

ТЕРНОПІЛЬСЬКА АКАДЕМІЯ НАРОДНОГО ГОСПОДАРСТВА

На правах рукопису

ВАШКІВ ОЛЕКСАНДР ПАВЛОВИЧ

УДК 338.4

**ЕФЕКТИВНІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ ОСНОВНИХ ВИРОБНИЧИХ
ФОНДІВ ВАНТАЖНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ В
УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЇ СУСПІЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ
ВІДНОСИН**

08.06.01 – економіка підприємства і організація виробництва

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук

Науковий керівник

ВИХРУЩ ВОЛОДИМИР ПАВЛОВИЧ

доктор економічних наук, професор

Тернопіль – 1998

ЗМІСТ

В С Т У П	4
РОЗДІЛ 1. ОСНОВНІ ВИРОБНИЧІ ФОНДИ ВАНТАЖНОГО АВТОМО- БІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ І ОСОБЛИВОСТІ ЇХ ВІДТВОРЕННЯ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ	10
§ 1.1. Реструктуризація виробничого потенціалу автотранспортної системи України в умовах становлення ринкових відносин	10
§ 1.2. Особливості структури основних виробничих фондів вантажних автотранспортних підприємств і її формування в умовах перехідної економіки	23
§ 1.3. Відтворення основних виробничих фондів – важлива передумова підвищення ефективності роботи вантажних автотранспортних підприємств	35
РОЗДІЛ 2. ЕФЕКТИВНІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ ОСНОВНИХ ВИРОБНИЧИХ ФОНДІВ: ФАКТОРИ ВПЛИВУ, РЕЗЕРВИ ЗРОСТАННЯ	76
§ 2.1. Показники ефективності використання основних виробничих фондів вантажних автотранспортних підприємств	76
§ 2.2. Аналіз факторів впливу на рівень і динаміку фондівіддачі основних виробничих фондів	94
§ 2.3. Аналіз резервів підвищення ефективності використання основних виробничих фондів вантажного автомобільного транспорту...	114
РОЗДІЛ 3. АДАПТИВНА СПРЯМОВАНІСТЬ ЯКІСНИХ ЗМІН В УПРАВЛІННІ І РЕАЛІЗАЦІЇ ВИРОБНИЧОГО ПОТЕНЦІАЛУ ВАНТАЖНИХ АВТОГОСПОДАРСТВ ТА АКТИВІЗАЦІЇ ІННОВАЦІЙ В УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЇ ЕКОНОМІЧНИХ	

ВІДНОСИН	123
§ 3.1. Маркетинг як інструмент забезпечення збалансованості поточних і стратегічних інтересів вантажних автотранспортних підприємств на ринку транспортних послуг	123
§ 3.2. Реалізація логістичного підходу в системі засобів ефективного використання основних фондів вантажних автопідприємств	135
§ 3.3. Лізинг у системі вантажних автоперевезень як один із засобів формування ефективної структури рухомого складу автогосподарств України	145
В И С Н О В К И	163
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	171
ДОДАТКИ	191

ВСТУП

Специфіка і труднощі розвитку українського суспільства в посткомуністичну епоху вимагають постійного і наполегливого опрацювання концептуальних засад та практичних кроків у реформуванні економіки, впровадженні нетрадиційних форм і методів оновлення та розвитку виробничої бази підприємств різних форм власності, модифікації їх основних виробничих фондів. В сучасних умовах особливо зростає, набуваючи специфічних рис, діяльність вантажного автотранспорту. Об'єктивно постає проблема ефективного використання його основних виробничих фондів, які, власне, і досліджуються у даній роботі на основі статистичних матеріалів про результати діяльності 97 підприємств вантажного автотранспорту Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей.

Актуальність теми. Проблема підвищення ефективності використання основних виробничих фондів вантажного автомобільного транспорту через особливості виробничого процесу цієї галузі та її роль у розвитку народного господарства України набуває сьогодні особливої актуальності. Автомобільний транспорт України, зв'язуючи всі галузі народного господарства в єдиний комплекс, перетворився нині у найбільш масовий вид транспорту, який за обсягом перевезень вантажів і пасажирів не має собі рівних. Від його діяльності у значній мірі залежить ефективність роботи всіх інших галузей народного господарства.

Важливість і актуальність проблеми мобілізації всієї сукупності технічних, організаційних та економічних заходів щодо підвищення ефективності використання основних виробничих фондів значно зростає в сучасних умовах. Перед практикою постають нові завдання, що вимагають розробки та впровадження комплексу заходів, спрямованих на підвищення фондівіддачі. Нерозробленість питань щодо ефективності використання основних виробничих фондів вантажних АТП в умовах перехідного періоду, необхідності впровадження інновацій, диверсифікації методів та засобів управління транспортним процесом є очевидною. Тому не зважаючи на всі об'єктивні та суб'єктивні чинники підвищення ефективності використання основних

виробничих фондів, які позначаються на теорії і практиці цього питання, поставлена проблема є актуальною і потребує свого розв'язання. Опубліковані праці, переважна більшість з яких є принагідними, не дають підстав робити висновки про вичерпаність задекларованої проблеми. Вчені-економісти (Настенко А., Васіна Т., Бородюк В., Орлов П., Остапенко В., Рудченко О., Омелянчик Н., Тютюн М., Супруненко В., Фукс А. та ін.) усвідомлюють необхідність її розв'язання, проте усі спроби, здійснені на сьогоднішній день, не можна вважати достатніми на рівні теорії, а тим більш практики. До того ж майже всі праці (Благодарумової Н., Бистрицької А., Кривошапова І., Каплана Т., Голованенка С., Губіна В., Голобородкіна Б., Попченка Я., Луцкера Г. та ін.) в галузі вантажного автотранспорту, що донедавна вважались фундаментальними, на сьогоднішній день певною мірою втратили свою актуальність.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Матеріали дисертаційної роботи використовуються у навчальному процесі Тернопільської академії народного господарства для підготовки студентів усіх економічних спеціальностей з дисциплін «Економіка підприємств», «Мікроекономіка», «Організація виробництва і збуту», «Економіка нових форм господарювання».

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційного дослідження є вдосконалення методології економічного вивчення та оцінки ефективності використання основних виробничих фондів вантажного автомобільного транспорту України в умовах трансформації суспільно-економічних відносин.

При цьому ставляться такі **завдання**:

- виявити та проаналізувати тенденції функціонування вантажного автомобільного транспорту в сучасних економічних умовах;
- встановити та систематизувати чинники, що впливають на формування величини та структури основних виробничих фондів вантажних автогосподарств;
- дослідити вплив амортизаційної політики держави на відтворювальні процеси у сфері вантажного автотранспорту;

- розробити класифікацію факторів, що впливають на фондівдачу основних виробничих фондів вантажних АТП;
- визначити вплив найбільш вагомих факторів на рівень фондівдачі основних виробничих фондів, встановити закономірності її зміни та резерви зростання;
- оцінити вплив лізингу в системі засобів оновлення основних фондів вантажних автогосподарств;
- розробити і обґрунтувати рекомендації щодо підвищення ефективності використання основних виробничих фондів вантажних автотранспортних підприємств.

Наукова новизна одержаних результатів.

Дисертаційна робота є комплексним науковим дослідженням ефективності використання основних виробничих фондів вантажних автотранспортних підприємств на основі економіко-математичних і статистичних методів з широким використанням комп'ютерної техніки.

У дисертаційній роботі вперше запропоновано ряд цінних пропозицій, що представляють певний науковий і практичний інтерес, зокрема:

- запропоновано новий оціночний показник роботи вантажного автотранспорту;
- розроблено більш досконалу порівняно з чинною класифікацію основних виробничих фондів;
- запропоновано нову методологію побудови показників оновлення і вибуття основних фондів;
- обґрунтовано основні причини порушення відтворювальних пропорцій і процесу відтворення основних фондів вантажного автотранспорту України в сучасних умовах;
- запропоновано новий підхід у встановленні норм амортизації рухомого складу, що базується на врахуванні фактора часу та дії закону спадної ефективності основних фондів;
- розроблена схема класифікації факторів впливу на фондівдачу основних виробничих фондів вантажного автомобільного транспорту;

– проаналізовано і кількісно виміряно вплив окремих факторів та їх сукупності на рівень і динаміку фондівдачі основних виробничих фондів вантажного автомобільного транспорту Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей, виявлені резерви її зростання;

– систематизовано принципи удосконалення транспортного обслуговування споживачів;

– обґрунтована необхідність якісних змін в управлінні і реалізації виробничого потенціалу вантажних АТП та активізації інновацій в системі заходів підвищення ефективності використання основних виробничих фондів.

Практичне значення одержаних результатів. Розроблені у дисертаційному дослідженні теоретичні питання, що стосуються вдосконалення класифікації основних фондів, методології побудови головного оціночного показника роботи вантажного автотранспорту, коефіцієнтів оновлення та вибуття основних фондів, способу нарахування амортизації рухомого складу, систематизації принципів удосконалення транспортного обслуговування мають певну наукову і практичну цінність. Їх впровадження та використання збагатить наукову методологію вивчення ефективності використання основних виробничих фондів, сприятиме прискоренню інноваційних процесів, отриманню більш достовірних даних про діяльність автомобільного транспорту.

Виявлені у результаті дослідження резерви можуть бути покладені в основу екстраполяції і прогнозування зростання фондівдачі основних виробничих фондів автомобільного транспорту на перспективу. Коефіцієнти множинної регресії дають можливість об'єктивно оцінити виробничу діяльність окремих АТП, співставити показники фондівдачі між окремими автотранспортними підприємствами, в цілому по областях чи регіонах. Разом з тим вони дозволяють виявити ступінь коливності рівнів фондівдачі, зумовлених неоднаковою ефективністю використання наявних виробничих чинників окремими автотранспортними підприємствами.

Результати дисертаційного дослідження схвалені Державним департаментом автомобільного транспорту України, Тернопільським

територіально-виробничим об'єднанням державних підприємств автомобільного транспорту. Окремі положення праці та розробки дисертанта враховуватимуться у поточному та перспективному плануванні їх роботи.

Особистий внесок здобувача:

- розроблено нові методологічні підходи у побудові головного оціночного показника роботи вантажного автотранспорту;
- запропоновано більш досконалу порівняно з чинною класифікацію основних виробничих фондів;
- розроблено нову методологію побудови показників оновлення і вибуття основних фондів;
- виявлено основні причини порушення процесу відтворення основних фондів вантажного автотранспорту України в сучасних умовах;
- обґрунтовано доцільність впровадження нових методів обчислень аморти-заційних відрахувань;
- запропоновано схему класифікації факторів впливу на фондівіддачу основних фондів вантажного автотранспорту;
- проаналізовано і кількісно виміряно вплив окремих факторів та їх сукупності на рівень фондівіддачі основних виробничих фондів вантажного автомобільного транспорту Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей, виявлені резерви її підвищення;
- здійснено систематизацію принципів удосконалення транспортного обслуговування споживачів;
- обґрунтовано якісно нові підходи щодо використання виробничого потенціалу вантажних АТП та активізації інновацій в системі заходів підвищення ефективності використання основних виробничих фондів.

Апробація результатів дисертації. Дисертація обговорювалась на засіданні кафедри економіки підприємств і корпорацій Тернопільської академії народного господарства. Результати дослідження викладені у виступах автора на III-ій міжнародній конференції «Франція та Україна, науково-практичний досвід у контексті діалогу національних культур» (м. Дніпропетровськ, 1996), міжвузівській науково-практичній конференції щодо проблем розвитку України

у перехідний період до ринку (м. Тернопіль, 1996), III-ій міжнародній науковій конференції «Проблеми економічної інтеграції України в Європейський Союз: регіональні і соціально-економічні аспекти» (м.Форос, 1998). Основні положення дисертації викладені в 11 публікаціях.

Публікації. Результати дослідження опубліковані у 2-х монографіях загальним обсягом 34,1 д.а., з яких особисто автора, що стосуються питань дисертації, 1,0 д.а., 2-х навчальних посібниках загальним обсягом 12,3 д.а., з яких автора, що стосуються питань дисертації, 1,3 д.а., брошурі загальним обсягом 1,7 д.а., з яких автора, що стосуються питань дисертації, 0,7 д.а., 2-х статтях в наукових журналах загальним обсягом 0,5 д.а., з яких авторіві належить 0,2 д.а., статті, опублікованій у збірнику наукових праць загальним обсягом 0,4 д.а., з яких авторіві належить 0,4 д.а., 3-х статтях, опублікованих у збірниках матеріалів конференцій загальним обсягом 1,6 д.а., з яких особисто авторіві належить 1,6 д.а.

