), "Methodological basis of determining the level of economic security of transport enterprise", Ph.D. Thesis, Economics and management of enterprises (by economic activity), National Transport University of Kyiv, Kyiv, Ukraine.
22. Nikitin A.V. (2012), "Conceptual model of implementation controlling system ensure the economic security of enterprises", *Biznesinform*, vol.12, pp. 226-229.
23. Chervyakova V.V. (2013), "Measuring performance in controlling business service centers based on the model of maturity", *Upravlinnia proektamy, systemnyj analiz i lohistyka. Tekhnichna seriia* vol. 12, pp. 343-353.
24. Chervyakova V.V. (2014), "Scientific and methodical bases of formation of system of controlling at the motor enterprises", Ph.D. Thesis, Economics and management of enterprises (by economic activity), National Transport University of Kyiv, Kyiv, Ukraine.
25. Alkema V.H. (2011), "Using the mechanism of controlling the system of economic security motor companies", *Upravlinnia proektamy, systemnyj analiz i lohistyka. Tekhnichna seriia*, vol. 8, pp. 7-14.
26. Sohomonova N.A. (2006), "Economic mechanism of improving the efficiency of the motor company", Ph.D. Thesis, Economics of Transport and Communications, Kharkiv National Automobile and Highway University of Kharkov, Kharkov, Ukraine.
27. Valiullina Z.V. (2014), "Providing technological renovation of passenger transport enterprises in terms of innovation", Ph.D. Thesis, Economics and management of enterprises (by economic activity), National University of Water Management and Nature of Rivne, Rivne, Ukraine.
28. Valiullina Z.V. (2013), "Theoretical and methodological approaches to technological renovation of enterprises of passenger motor transport", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 42, pp. 271-275.
29. Podvalna G.V. (2015), "Long-term planning process updates the motor on the market of logistics services", Ph.D. Thesis, Economics and management of enterprises (by economic activity), Lviv University of Business and Law of Lviv, Lviv, Ukraine.

НАУЧНЫЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ПОВЫШЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Заяц О.В., ассистент, заместитель декана факультета «Менеджмент, логистика и туризм», Национальный транспортный университет

Аннотация. В статье обобщаются научно-теоретические предпосылки повышения экономической эффективности автотранспортных предприятий.

Эффективное функционирование автотранспортных предприятий в рыночных условиях во многом зависит от правильности формирования экономического механизма. Проведенный анализ позволил установить, что под экономической эффективностью производства необходимо понимать комплексное отражение результатов функционирования экономического механизма предприятия. С целью определения основных направлений повышений эффективности функционирования автотранспортных предприятий уточнено место экономического механизма в системе управления предприятием.

При формировании структуры экономического механизма повышения эффективности работы автомобильных перевозчиков обоснована необходимость определения механизма в составе управляющей и управляемой подсистем. Определение структуры экономического механизма позволило обосновать основные направления повышения эффективности работы автотранспортных предприятий.

Ключевые слова: эффективность, автотранспортное предприятие, капитал, прибыль, экономическая безопасность, контроллинг.

SCIENTIFIC BACKGROUND OF INCREASING ECONOMIC EFFICIENCY OF MOTOR COMPANIES

Olga Zaiats, Assistant Lecturer, Deputy Dean Faculty of Management, Logistics and Tourism, National Transport University, Kyiv, Ukraine

Abstract. This article contains scientific and theoretical background of increasing economic efficiency of transport companies.

Effective functioning of trucking companies in a market economy is largely dependent on the correct formation of the economic mechanism. The analysis revealed that under the economic efficiency of production it is necessary to understand the complex reflects the results of operation of the economic mechanism enterprise. In order to identify the main areas increases the efficiency of motor companies specified place economic mechanisms in system management. Its purpose is to influence management subject to the object, it has impact on control subsystem controlled by means of techniques.

In forming the structure of the economic mechanism of improving the efficiency of road carriers necessity location block mechanism between the blocks and controlled by management subsystems, allowing economic mechanism to realize its purpose. Determining the structure of the economic mechanism grounded main directions of improving the efficiency of trucking companies.

Keywords: efficiency, motor company, capital, income, economic security, controlling.