РОЗДІЛ 1

ОСНОВНІ ВИРОБНИЧІ ФОНДИ АВТОПІДПРИЄМСТВ ВАНТАЖНОГО ТРАНСПОРТУ І ОСОБЛИВОСТІ ЇХ ВІДТВОРЕННЯ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

§ 1.1. Реструктуризація виробничого потенціалу автотранспортної системи України в умовах становлення ринкових відносин

Особливістю нинішнього етапу економічного розвитку України є її перехідний стан від командно-адміністративної економіки до економіки ринкового типу. Одним із важливих напрямів підвищення ефективності суспільного виробництва в цих умовах є здійснення збалансованої економічної політики, спрямованої на розв'язання конкретних завдань стабілізації та відновлення економічного зростання, пошуки шляхів інтенсифікації виробництва, більш раціонального використання виробничого потенціалу, повсюдної економії всіх видів ресурсів, підвищення якості роботи.

Матеріальною передумовою зростання продуктивності суспільної праці, збільшення обсягів виробництва сукупного суспільного продукту і національного доходу України є підвищення ефективності використання основних виробничих фондів.

Проблема підвищення ефективності використання основних виробничих фондів вантажного автомобільного транспорту через особливості виробничого процесу цієї галузі та її роль у розвитку народного господарства України набуває сьогодні особливої актуальності. Автомобільний транспорт України перетворився нині у найбільш масовий вид транспорту, який за обсягом перевезень вантажів і пасажирів не має собі рівних. Тому цілком зрозумілим і виправданим є постійний інтерес представників економічної науки до проблеми ефективного використання основних виробничих фондів загалом і у сфері вантажного автотранспорту зокрема. Ця проблема досліджується на рівні ґрунтовних монографічних праць (Ребров Ю.В. «Проблемы использования основных производственных фондов», Лемпа С.В., Полторигін В.К. «Повышение эффективности использования основных производственных фондов», Волков Ф.М., Кашкін І.Т. «Повышение эффективности основных производственных фондов в процессе интенсификации»), так і спеціальних

журнальних статей Настенка А., Васиної Т., Бородюка В., Орлова П., Остапенка В., Рудченка О., Омелянчика Н., Тютюна М., Супруненко В., Фукса А. та ін.

Усвідомлення необхідності і пошук шляхів ефективного використання основних виробничих фондів у галузі вантажного автотранспорту у різний час перебували в полі зору таких вчених, як Благоразумова Н.І., Бистрицька А.К., Кривошапов І.Г. («Эффективность использования производственных фондов автомо-бильного транспорта»), Каплан Т.Л. («Пути повышения эффективности использования основных фондов на автомобильном транспорте»), Голованенко С.Л., Губін В.А., Голобородкін Б.М. («Эффективность использования материально-технической базы автотранспорта»), Попченко Я.А., Луцкер Г.Д. («Пути повышения эффективности грузовых автомобильных перевозок»). Ці вчені досліджували ефективність використання основних виробничих фондів в умовах планової економіки.

З повагою ставлячись до висновків, зроблених авторами згаданих праць, мусимо, проте, враховувати і фактор часу, і, що значно важливіше, зміну суспільно-економічних відносин, яка змінила й умови функціонування вантажного авто-транспорту в Україні. Причому цей процес далекий від стабілізації ще й сьогодні. Саме тому об'єктивно виникає проблема нового підходу у використанні основних виробничих фондів. Опираючись на досягнення представників як вітчизняної, так і зарубіжної наукової думки у цій сфері, мусимо зважати на означені чинники. Проблеми ефективного використання основних фондів на сьогодні гостро стоять у всіх сферах економіки України.

Суттєвий спад обсягів промислового виробництва в Україні логічно призвів до неминучого скорочення обсягів вантажних перевезень. Аналіз сучасного парку вантажних автомобілів України [див., напр., 81; 161; 201; 203], що склався внаслідок технічної політики колишнього державтопрому, засвідчує серед його основних недоліків низькі технічні характеристики (надійність, паливна економічність, екологічність) та неоптимальність структури за вантажопідіймальністю та типами рухомого складу.

Автомобілі вантажопідіймальністю 2,0 – 5,0 т складають сьогодні більшу частину автопарку, тоді як оптимальна їх кількість не повинна перевищувати 20 %. Не вистачає автомобілів вантажопідіймальністю до 2,0 т: їх сьогодні лише 18 % при потребі – 40 %. У розвинених країнах автомобілі цього класу складають основну частину рухомого складу. У Франції, наприклад, їх 88 % від

загальної кількості парку, в Японії – 82 %, у США – 85 %, Великобританії – 75%, Італії – 68 %, Німеччині – 60 % [див.: 201, с. 2].

Невідповідність складу вантажного автотранспорту сучасній структурі попиту на автоперевезення виявляється і за типом кузова. Бортові автомобілі в Україні складають 39,2 % при потребі – 25 %, самоскидні – 35 %, а потрібно – 30 %, фургони – 14,3 %, що на 12 % менше від потреби, рефрижератори біля 1 % при нинішній потребі – 20 %.

Повільно здійснюється дизелізація вантажного автомобільного парку. Так, для автомобілів вантажопідймальністю понад 2,0 т таких лише 22 %, тоді як у Німеччині і Франції вантажівки такого класу майже всі обладнані дизельними двигунами.

Враховуючи те, що транспорт в Україні споживає 30 % усього рідкого палива, то переведення автомобілів на дизельні двигуни дозволить знизити споживання нафти у 4 – 7 разів [див.: там само, с. 2 – 3].

Необхідність реформування виробничої бази та удосконалення методів організації транспортного обслуговування зумовлена й інтеграційними процесами, які відбуваються у сфері транспорту та геополітичним і соціально-економічним положенням України. Активізація взаємовигідного співробітництва з іншими країнами є для України важливим питанням, оскільки вона знаходиться на перетині головних транспортних напрямків Євразійського континенту, а сформовані широтні і меридіальні транспортні шляхи мають тисячолітню історію. Однак, забезпеченість України автомобільними шляхами ще низька. «Щоб досягти забезпеченості авто-шляхами рівня європейських країн, необхідно побудувати близько 200 тис. км шляхів, у т. ч. 60 % у сільській місцевості» [161, с. 31]. Частково цьому сприятиме реалізація прийнятої 12.03.1997 р. Кабінетом Міністрів України Програми створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів [див.: 188, ст. 588; 70, с.33]. Користь від будівництва нових автомагістралей для України більш, ніж очевидна. Це – до 1 мільйона нових робочих місць; у сфері автоперевезень підвищиться швидкість руху транзитних вантажівок, яка сьогодні не перевищує 16 км/год., тоді як у Європі – 72 км/год. З огляду на те, що Україна за дослідженням англійського інституту РЕНДЕЛ, проведеним у 1995 р., має найвищий серед держав Європи коефіцієнт транзитності території, який дорівнює 3,11 (у Польщі він складає 2,72), реалізація цієї програми дозволить Україні додатково отримати 6 – 7 млрд. американських доларів прибутку від

транзиту [див.: 11, с. 4]. «Транспортна система України, – як слушно зауважив М. Габрель, – має розвиватись, трансформуючись із регіональної (якою вона була у складі народно-господарського комплексу колишнього СРСР) в організаційно, фінансово і юридично самостійну національну систему, що тісно інтегрується в загальноєвропейські транспортні комунікації» [45, с. 120]. Виходячи з цих реалій, поліпшення транспортних зв'язків України з іншими державами, підвищення рівня конкурентоспроможності вітчизняних автопідприємств на міжнародному ринку транспортних послуг і подолання залежності України від іноземних перевізників є наріжним каменем сучасної політики держави у сфері вантажних автоперевезень. Одним з перших кроків у цьому напрямку було затвердження постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.1994 р. № 475 «Положення про національного автомо-більного перевізника». Серед його основних вимог, дотримання яких є необхідним для здобуття автотранспортним підприємством статусу національного перевізника, є вимога щодо підвищення якісних характеристик автомобілів. Відповідно до ст. 2 цього положення не менше 50 % рухомого складу автогосподарств повинні становити автомобілі, що відповідають міжнародним технічним вимогам [див.: 170]. На забезпечення належного рівня виконання транспортної роботи вітчизняними автопідприємствами спрямовані заходи Уряду України, що знайшли своє відображення в прийнятті ряду законодавчих та нормативних актів, серед яких вдосконалення системи ліцензування внутрішніх і міжнародних автоперевезень вантажів [див.: 184], створення безпечних умов для перевезень автомобільним транспортом [див.: 172; 182] та інші [див.: 87; 103].

На сьогодні в Україні за даними Асоціації міжнародних автоперевізників кількість офіційно зареєстрованих перевізників перевищує 790 (у 1991 р. їх було понад 40). Найбільшу частку учасників (87,1 %) складають невеликі автопідприємства, парк рухомого складу яких нараховує від 1 до 20 вантажівок [див.: 58, с. 79]. «В основному це приватні компанії, що працюють за довгостроковими угодами з постійними замовниками, причому немалу частку серед них займають фірми – представництва крупних міжнародних корпорацій, дочірні підприємства іноземних компаній або українські підприємства зі 100 %-ним іноземним капіталом» [50, с. 72]. Однак серед них слабо представлені крупні підприємства, автопарк яких складає понад 50 вантажівок (2,7 %) [див.: 58, с. 79]. В основному це колишні державні під-

приємства, що на сьогодні акціоновані, і які успадкували не тільки застарілу матеріальну базу, але й негативний авторитет «Совтрансавто». Господарська діяльність останнього «не була не тільки досконалою, але й достатньо ефективною, причому як у структурному, так і в організаційно-управлінському відношеннях» [211, с. 80]. Як наслідок, частка вантажів, перевезених у міжнародному сполученні досліджуваними автогосподарствами Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей, за підсумками 1996 р. заледве перевищує 1 % від загального обсягу перевезень.

Поряд з тим існуюча щільність зовнішньоекономічних зв'язків далеко не завжди є свідченням їх доцільності і раціональності. Так, наприклад, з позицій сьогодення простежується неефективність підходів у колишньому СРСР щодо місця транспорту в економічній системі і принципів формування транспортних зв'язків. І це не тільки прорахунки, які є практично неминучими за умови централізації планування. Основна їх причина крилась у відмежованості і негнучкості правової бази перевезень, з допомогою якої суворо контролювались організаційно-технологічні зв'язки транспортного комплексу. «Міжнародні автомобільні перевезення в СРСР монополюно протягом останніх двадцяти п'яти років здійснювались через систему «Совтрансавто» Міністерства автомобільного транспорту РРФСР. Підприємства інших республік лише залучались до перевезень» [99, с. 4].

Структурні зрушення, які сьогодні спостерігаються в транспортній системі України, значною мірою зумовлені структурною перебудовою автомобільного транспорту, де найбільш активно відбувався процес приватизації.

Зараз в системі вантажних автоперевезень країни поряд з державними підприємствами з'явилися автогосподарства, власниками яких є акціонери, окремі громадяни, орендарі. В основному «перевагу надано акціонерним товариствам відкритого чи закритого типу» [2, с. 20]. В Івано-Франківській, Львівській і Тернопільській областях питома вага вантажних автомобілів, що знаходяться у колективній власності, зросла протягом 1993 – 1997 рр. з 36,5 до 65,9 %; у державній – скоротилася з 56,8 до 20,2 % (див. рис. 1.1.1).



Рис. 1.1.1. Структурна характеристика парку вантажних автомобілів за формами власності в Івано-Франківській, Львівській та Тернопільській областях, %

Зокрема, лише в Тернопільській області кількість вантажівок, що перебувають у приватній власності, протягом цього ж періоду зросла з 1257 до 3423 одиниць. Всі ці процеси «значно розширили конкурентне середовище на ринку транспортних послуг, хоча проте і не покращили їх якості» [69, с. 3]. Державна програма приватизації автомобільного транспорту, яка за задумом повинна була кардинально оздоровити галузь, поки що з цим завданням не справилась.

Приватизовані та державні автотранспортні підприємства сьогодні працюють малоефективно. Автогосподарства зіткнулися з проблемами адаптації до ринкових відносин. Для автопідприємств характерною стала наявність вільних, незавантажених замовниками потужностей. Разом з тим сама по собі зміна форми власності чи то загалом в економіці України, чи у сфері вантажних автомобільних перевезень не забезпечує підвищення ефективності виробництва, оскільки здійснювана «приватизація не вирішує головного завдання, яке бачиться у поєднанні праці і власності» [76, с. 43] і сам процес приватизації «мало пов'язаний з якісною зміною управління об'єктами, що приватизуються» [52, с. 60]. В результаті «колективні інтереси в цих умовах втратили свої пріоритети і перестали бути стимулом для поліпшення виробничо-господарської діяльності» [23, с. 55]. У більшості випадків приватизовані АТП не змінюють кардинальним чином своєї економічної поведінки. Це стосується тарифної, маркетингової, виробничої політики. Не ставлять собі за мету максимізацію прибутку і його реінвестування. Тобто, можна стверджувати, що в силу об'єктивних і суб'єктивних причин на сьогодні «мікроекономіка лишається переважно соціалістичною – з браком властивих для

ринкових (відповідно до змін) систем реакцій пристосування відносних цін, співвідношень попиту і пропозиції тощо» [210, с. 65]. Економічні результати роздержавлення і приватизації в авто-транспортній галузі мало чим відрізняються від загальних результатів в Україні. І хоча за попередніми підсумками 1997 р. «вперше вдалося припинити спад обсягів вантажних перевезень і навіть одержати деякий приріст, близько 1 %», що відбулося «в першу чергу, завдяки розширенню ринку автомобільних послуг» [173, с. 6]. Та це ще не є свідченням докорінних якісних змін в управлінні та реалізації виробничого потенціалу вантажних автотранспортних підприємств України.

Підвищення ефективності транспортного процесу можливе за рахунок заміни застарілого рухомого складу і обладнання на нове, використання більш прогресивних технологій і форм обслуговування, поглиблення маркетингових досліджень, вдосконалення управління. Усі ці процеси є тривалими в часі і потребують значних додаткових інвестицій, а, отже, їх вирішення вимагає більш глибокого усвідомлення та врахування тих чинників, що формують результативність виробничо-господарської діяльності.

У розрізі цього кола питань одним з чинників, а одночасно й матеріальною основою у забезпеченні ефективності використання потужностей вантажних АТП є основні виробничі фонди. Найбільш повне їх використання, і в першу чергу – рухомого складу, устаткування майстерень та зон технічного обслуговування, а також виробничих площ сприяє поліпшенню кількісних і якісних характеристик вантажних перевезень без додаткових капітальних вкладень. Підвищення рівня використання основних виробничих фондів позначається позитивно в усіх сферах діяльності автогосподарств, охоплюючи найрізноманітніші її аспекти: від соціаль-но-психологічних до виробничо-господарських.

При вивченні питань підвищення ефективності використання основних виробничих фондів одним з найбільш важливих завдань є аналіз величини їх вартості. Звертаючись до нього, слід враховувати вплив макроекономічного середовища на формування величини загальної вартості основних фондів. В сучасних умовах безпосереднє здійснення такого аналізу утруднюється існуючою в Україні невідповідністю між реальною і фактичною вартістю основних засобів. Це, в свою чергу, стало однією з головних причин порушення інвестиційних процесів та відтворення основних фондів.

Так, на кінець 1990 р. загальна вартість основних виробничих фондів досліджуваних автотранспортних підприємств Тернопільської області (в перерахунку на долари США) становила за офіційним курсом Національного банку України (1 амер. дол. = 0,64 руб.) 63,53 млн. амер. дол., а за ринковим і обмінним інтуристів-ським курсом (1 амер. дол. = 4 руб.) – 10,16 млн. амер. дол., що, на думку українського економіста В. Бородюка, і відповідало приблизно їх реальній вартості [див.: 26, с. 8 – 9].

Проте на кінець 1992 р. загальна вартість основних виробничих фондів з урахуванням їх переоцінки становила за офіційним курсом Національного банку України (1 амер. дол. = 637 укр. крб.) уже 0,95 млн. амер. дол., а за неофіційним ринковим (1 амер. дол. = 750 укр. крб.) – 0,807 млн. амер. дол., тобто при розрахунках за офіційним курсом вона зменшилася порівняно з 1990 р. майже у 66,9 раза, а за ринковим курсом – у 12,6 раза, що не може не викликати сумніву в її об'єктивності.

На кінець 1993 р. загальна вартість основних виробничих фондів вказаних вантажних автотранспортних підприємств з урахуванням переоцінки станом на 1 серпня цього ж року за офіційним курсом Національного банку України (1 амер. дол. = 12610 укр. крб.) становила 2,76 млн. амер. дол., а за ринковим (1 амер. дол. = 32000 укр. крб.) – 1,1 млн. амер. дол. Отже, за офіційним курсом вона збільшилася порівняно з 1992 р. у 2,9 раза; за неофіційним – у 1,36 раза. Однак, зіставляючи з даними 1990 р., загальна вартість основних виробничих фондів АТП Тернопіль-ської області зменшилася відповідно у 23 та у 9,2 раза за офіційним і ринковим курсами долара США.

Відтак, найменше значення величини загальної вартості основних виробничих фондів (у доларах США) склалося на початок 1995 р. (див. рис. 1.1.2), оскільки від серпня 1993 р. до лютого 1995 р. індексація їх балансової вартості не здійснювалася.

«Заниження реальної вартості основних фондів і несистематичне проведення їх індексації в умовах інфляції призвели до істотного погіршення їх відтворення у зв'язку з недорахуванням значних обсягів амортизації та невиконанням нею своїх функцій» [26, с. 9]. Детальніше це питання розглядається у третьому параграфі цього розділу.

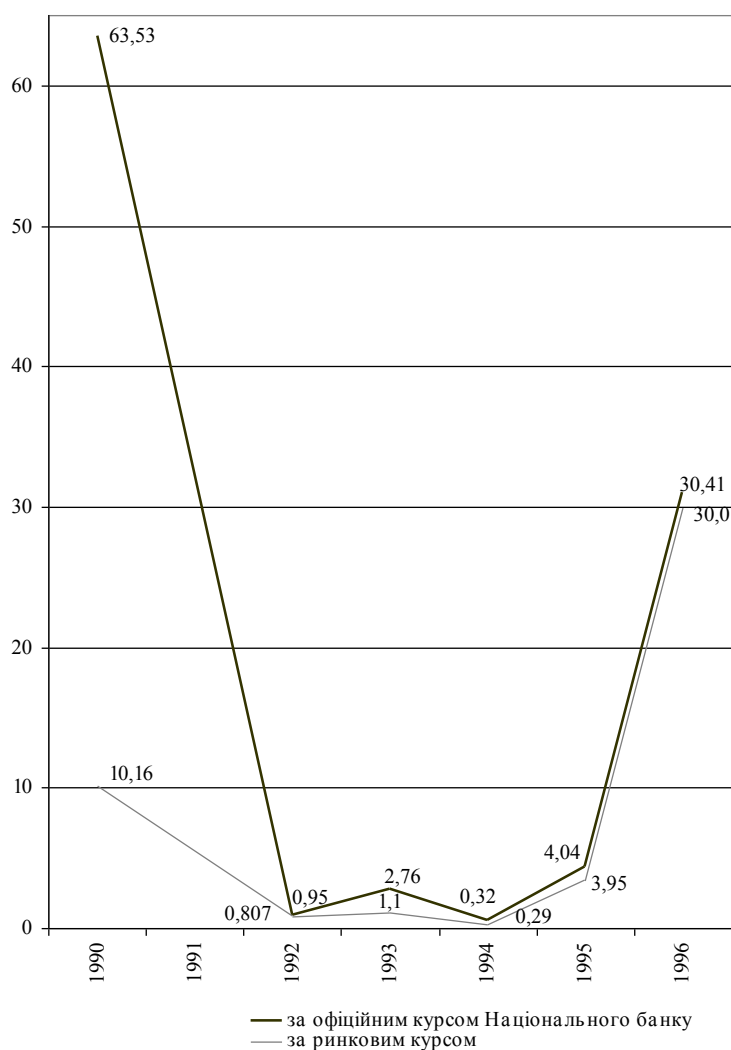


Рис. 1.1.2. Коливання величини вартості основних виробничих фондів вантажних автотранспортних підприємств Тернопільської області у перерахунку на долари США за офіційним та ринковим курсами

В умовах загального спаду виробництва різко скорочується потреба в перевезеннях вантажів, зростає незатребуваність рухомого складу автогосподарств. Утримувати надлишкові виробничі потужності в умовах складного фінансового становища стає недоцільно. За підсумками 1996 р. парк вантажівок автотранспортних підприємств України скоротився на чверть [див.: 217, с. 8]. Скорочення реального валового внутрішнього продукту на кінець 1997 р. сягнуло 31,1 % від рівня 1990 р. і зумовлене цим зменшення обсягів перевезень до 27,6 % від рівня того ж року (див. табл. 1.1.1 і рис.1.1.3) стало однією з

головних причин, в результаті якої загальна вартість основних виробничих фондів в порівняльних цінах протягом вказаного періоду знизилася на 35-40 %.

Таблиця 1.1.1

Динаміка реального валового внутрішнього продукту, обсягів перевезень вантажів та вантажообігу, % (1990 = 100 %)

Показник	Роки											
	1960	1970	1980	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Темпи приросту реального ВВП*	...	...	...	...	100,0	90,5	82,1	60,1	36,0	33,5	31,4	31,3
Темпи приросту перевезень вантажів в Україні	34,3	62,5	89,7	96,5	100,0	98,1	76,0	57,4	38,2	32,8	25,6	27,6
в т. ч. по областях:												
Івано-Франківська	34,9	69,2	111,6	119,5	100,0	94,1	81,3	68,2	47,4	43,2	29,5	29,0
Львівська	25,3	60,1	88,6	98,9	100,0	90,5	73,0	59,7	40,6	27,3	18,8	19,1
Тернопільська	28,2	58,3	87,8	101,2	100,0	89,4	74,7	49,1	37,4	35,4	26,0	26,1
Темпи приросту вантажообігу	22,2	52,2	88,0	89,8	100,0	98,5	81,1	71,8	44,3	38,9	27,9	27,7

* До 1990 р. валовий внутрішній продукт не розраховувався.

Величина вартості основних виробничих фондів автотранспортних підприємств формується під впливом різних чинників. До них можна віднести: кількість і вартість одиниць рухомого складу, виробничого і допоміжного устаткування, будівель, споруд, наявність виробничих потужностей автотранспортних підприємств для організації технічного обслуговування, ремонту і зберігання автомобільного парку тощо.

Транспортні засоби є основним знаряддям праці в процесі отримання транспортної продукції. Незначна питома вага всіх інших основних фондів пояснюється частково характером виробництва транспортної продукції, яка не потребує ніяких інших засобів виробництва, крім рухомого складу.

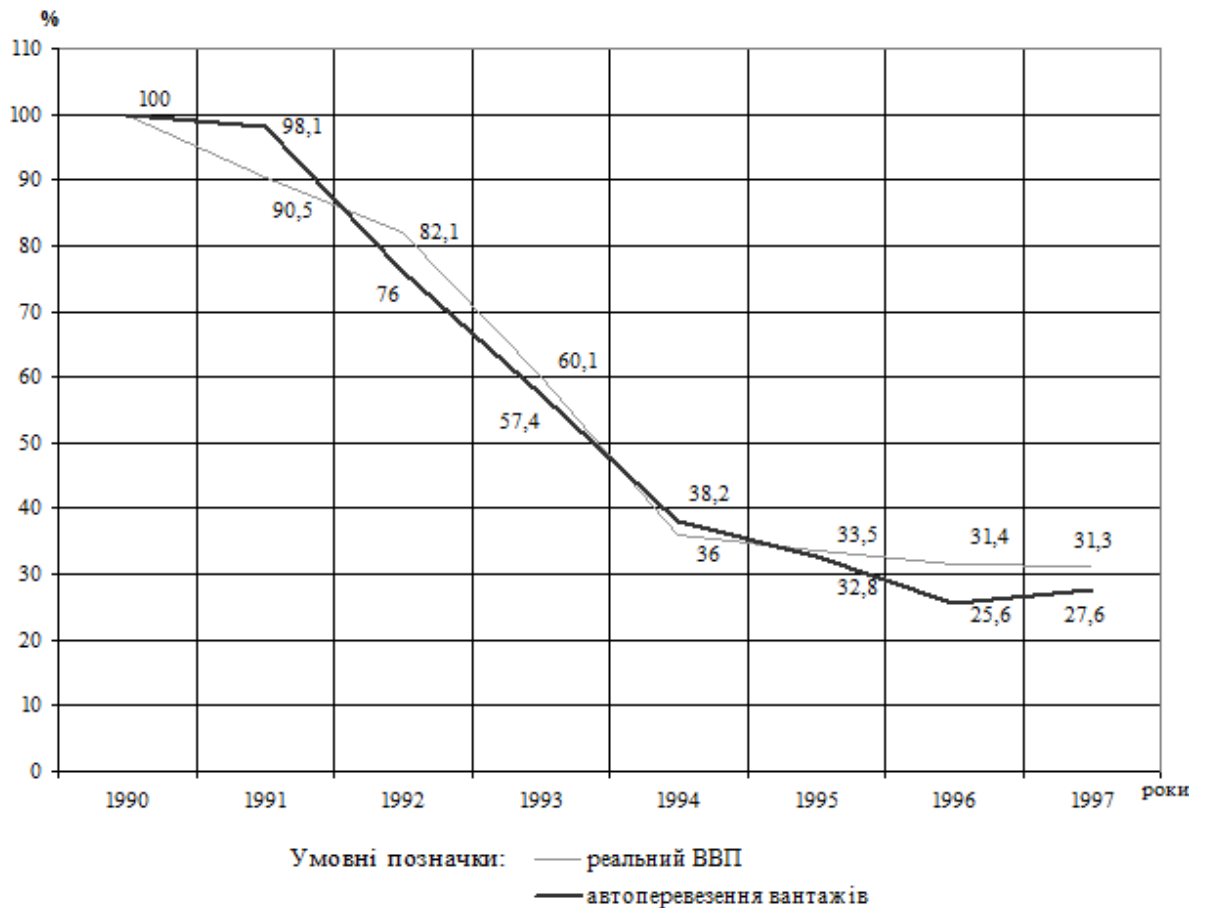


Рис. 1.1.3. Динаміка реального валового внутрішнього продукту та обсягів автоперевезень вантажів

Вартість виробничих основних фондів (без вартості транспортних засобів) в розрахунку на один середньосписковий автомобіль автотранспортного підприємства є показником, за допомогою якого характеризують їх технічну оснащеність. Середній рівень цього показника, що розрахований на базі різних автотранспортних підприємств, дає можливість зіставляти їх оснащеність.

Дані про вартість основних виробничих фондів (без вартості транспортних засобів) в розрахунку на один середньосписковий автомобіль вантажних автотранспортних підприємств Івано-Франківської, Львівської і Тернопільської областей, наведені в табл. 1.1.2., показують, що найбільш високий рівень технічної оснащеності спостерігається в автотранспортних підприємствах Тернопільської області, де у 1996 р. він складав в середньому 16, 893 тис. грн., і який в 1,87 та у 1,55 раза вищий від аналогічних в Івано-Франківській і Львівській областях. Це свідчить про високу концентрацію основних виробничих фондів та значні потенційні можливості автогосподарств області.

Таблиця 1.1.2

Оснащеність вантажних автотранспортних підприємств
Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей у 1996 р.,
тис. грн. в розрахунку на один вантажний автомобіль

Область	В середньому по областях	Групи автогосподарств залежно від величини вартості основних фондів, тис. грн.			
		до 1000	1001-4000	4001-7000	7001 і більше
Івано-Франківська	9,006	3,205	14,844	10,571	17,290
Львівська	10,834	4,849	11,428	14,985	12,450
Тернопільська	16,839	6,170	22,517	47,007	10,158
По регіону	11,827	4,787	17,514	17,011	12,456

Звернемо увагу на те, що збільшення вартості основних виробничих фондів (без вартості транспортних засобів) на один середньосписковий автомобіль в авто-транспортних підприємствах свідчить про ріст вартості пасивної частини основних фондів, а отже, підвищення технічної оснащеності автотранспортних підприємств, внаслідок чого постійно збільшуються виробничі потужності по ремонту і техніч-ному обслуговуванню автомобілів, поліпшуються умови праці робітників, підвищується рівень механізації виробничих процесів.

Необхідно зауважити, що показник вартості основних фондів на один авто-мобіль залежить від ряду чинників, основними з яких є:

1. Середня кількість автомобілів, причепів і напівпричепів автотранспортних підприємств.
2. Середня вантажопідймальність автомобіля.
3. Середньодобовий пробіг одного автомобіля.
4. Коефіцієнт випуску автомобілів на лінію і тривалість перебування їх на лінії.
5. Ступінь зношеності рухомого складу.

6. Спосіб організації технічного обслуговування і ремонту рухомого складу.

7. Відносна кількість місць стоянок автомобілів у закритих приміщеннях.

8. Організація і спосіб виконання будівельно-монтажних робіт.

9. Величина цін на будівельні матеріали, виробниче і силове устаткування.

На сьогодні немає достатньо обґрунтованої методики визначення нормативу вартості основних фондів на один автомобіль, внаслідок чого його величина береться з проектів автотранспортних підприємств, що недостатньою мірою відображає конкретні умови його роботи.

Природньо, що різний рівень оснащеності АТП забезпечує різний рівень ефективності використання основних фондів.

Аналізуючи динаміку розвитку основних виробничих фондів вантажних автотранспортних підприємств Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей, неважко помітити, що зміни величини основних фондів різних авто-підприємств, а тим більше різних галузей проходять непропорційно до змін кількості автомобілів у них. Це відбувалося через ряд причин, однією з яких є ступінь зношеності рухомого складу.

Зниження рівня оновлення рухомого складу вимагає від автотранспортних підприємств експлуатувати автомобілі понад амортизаційний строк їх служби, в той же час підвищення рівня зношеності автомобілів призводить до збільшення обсягу робіт, пов'язаних із їх технічним оглядом і ремонтом. Це, в свою чергу, вимагає розширення виробничих потужностей майстерень, профілакторіїв і утеп-лених стоянок, що приводить до зростання вартості основних виробничих фондів.

Питання впливу зношення і відтворення основних фондів на динаміку обсягу і структури основних виробничих фондів розглядаються у наступних параграфах.

§ 1.2. Особливості структури основних виробничих фондів вантажних автотранспортних підприємств і її формування в умовах перехідної економіки

Показники динаміки основних виробничих фондів автотранспортних підприємств дають характеристику їхніх кількісних змін. Щодо якісних змін, які відбулись в основних фондах за певний період, то їх можна простежити за допомогою вивчення структури. Характеризуючи кількісно матеріально-речові елементи основних фондів і співвідношення між ними, ми розкриваємо структуру, аналіз якої дозволяє виявляти закономірності кількісних змін цих елементів і основних фондів в цілому.

Вивчення структури основних виробничих фондів автотранспортних підприємств проводиться на основі прийнятої офіційною статистикою класифікації, яка передбачає залежно від їх функціональної ролі в процесі виробництва поділ на такі групи:

I. Будинки; II. Споруди; III. Передавальні пристрої; IV. Машини і устаткування: силові машини і устаткування, вантажно-розвантажувальні механізми, вимірювальні та регулювальні прилади, пристрої та лабораторне устаткування, обчислювальна техніка, засоби зв'язку і інші машини та устаткування; V. Транспортні засоби; VI. Інструменти; VII. Виробничий інвентар та приладдя; VIII. Господарський інвентар; IX. Інші основні фонди.

Наведену класифікацію можна використовувати при розв'язанні різних загальних завдань економічного дослідження.

Однак, вона не дозволяє детально вивчити основні фонди з точки зору їхньої ролі у виробничому процесі, створює певні труднощі в техніко-економічних розрахунках при вивченні показників технічної оснащеності підприємств і ефективності використання основних фондів. Її позиції не чітко визначають технологічну структуру основних фондів у вигляді співвідношення активної і пасивної частин, не забезпечують можливості вивчати галузеве походження і функціональний склад основних виробничих фондів. Перешкодою для розв'язання цих завдань є наявність у діючій класифікації укрупнених груп основних фондів. Так, у групу «Споруди», наприклад, крім

об'єктів, що забезпечують умови виробництва (сховища, огорожі), включають і такі, які виконують активні функції основних фондів (функції знарядь праці), наприклад, гідроспоруди, газові і нафтові свердловини та інші.

Всі об'єкти, що входять у дану групу, є, як правило, результатом будівельно-монтажних робіт, виготовлені переважно з продукції чорної металургії та про-мисловості будівельних матеріалів. В цьому розумінні вони однорідні. Щодо їх призначення і речово-натурального складу, то вони надзвичайно різноманітні. До цієї групи включають і гірничопрохідні споруди (шахти, кар'єри, свердловини, тощо), і гідроспоруди (греблі, канали, дамби), і транспортні споруди (дороги залізничні і автомобільні, естакади тощо), і споруди, що виконують технічні функції, необхідні для виробничого процесу (сушильні печі, пропарювальні камери), що, по суті, як і силові та робочі машини є активною частиною основних фондів. В цю ж групу включають і об'єкти, що забезпечують умови виробництва (сховища, огорожі).

Наявність в групах діючої класифікації різних елементів основних фондів не дозволяють вивчати співвідношення їх активної і пасивної частин, технологічної структури, галузевого походження та прогресивних тенденцій.

На нашу думку, класифікація основних фондів повинна здійснюватися за схемою, яка пропонується нижче.

Класифікація основних виробничих фондів:

I. Будівлі:

- 1) цехові;
- 2) адміністративні;
- 3) складські.

II. Споруди:

- 1) гірничопрохідні (свердловини, кар'єри);
- 2) гідроспоруди (греблі, канали, дамби);
- 3) транспортні (автомобільні дороги, залізничні колії, мости).
- 4) споруди, що виконують функції, необхідні для виробничого процесу (димові труби, сховища).

III. Передавальне устаткування:

- 1) для передачі електричної енергії (повітряні і кабельні електромережі);
- 2) для передачі теплової енергії (тепломережі, паропроводи);
- 3) для передачі механічної енергії (трансмисії, транспортери і ін.).

IV. Силові машини і устаткування:

- 1) енергогенеруюче устаткування, яке перетворює потенційну енергію природних ресурсів в необхідний вид енергії (генератори, турбіни, двигуни внутрішнього згорання);
- 2) енергоперетворювальне устаткування – пристрої для зміни параметрів енергії одного і того ж виду (трансформатори і ін.);
- 3) приймачі енергії (електродвигуни, електродвигуни, електродвигуни).

V. Робочі машини і устаткування:

- 1) для механічної обробки (металорізальні верстати, преси);
- 2) для термічної обробки (домни, мартени);
- 3) для електрофізичної обробки (електрозварювальні апарати);
- 4) для електрохімічної обробки (електролітичні ванни тощо);
- 5) для хімічної обробки (реактори, автоклави і ін.).

VI. Контрольно-вимірювальні, випробувальні і управлінські машини та прилади:

- 1) контрольно-вимірювальні і випробувальні прилади та пристрої;
- 2) облікові і управлінські машини.

VII. Транспортні засоби:

- 1) автомобілі, автобуси;
- 2) причепа (різні);
- 3) локомотиви, паровози тощо;
- 4) вагони, платформи і ін.;
- 5) трубопроводи (для транспортування різних рідких і газоподібних речовин – газу, води, нафти, цементу тощо).

VIII. Інструменти (відбійні молотки, вібратори, електродрилі тощо).

IX. Виробничий інвентар і прилади (верстаки, універсальні контейнери).

X. Господарський інвентар (меблі, друкарські машинки тощо).

XI. Інші основні фонди (бібліотеки і ін.).

Побудована таким чином класифікація основних виробничих фондів дозволяє розмежувати будівлі цехові від будівель адміністративних та складських; споруди, що пов'язані з розробкою мінеральних і використанням водних ресурсів, транспортні споруди і споруди, що виконують технічні функції; розподілити передавальні пристрої на окремі підгрупи залежно від виду транспортованої енергії і галузевого походження засобів; виділити в групі робочих машин і устаткування підгрупи щодо методів впливу на предмет праці і галузевого походження. Кількість в ній позицій і принципи систематизації груп відповідають завданням сьогодення, полегшують вивчення структури і ефективності використання основних виробничих фондів автотранспортних підприємств.

Вивчення структури основних виробничих фондів, виявлення тенденцій її зміни найбільш повно розкривається при розгляді і аналізі відповідних процесів та їх показників у динаміці. Співвідношення між окремими елементами структури основних виробничих фондів, що формується на певний момент часу, залежить від ряду чинників. Серед них слід відзначити такі групи чинників:

1) чинники, що діють на рівні окремого підприємства (оновлення, вибуття основних фондів, технічна оснащеність, форми організації транспортно-виробничого процесу і ін.);

2) чинники внутрігалузевого характеру (регіональні особливості економіки того чи іншого географічного району, сезонність автоперевезень);

3) макроекономічні чинники (політика держави в галузі інновацій, інвестицій, зовнішньоекономічної діяльності, кредитної та податкової системи, вимоги міжнародних стандартів щодо екологічності автомобілів тощо).

Інтенсивність впливу кожного чинника підсилюється або ж послаблюється дією інших, характером їх взаємодії чи суперечностей.

Характеристика структури основних виробничих фондів досліджуваних вантажних автотранспортних підприємств Івано-Франківської, Львівської і Тернопільської областей наведена в табл. 1.2.1.

Таблиця 1.2.1

Порівняльна характеристика структури основних виробничих фондів вантажних АТП Івано-Франківської, Львівської, Тернопільської областей та вантажного автомобільного транспорту України за 1992 – 1996 рр., %.

Рік	1992		1993		1994		1995		1996		1996 р. в % до 1992 р.	
	Регіон	Україна	Регіон	Україна	Регіон	Україна	Регіон	Україна	Регіон	Україна	Регіон	Україна
Назва елементів основних фондів												
Основні виробничі фонди, всього:	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	X	X
в т. ч.:												
будівлі	25,8	24,9	26,3	25,6	26,4	25,2	26,3	25,0	26,4	25,3	102,3	101,6
споруди	7,0	6,4	7,9	6,6	7,5	6,0	7,6	5,7	7,6	5,8	108,6	90,0
передавальні пристрої	1,4	1,7	1,3	1,8	1,2	1,8	1,4	1,8	1,3	1,7	92,9	100,0
машини і устаткування	6,6	6,9	6,8	7,0	6,6	7,1	6,7	7,0	6,7	7,0	101,5	101,4
транспортні засоби	57,3	57,9	56,0	56,6	56,6	58,1	56,4	58,7	56,3	58,3	98,3	100,7
реманент виробничий і господарський інвентар	1,6	1,5	1,5	1,6	1,4	1,0	1,3	1,0	1,4	1,1	87,5	73,3
інші основні фонди	0,3	0,7	0,2	0,8	0,3	0,8	0,3	0,8	0,3	0,8	100,0	114,3

Як видно з табл. 1.2.1, найбільшу питому вагу в структурі основних виробничих фондів автотранспортних підприємств займають транспортні засоби. Така специфіка структури зумовлена тим, що корисний результат діяльності вантажного автотранспорту формується внаслідок виконання транспортної роботи під час без-посереднього перевезення вантажів. В ролі основних засобів праці виступають не машини і устаткування, як у інших галузях матеріального виробництва, а власне транспортні засоби. У 1996 р. їх частка в структурі основних виробничих фондів досліджуваних вантажних автопідприємств коливалась відповідно від 53,5 % та 54,0 % у Тернопільській і Львівській областях до 66,9 % в Івано-Франківській (табл. 1.2.2). В цілому питома вага транспортних засобів на досліджуваних АТП регіону становить 56,3 % і є дещо

нижчою від аналогічного усередненого показника вантажного автотранспорту України.

Таблиця 1.2.2

Натурально-речова структура основних виробничих фондів вантажних автотранспортних підприємств Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей станом на 1 січня 1997 року, %

Назва елементів основних фондів	Івано-Франківська область	Львівська область	Тернопільська область
Основні виробничі фонди, всього:	100,0	100,0	100,0
в т. ч.:			
Будівлі	21,1	26,6	28,8
Споруди	3,3	9,1	7,3
Передавальні пристрої	0,6	2,3	0,2
Машини і обладнання, всього:	7,7	5,7	8,0
з них:			
силові машини і обладнання	3,3	1,5	1,8
робочі машини і обладнання	3,6	2,7	4,5
вантажно-розвантажувальні механізми	0,1	0,8	0,4
вимірювальні та регулювальні прилади, пристрої і лабораторне обладнання	0,1	0,1	0,5
засоби зв'язку	–	0,1	0,1
обчислювальна техніка	0,6	0,5	0,7
Транспортні засоби	66,9	54,0	53,5
Реманент виробничий і господарський інвентар	0,3	2,0	1,9
Інші види основних фондів	0,1	0,3	0,3

Зниження питомої ваги транспортних засобів, яке спостерігалось протягом 1992 – 1996 рр., стало загальною закономірністю зміни структури їх основних фондів. Таку ситуацію зумовлюють певні причини. Починаючи з 1990 р., відбувається постійне скорочення парку рухомого складу за рахунок його старіння (середній вік вантажного автомобіля на початок 1996 р. досяг 8,2 року) і вибуття, а також, частково, у зв'язку з реалізацією вантажних автомобілів стороннім органі-заціям та фізичним особам. Так, протягом 1992 – 1996 рр. парк рухомого складу досліджуваних вантажних автопідприємств Тернопільської області скоротився на 37 %.

Дані екстраполяції показують, що зниження питомої ваги транспортних засобів спостерігатиметься і в найближчі роки. Це пов'язано «майже з повним припиненням

оновлення рухомого складу» [71, с. 1]. Вкрай незадовільний фінансовий стан ван-тажних автопідприємств України, збитковість автоперевезень, значна дебіторська заборгованість, заборгованість перед бюджетом та по виплаті заробітної плати, унеможлиблюють придбання надто дорогих транспортних засобів.

Так, за підсумками 1996 р. згідно даних Державного департаменту автомобільного транспорту України збитки від автоперевезень склали 150 млн. грн. Зокрема, у вантажних автопідприємствах Івано-Франківської області – 1,22 млн. грн., Львівської області – 4,47 млн. грн., Тернопільської області – 1,14 млн. грн. [197, с. 1]. З року в рік зростає дебіторська заборгованість, питома вага якої в структурі обігових коштів сягнула з 10 % у 1990 р. до 44 % у 1996 р., а частка грошових засобів на розрахунковому рахунку за той самий період знизилась з 31% до 2% [див.: 228]. «Постійне збільшення дефіциту обігових коштів в поєднанні з неплатоспро-можністю споживачів послуг автотранспорту призводить до зростання заборго-ваності автопідприємств бюджету, Пенсійному фонду, а також виплат заробітної плати» [195, с. 5].

Відсутність внутрішніх джерел інвестування вантажного автомобільного транспорту України доповнюється згортанням ще й зовнішніх надходжень капітальних вкладень. У 1996 р. капіталовкладення в автомобільний транспорт України склали 71 млн. грн. проти 665 млн. грн. в порівняльних цінах у 1990 р. [див.: 228]. У цій ситуації розширення вантажної автостанції в с. Біла Тернопільської області є радше винятком, ніж закономірним явищем.

Припинення довго- та середньострокового банківського кредитування в Україні позбавляє автопідприємства можливості придбання капітальних активів. Що стосується короткострокових кредитів комерційних банків, наданих під-приємствам транспорту України, то їх питома вага на кінець 1996 р. заледве сягнула 1,4 % від загальної суми кредитів у всіх галузях економіки [там само]. Частка кредитів, наданих власне вантажному автотранспорту, в 7 разів нижча від означеної величини, а тому відчутного впливу на поліпшення фінансового стану авто-підприємств не мала.

Продовжуючи аналіз статистичних даних табл. 1.2.1, слід зазначити, що значне місце в структурі основних фондів автотранспортних підприємств

відводиться будівлям і спорудам. За період з 1992 по 1996 рр. питома вага цих елементів основних фондів на відміну від транспортних засобів зростає у автотранспортних підприємствах Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей майже на 4 %. Характерною особливістю цих змін є значно вищі темпи зростання вартості споруд порівняно з темпами зростання вартості будівель і становлять відповідно 8,6 % та 2,3 %.

Частка вартості будівель у структурі основних виробничих фондів вантажних автопідприємств коливається від 31,1 % в Івано-Франківській області до 28,8% в Тернопільській; споруд – від 3,3 % до 9,1 % відповідно в Івано-Франківській та Львівській областях (див. табл. 1.2.2).

Значення кількісного і якісного удосконалення структури основних фондів є беззаперечним. Воно дозволяє створити ту матеріально-технічну базу авто-транспортних підприємств, яка найбільш повно і ефективно забезпечить потреби експлуатації рухомого складу. Однак на сьогодні ці питання в практичній роботі ще далеко не вирішуються. Згідно з Типовим проектом вантажних автотранспортних підприємств з чисельністю автомобілів 125 одиниць співвідношення між питомою вагою рухомого складу і іншими основними фондами повинне складати 41 % проти 59 %. Фактично воно сьогодні складає 57,2 проти 42,8 %.

Структура основних виробничих фондів автотранспортних підприємств формується під впливом конкретних умов, в яких здійснюється транспортний процес: форм організації транспортно-виробничого процесу; технічної оснащеності підприємств; типу, структури і спеціалізації рухомого складу. Так, на початок 1997 р. в автотранспортних підприємствах, середня вантажопідіймальність автомобілів яких 4 – 5 тонн, питома вага транспортних засобів у них складає 44,3%, в авто-транспортних підприємствах, автопарк яких складається з автомобілів великої вантажопідіймальності (8 і більше тонн), питома вага транспортних засобів складає відповідно 57,3 % до загальної вартості основних виробничих фондів.

Наведені в табл. 1.2.3 дані підтверджують вищезгадану закономірність: чим вище значення показника середньої вантажопідіймальності рухомого

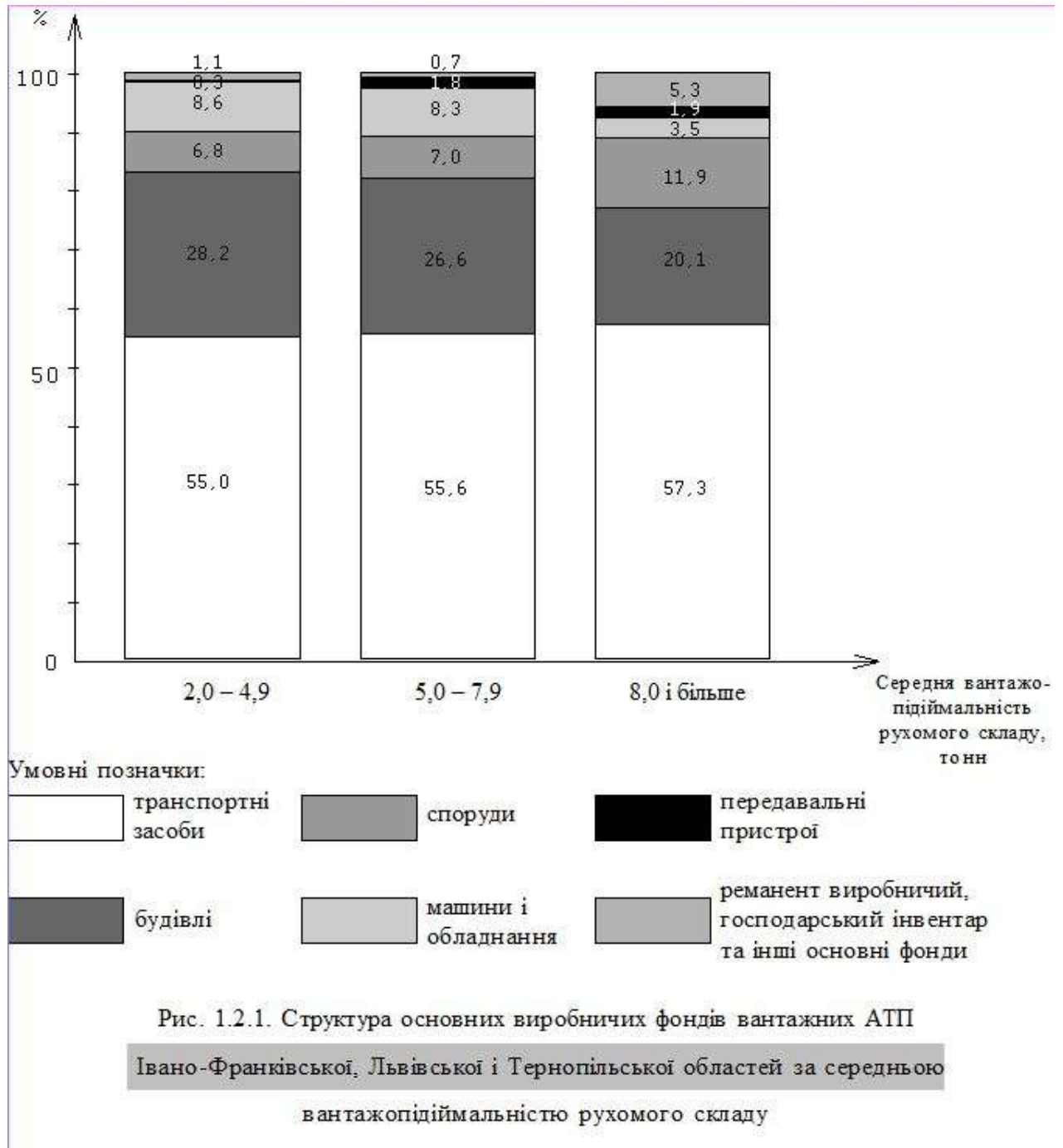
складу автопідприємств, тим вагомішу частку в структурі основних виробничих фондів займають транспортні засоби.

Таблиця 1.2.3

Залежність структури основних виробничих фондів від величини показника середньої вантажопідіймальності вантажних АТП Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей станом на 1 січня 1997 року, %

Назва елементів основних фондів	Середня вантажопідіймальність рухомого складу, тонн			
	2,0 – 3,9	4,0 – 5,9	6,0 – 7,9	8,0 і більше
Основні фонди, всього:	100,0	100,0	100,0	100,0
в т. ч.:				
будівлі	26,3	30,9	18,6	20,1
споруди	5,3	5,6	14,0	11,9
передавальні пристрої	0,2	1,2	3,0	1,9
машини і обладнання	5,1	8,4	7,6	3,5
транспортні засоби	61,7	52,9	56,6	57,3
реманент виробничий і господарський інвентар та інші види основних фондів	1,4	1,0	0,2	5,3

Виняток із цієї закономірності становлять дані першої групи з показником середньої вантажопідіймальності від 2,0 до 3,9 тонн. У цій групі частка транспортних засобів в структурі основних виробничих фондів найвища – 61,7 %. Однак існує об'єктивне пояснення цього факту. Означену групу на 91,8 % формують вантажні АТП Укоопспілки, в яких парк автомобілів вантажопідіймальністю до 3,9 тонн складає 86,8 %. Враховуючи те, що вартість основних виробничих фондів автопідприємств Укоопспілки становить лише 17,3 % від загальної вартості основних виробничих фондів усіх досліджуваних автосередств регіону, ця розбіжність зникає при більш укрупненому групуванні за величиною показника середньої вантажопідіймальності (див. діаграми на рис. 1.2.1).



Залежність структури основних виробничих фондів від вантажопідіймальності рухомого складу автопідприємств знаходить своє відображення в аналогічних тенденціях, що спостерігаються у таких класифікаційних групах, як споруди та передавальні пристрої. Їх частка в структурі основних виробничих фондів тим більша, чим вище значення середньої вантажопідіймальності АТП. І навпаки, питома вага будівель, машин і обладнання знижується у відповідь на зростання показника середньої вантажопідіймальності рухомого складу.

Охарактеризована структура основних виробничих фондів відображає ті тенденції, які відбувались до початку 90-х років. Зростання питомої ваги великотоннажних автомобілів у структурі рухомого складу автопідприємств вимагало і відповідної інфраструктури, яка забезпечувала б належні умови зберігання, технічного обслуговування і ремонту автомобілів. Ось чому в структурі основних виробничих фондів таких автотранспортних підприємств значно більшу частку займають обладнані відкриті стоянки, паливозаправні колонки, естакади, сховища і ін.

Значний вплив на формування структури основних виробничих фондів мають розміри основних виробничих фондів автотранспортних підприємств (табл. 1.2.4).

Таблиця 1.2.4

Залежність структури основних виробничих фондів автотранспортних підприємств від величини їх вартості станом на 1 січня 1997 року, %

Назва елементів основних фондів	Групи підприємств за розміром основних фондів, тис. грн.			
	до 1000	1001 – 4000	4001 – 7000	7001 і більше
Основні фонди, всього:	100,0	100,0	100,0	100,0
в т. ч.:				
будівлі	23,8	24,3	27,7	27,8
споруди	3,3	5,4	8,1	10,3
передавальні пристрої	0,2	0,5	1,5	2,2
машини і обладнання	4,7	7,3	7,9	6,0
транспортні засоби	66,0	60,5	54,2	51,6
реманент виробничий і господарський інвентар та інші основні фонди	2,0	2,0	0,6	2,1

Дані таблиці засвідчують те, що у найбільш дрібних автотранспортних підприємствах питома вага транспортних засобів у загальній вартості основних фондів найвища – 66 %, в крупних – 51,6 %. Отже, збільшення розміру авто-транспортних підприємств з порівняно невеликим розміром основних фондів здійснювалось на початку 90-х років в першу чергу за рахунок транспортних засобів, а не за рахунок таких видів основних фондів, як будівлі і споруди. На нашу думку, це обумовлювалось об'єктивними причинами, які впливали з того-часного рівня економічного розвитку автомобільного транспорту. Дрібні авто-транспортні підприємства, які, як

правило, забезпечені основними фондами, орієнтувались на придбання в першу чергу найбільш активних елементів основних фондів – транспортних засобів. І лише після досягнення достатнього забезпечення транспортними засобами переходили до нарощування основних фондів за рахунок тих елементів, що забезпечують ефективну експлуатацію транспортних засобів, їх ремонт і збереження.

Таким чином, вивчення структури основних виробничих фондів автотранспортних підприємств показало, що:

1. Результатом діяльності транспорту є переміщення продукції, виробленої іншими галузями матеріального виробництва. Ця незвичайність транспортного процесу визначає особливості формування структури основних виробничих фондів автомобільного транспорту, до яких слід віднести відносно високу питому вагу активної частини основних фондів – транспортних засобів; високий ступінь залежності структури основних фондів від розміру автотранспортних підприємств, середньої вантажопідймальності їх рухомого складу.

2. Структура основних виробничих фондів автотранспортних підприємств Івано-Франківської, Львівської, Тернопільської областей за 1992 – 1996 рр. змінилась в бік значного зниження питомої ваги активної їх частини – транспортних засобів. В основному це зумовлено старінням і вибуттям рухомого складу і частково у зв'язку з їх реалізацією стороннім організаціям і фізичним особам. Ця тенденція підсилюється неможливістю оновлення парку вантажних автомобілів через брак внутрішніх інвестиційних джерел та обмеженою можливістю залучення зовнішніх джерел надходжень капітальних вкладень. Означені структурні зрушення харак-теризують якісні зміни, які відбуваються в складі основних фондів і відображають процес реформування речового складу основних засобів вантажного автомо-більного транспорту.

§ 1.3. Відтворення основних виробничих фондів – важлива передумова підвищення ефективності роботи вантажних автотранспортних підприємств

В умовах переходу до ринкових відносин кількість промислових, торгових, побутових і інших підприємств, особливо малих за останні роки різко зросла, зросли також обсяги будівництва приватних житлових і дачних будинків. Помітно зросла потреба в перевезеннях вантажів. Однак потужності більшості авто-транспортних підприємств Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей за останні роки швидко знижувались, старіли парки автомобілів.

Положенням про технічне обслуговування і ремонт автомобілів передбачається проведення, переважно, одного капітального ремонту, що відповідає пробігу 250 – 300 тис. км для I-ої категорії умов експлуатації (при середньорічному пробігу 30 – 35 тис. км; строк служби повинен складати 8 – 9 років), після чого автомобіль вибраковується; однак в силу згаданих вище причин фактичний пробіг автомобілів значно перевищує нормативний. Так, при вивченні фактичних строків експлуатації вантажних автомобілів автотранспортних підприємств Івано-Франківської, Львівської і Тернопільської областей встановлено, що більше третини автомобілів експлуатується понад установлені строки служби (табл.1.3.1).

Таблиця 1.3.1

Розподіл вантажних автомобілів АТП за тривалістю експлуатації і пробігу
(в % до загальної чисельності) станом на 1 січня 1997 року

Тривалість експлуатації автомобілів	Питома вага автомобілів, %					Всього
	До 3 років	Від 3,1 до 5 років	Від 5,1 до 8 років	Від 8,1 до 10 років	більше 10 років	
Загальний пробіг автомобілів						
До 100 тис. км	0,6	0,2	0,5	–	–	1,3
Від 101 до 300 тис. км	0,1	4,3	19,3	14,3	–	38,0
Від 301 до 400 тис. км	–	2,4	6,4	7,6	11,7	28,1
Понад 400 тис. км	–	0,3	2,4	5,7	24,2	32,6
Всього	0,7	7,2	28,6	27,6	35,9	100,0

Рухомий склад автотранспортних підприємств дуже зношений. Якщо в Україні частка рухомого складу вантажного автотранспорту, що відслужив понад 8 років, складає 62,4 % і з них більше 10 років – 32,1 % (див. рис. 1.3.1),

то у досліджуваних АТП Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей питома вага автомобілів, що прослужили більше 8 років, складає 63,5 %, з яких 35,9 % від загальної кількості припадає на автомобілі, що експлуатувались більше 10 років.

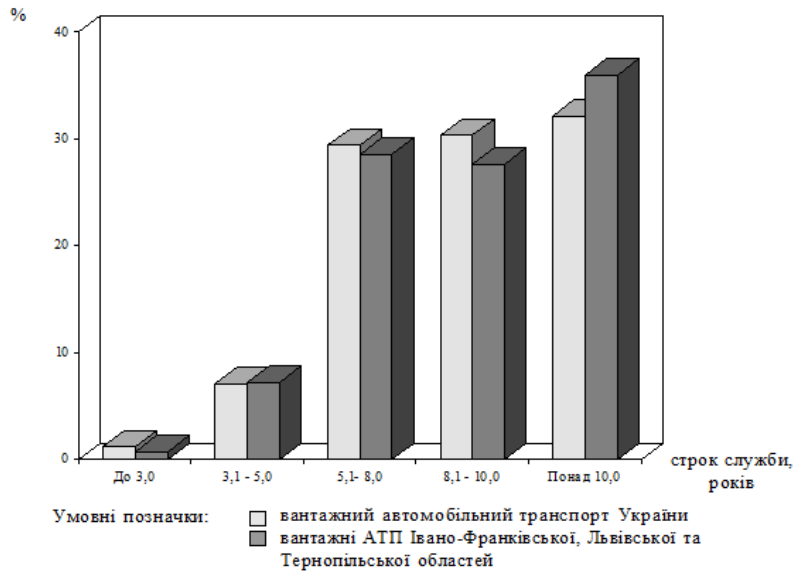


Рис. 1.3.1. Вікова структура вантажного автотранспорту в 1996 році, %

Частка автомобілів, які пройшли понад 300 тис. км і підлягає за нормативами списанню, сягає понад 60 %. Практика роботи автотранспортних підприємств свідчить про те, що експлуатація автомобілів, строк служби яких понад 10 років і загальний пробіг більше 300 тис. км, технічно невиправдана та економічно недо-цільна, оскільки продуктивність у них надзвичайно низька, а затрати на перевезення значно перевищують затрати при перевезеннях вантажів автомобілями, що відносяться до двох перших груп. Це наочно підтверджується даними табл. 1.3.2.

Таблиця 1.3.2

Залежність технічної готовності і продуктивності автомобілів автотранспортних підприємств Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей від загального їх пробігу за 1996 рік

Групи автомобілів залежно від їх загального пробігу	Кількість автомобілів в % до підсумку	Коефіцієнт технічної готовності	Продуктивність на одну автомобіле-тонну	
			тис. км.	в % до першої групи
До 100 тис. км	1,3	0,981	37,1	100,0
Від 101 до 300 тис. км	38,0	0,863	36,7	98,9
Від 301 до 400 тис. км	28,1	0,735	25,9	69,8
Понад 400 тис. км	32,6	0,497	17,2	46,4
Всього	100,0	X	X	X

Наведені в табл. 1.3.1 дані свідчать про те, що автопарк Івано-Франківської, Львівської і Тернопільської областей оновлюється надто повільно, слабо охоплюється і капітальним ремонтом. За 1996 рік частка автомобілів, що не пройшли капітального ремонту, становила 21,7 %. Відносно низький рівень технічної готовності автомобілів в транспортних господарствах Львівщини, де він складав 0,737. А у таких автотранспортних підприємствах, як Бориславське № 24659, Рава-Руське № 24668, коефіцієнт технічної готовності відповідно 0,607 і 0,617, що обумовлено відносно високою у них питомою вагою автомобілів з тривалим строком експлуатації. Більшість автотранспортних підприємств з метою забезпечення виконання своєї транспортно-виробничої програми змушені використовувати для роботи автомобілі з понад амортизаційним строком служби. Природньо, що для підтримування цих автомобілів у технічно справному стані автотранспортні підприємства намагаються розширювати виробничі потужності ремонтних майстерень, профілакторіїв та інших приміщень, підвищувати їх технічну оснащеність.

Як засвідчують розрахунки українських вчених П.П. Недова та С.А. Прусенка, «... питомі матеріальні витрати на один кілометр пробігу в інтервалі 250 – 300 тис. км з початку експлуатації на 28 % вищі, ніж в інтервалі 50 – 100 тис. км пробігу» [143, с. 3]. Аналіз структури вантажних автомобілів за віком, здійснений українськими вченими УТУ, показує, що витрати запасних частин суттєво залежать від пробігу з початку експлуатації транспортного засобу. Так, для автомобілів марок «КрАЗ – 256», «КамАЗ – 5320», «ЗІЛ – 130» залежність між сумарними витратами запасних частин і пробігом в інтервалі до 50 тис. км відповідно становить: 2,8, 2,0, 1,0 %; в інтервалі до 150 тис. км – 31,8, 26,0 і 12,5 %; в інтервалі до 300 тис. км – 213,4, 190,0, 106,0 % [див.: 105, с. 8]. Фактично експлуатація вантажних автомобілів після 300 тис. км пробігу потрапляє в зону збитковості. Ці збитки на автопідприємстві не завжди одразу помітні, оскільки покриваються за рахунок прибутку, отриманого від експлуатації більш нових автомобілів, якщо такі є в АТП. «Морально і фізично застаріла структура парку транспортних засобів, непристосована до існуючих і прогнозованих

вантажопотоків спеціалізація парку транспортних засобів призвели транспортні підприємства до стану банкрутства» [8, с. 2].

Важкий фінансовий стан автотранспортних підприємств негативно позначається на оновленні основних фондів. Слід зауважити, що нині діюча методологія побудови показників оновлення і вибуття основних виробничих фондів є небездоганною.

По-перше, у чисельнику і знаменнику цих показників порівнюються неспівставні величини (у чисельнику використовуються інтервальні, а у знаменнику – моментні дані).

По-друге, вони між собою неспівставні, оскільки ці показники розраховуються відносно різних баз. За їх величиною важко судити про те, що переважало у досліджуваному періоді: оновлення чи вибуття основних фондів.

Таблиця 1.3.3

Баланс основних фондів ВАТ «Львіввантажавтотранс» за 1996 рік, тис. грн.

Наявність на початок року	Надійшло у звітному році		Вибуло у звітному році		Наявність на кінець року
	всього	в т. ч. введено в дію нових основних фондів	всього	в т. ч. ліквідовано основних фондів	
16919	509	274	271	87	17157

У недосконалоості цих показників неважко переконатися, якщо розглянути приклад про рух основних фондів у ВАТ «Львіввантажавтотранс» за 1996 рік.

І отже, за нині діючою методологією обчислення коефіцієнт оновлення основних фондів за рік складав:

$$K_{\text{оновл.}} = \frac{274}{17157} \cdot 100 = 1,597 \%$$

Коефіцієнт вибуття основних фондів:

$$K_{\text{вибут.}} = \frac{271}{16919} \cdot 100 = 1,602 \%$$

Проведені обчислення показують, що рівень вибуття основних фондів дещо перевищує рівень їх оновлення, з чим, звичайно, не можна погодитись. Супе-речливість розрахованих показників не викликає сумніву.

У практиці роботи підприємств з метою одержання порівняльних показників обидва коефіцієнти часто розраховують відносно однієї бази – вартості основних виробничих фондів на початок року, що теоретично також неправильно.

На нашу думку, коефіцієнти оновлення і вибуття основних виробничих фондів повинні, без сумніву, обчислюватися відносно однієї бази. При цьому з тією порівняльною базою повинні бути пов'язані однаковою мірою обидва показники: і коефіцієнт оновлення, і коефіцієнт вибуття. Такою, на нашу думку, може бути середньо-річна вартість основних виробничих фондів. Вона, по-перше, є найбільш типовою величиною основних фондів в даному році, по-друге, забезпечить найнижчу похибку обчислених показників.

Для підтвердження обчислимо за запропонованим нами способом ці ж показники, використовуючи дані табл. 1.3.3.

– коефіцієнт оновлення:

$$K_{\text{оновл.}} = \frac{274}{17038} \cdot 100 = 1,61 \%;$$

– коефіцієнт вибуття всіх основних фондів:

$$K_{\text{вибут.}} = \frac{271}{17308} \cdot 100 = 1,59 \%;$$

– коефіцієнт вибуття основних фондів внаслідок їх зношення:

$$K_{\text{знош.}} = \frac{87}{17308} \cdot 100 = 0,5 \%.$$

Таким чином, зіставляючи обчислені показники з вихідними даними та обчисленими за нині діючою методологією, неважко переконатися у правильності відображення суті останніми.

Обчислені запропонованим нами способом показники оновлення і вибуття основних виробничих фондів забезпечують: по-перше, порівняльність між цими показниками; по-друге, зручність у користуванні ними при економічному аналізі руху основних фондів; по-третє, побудовані таким способом коефіцієнти не порушують математичних вимог.

Проведені вище обчислення свідчать про надзвичайно низькі темпи оновлення основних виробничих фондів на ВАТ «Львіввантажавтотранс», хоча

за своєю величиною дещо і переважають темпи оновлення в цілому по Західному регіону. Так, якщо у 1992 р. коефіцієнт оновлення в досліджуваних АТП Івано-Франківської, Львівської і Тернопільської областей в цілому становив 8,22 %, то у 1996 р. – лише 0,28 % (див. табл. 1.3.4).

Слід зазначити, що із загального обсягу засобів праці, які надійшли в автотранспортні підприємства, лише частина з них були новими. Значна частина засобів праці передається на баланс автотранспортних підприємств таких, що уже перебували в експлуатації. Про це свідчить зниження частки нових основних засобів у загальному надходженні з 81,3 % у 1992 р. до 38,3 % у 1996 р. При цьому оновлення парку рухомого складу практично не спостерігалось. І навіть те, що питома вага нових основних активів автопідприємств Тернопільської області у 1996 р. була найвищою серед областей досліджуваного регіону, сягаючи 65,5 %, жодним чином не позначилось на оновленні рухомого складу.

Таблиця 1.3.4

Динаміка вартості основних виробничих фондів АТП Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей за 1996 році

Показники	Області			Загалом по західному регіону
	Івано-Франківська	Львівська	Тернопільська	
Вартість основних фондів на початок року, з урахуванням індексації 1996 р., тис. грн.	46085	131749	64942	242776
Надійшло у звітному році, всього, тис. грн.	489	767	447	1703
в т. ч. введено в дію нових основних фондів, тис. грн.	22	338	293	653
Коефіцієнт оновлення, %	0,05	0,27	0,46	0,28
Вибуло у звітному році, всього, тис. грн.	2232	6804	1952	10988
Коефіцієнт вибуття, %	4,84	5,16	3,0	4,53
в т. ч. ліквідовано основних фондів, всього, тис. грн.	920	5697	1775	8392
Коефіцієнт ліквідації, %	2,0	4,32	2,73	3,46
Вартість основних фондів на кінець року, тис. грн.	44341	126890	63450	234681
Середньорічна вартість виробничих основних фондів, тис. грн.	45313	126962	64379	236654

Подібні факти стосуються і вибуття основних виробничих фондів. Лише частина їх вибуває через списання, внаслідок зношення чи старіння, решта передається на баланс інших організацій та підприємств. Протягом п'яти років

– з 1992 по 1996 – коефіцієнт вибуття знизився з 8,71 % до 4,53 %, в тому числі коефіцієнт ліквідації фондів з 4,5 % до 3,46 %.

Якщо простежити характер оновлення основних виробничих фондів і їх вибуття протягом означених п'яти років, то можна зауважити, що темп надходження нових засобів праці знизився на 96,59 % і становив лише 3,41 % від рівня 1992 р. Темп вибуття основних фондів від ліквідації знизився лише на 23,1 % і склав 76,9 % до рівня 1992 р. Інтенсивність оновлення основних виробничих фондів у 1992 р. у 1,83 раза перевищувала темпи їх ліквідації, проте на 0,49 % відставала від темпів вибуття основних засобів. Капітальні активи у 1996 р. оновлювалися в 16,2 раза повільніше, ніж їх ліквідація від старіння та непридатності для використання.

Разюча різниця, що склалася між темпами оновлення і вибуття основних виробничих фондів в галузі протягом п'яти років, відображає вкрай критичну ситуацію, яка все більше поглинає автопідприємства транспорту, розмиваючи їх основний капітал.

Темпи оновлення рухомого складу ще стриманіші. Протягом трьох років – з 1994 по 1996 – нові автомобілі придбало лише вісім із ста досліджуваних АТП Західного регіону, з них шість – автогосподарства Львівщини. Щодо автогосподарств Івано-Франківщини і Тернопільщини, то їхній парк рухомого складу протягом цього ж періоду оновився 8 вантажними автомобілями, що становить менше 0,14 автомобіля в розрахунку на одне АТП.

Аналогічний стан оновлення та вибуття вантажних автомобілів в цілому по автотранспорту України. За даними Державного департаменту автомобільного транспорту питома вага нових автомобілів скоротилася з 5,42 % у 1990 р. до 0,12 % у 1996 р. (див. табл. 1.3.5).

Таблиця 1.3.5

Динаміка оновлення та списання рухомого складу вантажного автомобільного транспорту України протягом 1990 – 1996 років

Показники	Одиниця виміру	1990	1992	1993	1994	1995	1996	1996 в % до 1990
Поповнення	од.	5435,0	2747,0	794,0	281,0	128,0	62,0	1,14
питома вага	%	5,41	3,04	0,98	0,40	0,23	0,12	X
Списання	од.	7630,0	8205,0	7303,0	8350,0	5281,0	4443	58,2
питома вага	%	7,60	9,08	8,97	12,02	9,31	8,71	X
Процент відтворення рухомого складу	%	71,2	33,5	10,9	3,4	2,4	1,4	X

Поруч з показниками оновлення та вибуття основних фондів в умовах ринкових відносин з'являється потреба в обчисленні показника, за допомогою якого можна було б оцінити рух основних фондів, визначити його напрям. Таким показником, на нашу думку, може бути відношення нових основних фондів, введених в дію за період, до повної вартості вибулих основних фондів внаслідок їх зношення за цей же період. Впровадження такого показника в практику роботи дозволить встановити: по-перше, ступінь випередження нових основних фондів, що поступили за досліджуваний період у порівнянні з вибулими основними фондами за цей ж період; по-друге, напрям руху основних фондів. На нашу думку, цей показник можна назвати коефіцієнтом відтворення основних засобів. Згідно даних табл. 1.3.4 коефіцієнт відтворення основних фондів досліджуваних автопідприємств у 1996 р. становив лише 7,78 % ($653/8392 \cdot 100$ %), що означає перевищення їх вибуття у зв'язку із зношенням над оновленням на 92,22 %. При цьому складніша ситуація спостерігається на АТП Івано-Франківщини, де значення цього коефіцієнта становить 2,39 % і свідчить про майже повне призупинення відтворення основних виробничих фондів.

Низькі темпи відтворення основних виробничих фондів супроводжуються ще нижчими темпами відтворення рухомого складу вантажних автопідприємств. Ще у 1990 р. списання рухомого складу вантажного автомобільного транспорту України на 28,8 % перевищувало його оновлення (див. табл. 1.3.5). До 1993 р. цей розрив склав 89,1 %, а у 1996 р. – 98,6 %.

Відставання темпів оновлення основних виробничих фондів від темпів його вибуття, як зазначалося, є негативним і небезпечним явищем, що відображає процес «проїдання» основного капіталу, наслідки якого відбиваються в усіх сферах суспільного життя. Зокрема, в найболючішій сфері – соціальній – це виявляється у заборгованості по заробітній платі, вимушених відпустках, безробітті та ін.

Брак власних коштів АТП, відсутність зовнішнього кредитування, висока вартість нових автомобілів – ось основні причини, через які у автомобільному транспорті не відбувається навіть просте відтворення. У підприємств не вистачає коштів на те, щоб підтримувати старий парк автомобілів у технічно справному стані, не говорячи вже про забезпечення належного технічного рівня рухомого складу.

Поняття технічного рівня автомобіля в широкому розумінні передбачає наявність таких головних чинників споживчих властивостей, як ефект застосування, матеріальні витрати в експлуатації та сервісі, ступінь задоволення вимог споживача, наявність у моделі прогресивних конструкторських, технологічних та експлуатаційних рішень.

Згідно з підрахунками вітчизняних вчених В.М. Реви та В.В. Рудзинського підтримання автомобіля у працездатному стані за весь строк його роботи вимагає витрат, що в 9 разів перевищують первісну вартість автомобіля. Отже, якщо прийняти усі витрати, пов'язані з придбанням, утриманням і обслуговуванням автомобіля протягом строку служби за 100 %, то вартість його придбання (ціна) складатиме 10 %, щодобовий догляд – 17 %, технічне обслуговування – 30 %, поточний та капітальний ремонт – 43 % [201, с. 3]. Отже, належний технічний рівень в такому розумінні є суттєвим чинником формування економічної стабільності автотранспортних господарств. Як наслідок цього – високі темпи списання з балансу витратного застарілого рухомого складу АТП. «Настільки значні зміни режиму вибуття, – на думку певної частини економістів, – передбачають використання таких радикальних заходів, як ліквідація без відшкодування певної кількості найбільш застарілих виробничих потужностей, експлуатація яких вимагає підвищених витрат всіх видів ресурсів» [252, с. 71].

Якщо простежити динаміку основних фондів за ряд років, то неважко помітити щорічне їх скорочення (табл. 1.3.6).

Таблиця 1.3.6

Динаміка середньорічної вартості основних фондів вантажних АТП

Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей

протягом 1992 – 1996 рр. (в порівняльних цінах)

Показники	Роки					1996 р. в % до 1992 р.
	1992	1993	1994	1995	1996	
Основні виробничі фонди, всього, тис. грн.	371637	349843	304598	277922	234681	63,2
в % до попереднього року	–	94,2	87,1	91,2	84,4	X
Вартість транспортних засобів, тис. грн.	212948	196125	172403	156702	132028	62,0
в % до попереднього року	–	92,1	87,9	90,8	84,2	X

На основі даних табл. 1.3.6. можна прийти до висновку, що в цілому по регіону вартість транспортних засобів скоротилася на 80920 млн. грн. при середньорічних темпах зниження – 9,5 %. Основні фонди зменшилися на 36,8 %. Отже, зменшення вартості основних фондів проходило в основному за рахунок швидких темпів зниження їх активної частини.

Для виявлення характеру зміни вартості транспортних засобів необхідно зупинитися на темпах їх щорічного поповнення і вибуття. Дані табл. 1.3.7 характеризують динаміку транспортних засобів в автотранспортних підприємствах Івано-Франківської, Львівської і Тернопільської областей.

Таблиця 1.3.7

Оновлення та вибуття рухомого складу вантажних АТП
Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей за 1996 рік

Показники	По регіону	в т. ч. по областях		
		Івано-Франківська	Львівська	Тернопільська
Процент поповнення вантажних автомобілів	0,24	0,08	0,34	–
в т. ч. новими	0,16	–	0,29	–
Процент вибуття вантажних автомобілів	9,54	9,77	8,95	10,53
в т. ч. у зв'язку із списанням	8,65	9,16	8,07	9,39

Як бачимо, в практиці виробничо-фінансової діяльності автотранспортних підприємств у нових умовах господарювання основною проблемою на рівні господарства є проблема фінансування процесу оновлення основних фондів, особливо рухомого складу. «Раніш відпрацьована і централізовано координувана стратегія простого чи екстенсивного розширеного оновлення парку, що базувалось на стабільності і рості його перевізної спроможності, уже неприйнятна» [240, с. 8]. У більшості автогосподарств не вистачає фінансових ресурсів навіть на покриття нестачі обігових коштів, не говорячи вже про довгострокові вкладення в основні виробничі фонди.

Некерованість процесу оновлення парку рухомого складу з боку автогосподарств, а також високий рівень його фізичного спрацювання зумовлюють різке зниження потенційної конкурентоспроможності кожного автопідприємства України. Господарства вантажного автотранспорту

опинилися в своєрідному завороженому колі, коли значна частина коштів, як зазначалося вище, спрямовується на ремонт і підтримання рухомого складу в робочому стані, а, з другого боку, через нестачу грошових засобів автопідприємства позбавлені можливості оновлювати свій парк високоефективними зразками автомобілів.

Вирішення цієї виробничо-фінансової проблеми бачиться як наслідок доско-налого вивчення, аналізу та поступового залучення керівництвом автопідприємств усіх можливих сучасних джерел фінансування, що сприятиме нагромадженню достатніх засобів для придбання рухомого складу.

Виділяють дві групи джерел фінансування відтворення основних фондів та парку автомобілів зокрема – внутрішні і зовнішні (див. рис. 1.3.2).

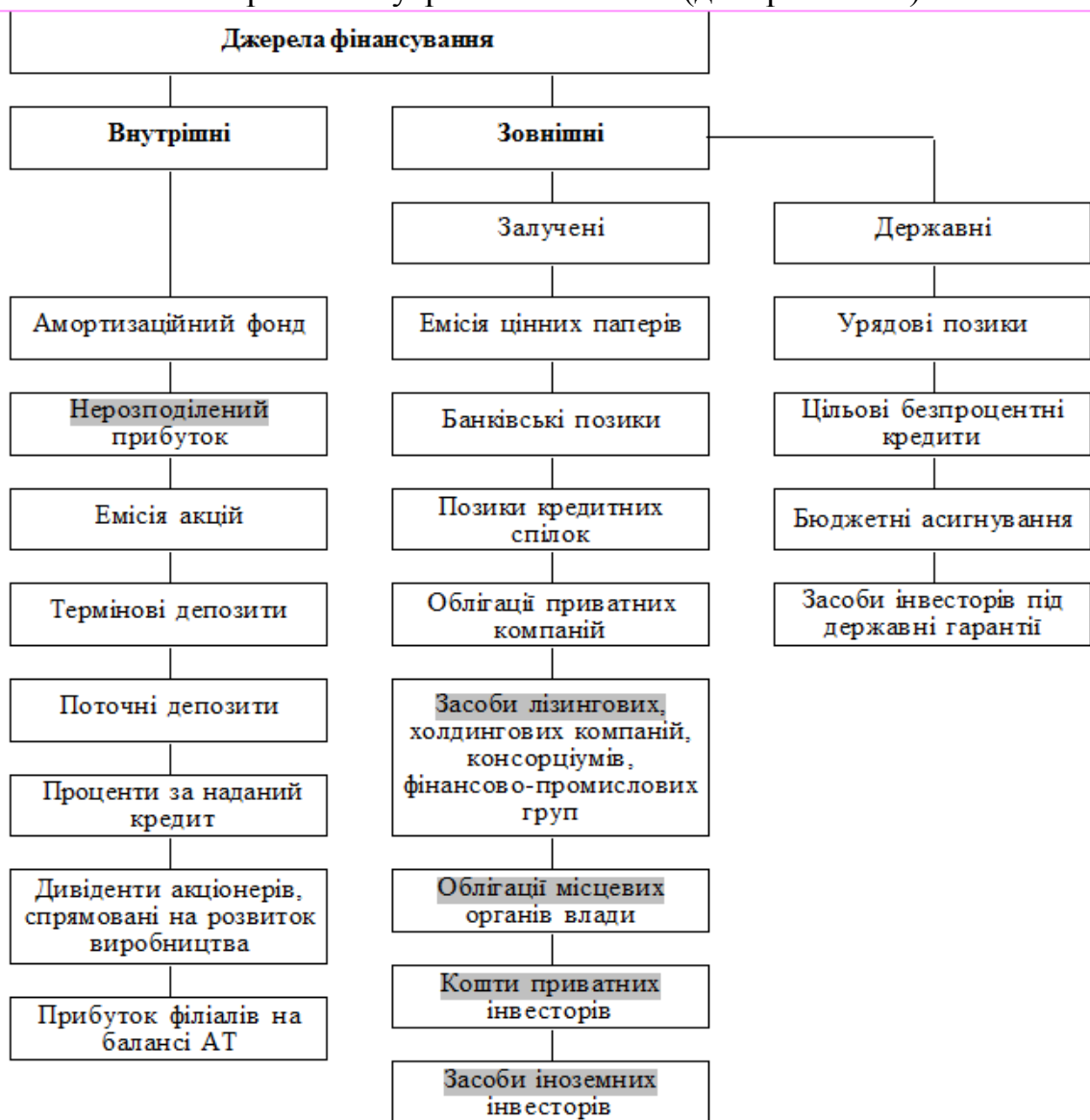


Рис. 1.3.2. Джерела фінансування відтворення основних фондів акціонерних товариств

Специфічною особливістю наведеної класифікації є її відповідність принципам системного підходу, що виявляється у максимальному наближенні до сучасних економіко-правових умов функціонування акціонерних товариств, питома вага яких серед досліджуваних автопідприємств є найвищою. Переваги розробленої класифікації в порівнянні з іншими подібними класифікаціями джерел фінансування відтворення основних фондів [див., напр., 79, с. 158; 95, с. 28] полягають у тому, що до її складу внесені нетрадиційні джерела, такі як позики кредитних спілок, засоби приватних інвесторів та лізингових компаній, інвестиції, захищені державними зобов'язаннями. Фігурування держави як зовнішнього джерела фінансування може виявитися у субсидуванні окремих програм акціонерних товариств, що стосуються інтересів ряду суміжних виробництв чи галузей.

Становлення ринкових відносин суттєво вплинуло на структуру джерел фінансування капітальних вкладень, підвищивши за останні роки частку власних коштів автопідприємств. Однак слід враховувати, що в умовах високих темпів інфляції, платіжної кризи, зниження обсягів виробництва, а відповідно і перевезень, необґрунтованого зростання цін і тарифів, реальні можливості реалізації коштів на інвестиційні цілі надзвичайно обмежені. До того ж недоліки в оцінці вартості основних фондів сприяли зниженню розміру амортизаційного фонду – одного з найбільш важливих власних джерел фінансування. Так, на початок 1992 р., як зазначається у «Концепції переходу автотранспорту загального користування до ринкових відносин» заступника начальника економічного управління корпорації «Укравто-транс» А.П.Скорика «стан справ в автотранспортних підприємствах по нарахуванню амортизаційних засобів на придбання рухомого складу засвідчує, що ці засоби незначні і їх достатньо (в автотранспортному підприємстві, що володіє 100 – 200 автомобілями) для придбання 2 – 3 нових автомобілів при нормативному оновленні за рік 12 – 25 автомобілями» [212, с. 2]. Свідченням цього є також тенденція зниження питомої ваги амортизаційних відрахувань в структурі

витрат вантажних автотранспортних підприємств Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей з 14,08 % у 1992 р. до 6,14 % в 1996 р.

Як відомо, найважливішою умовою ефективного функціонування підприємств у ринковому середовищі є забезпечення принципу самофінансування, який передбачає здійснення господарської та інвестиційної діяльності за рахунок власних джерел (амортизації, що покликана забезпечити просте відтворення попередньо інвестованого капіталу, та нерозподіленого прибутку як засобу розширеного відтворення капіталу), а також залучених кредитних ресурсів. Ефективність фінансування відтворення основних фондів і рівень його інтенсивності залежить від питомої ваги власних коштів підприємств. Серед джерел самофінансування амортизаційні відрахування посідають головне місце, оскільки завдяки синхронності між кругообігом основних фондів і формуванням амортизаційного фонду, вони в меншій мірі схильні до кон'юнктурних коливань, зумовлених результатами господарської діяльності. У цьому зв'язку амортизаційні відрахування більшою мірою, ніж прибуток, можуть бути фінансовою базою самостійності автотранспортних підприємств у відтворенні основних засобів. Ось чому не випадково в економіці розвинутих країн самофінансування відіграє визначальну роль. Так, наприклад, «в Японії у 1985 р. частка власних джерел фінансування в основний капітал становила 68,9 %, а залучених – 31,1 %, у США, відповідно, – 63,5 і 36,5 %, Великобританії – 62,1 і 37,9 %, ФРН – 55,3 і 44,7 %, Франції – 52,1 і 47,9 %» [206, с. 54]. Отже, практично в усіх розвинених країнах більша частина потреб у фінансуванні капітальних вкладень забезпечується на основі власних коштів.

Зупинимося на амортизаційній політиці як одному з основних елементів у регулюванні та управлінні процесом відтворення основних фондів. Відомо, що амортизаційна політика – це сукупність заходів, які здійснює держава з метою забезпечення нормального режиму відтворення основних фондів.

Дієздатність і ефективність амортизаційної політики значною мірою визначається обґрунтованістю строків служби засобів праці і нормами амортизації.

У господарській практиці розрізняють фактичні, нормативні та економічні строки служби основних фондів. Останні характеризують період продуктивного функціонування основних засобів, протягом якого за їх допомогою отримують економічний ефект.

До недавнього часу амортизаційний період обчислювався переважно за технічним строком служби основних фондів і передбачав значну його нормативну тривалість. Як наслідок амортизаційні відрахування «не давали власникові можливості компенсувати затрати на їх відшкодування в умовах постійно зростаючих цін. І підприємства «зациклювалися» на старому устаткуванні, не маючи можливості придбати нове» [28, с. 89]. У зв'язку з незначними накопиченнями сум амортизації аналогічні явища і до сьогодні спостерігаються на підприємствах автотранспорту.

Останнім часом в амортизаційній політиці України намітилися певні позитивні тенденції, що виявляються у її загальній орієнтації, власне, на економічні строки служби основних засобів. Згідно з проектом закону України «Про амортизацію», прийнятого Верховною Радою України в першому читанні 2 грудня 1997 р., та Законом України «Про оподаткування прибутку підприємств», який набув чинності з 1 липня 1997 р., основні фонди підлягають розподілу за трьома амортизаційними групами [85, ст. 8]. Для основних фондів, до яких відноситься автомобільний транспорт та вузли (запасні частини) до нього, встановлена річна норма амортизації в розмірі 25%. Принагідно слід зауважити, що вказана норма амортизації на чверть перевищує аналогічні амортизаційні норми у США, встановлені відповідно до податкової реформи 1986 р. Щодо норм амортизації по інших групах основних фондів, то вони теж є дещо вищими, ніж у США [206, с. 54]. На нашу думку, такий амортизаційний «радикалізм» вже у найближчі роки позитивно позначиться на відтворенні основних засобів.

Серед переваг сучасної амортизаційної політики в Україні слід виділити й те, що підприємства «мають право протягом звітного року віднести до валових витрат будь-які витрати, пов'язані з поліпшенням основних фондів, у сумі, що

не перевищує п'ять відсотків сукупної балансової вартості груп основних фондів на початок звіт-ного року» [85, п. 8.7.1].

Важливим кроком у напрямку ринкових перетворень амортизаційної політики України, початок якому поклав відповідний Указ Президента України, виданий у 1995 р. [див.: 196], є закріплення на законодавчому рівні ліквідації колишньої радянської практики спрямовування амортизаційних відрахувань до централізованих державних та міністерських фондів. Саме такою слід вважати практику позаекономічного перерозподілу амортизаційного фонду підприємств, згідно з положеннями нормативних документів якої з 1993 р. 25% суми амортизаційних відрахувань підприємств перераховувалось в бюджет [див.: 111, с. 88]. Відтепер амортизаційні відрахування належать підприємствам і не підлягають вилученню [192, с. 14].

Нові позитивні аспекти в реформуванні амортизаційної політики проявляються і в особливостях індексації балансової вартості основних фондів, за індексом інфляції в разі, коли останній перевищуватиме 10% за рік. «За змістом цей індекс має відображати зміни цін на капітальні вкладення, а за формою – результат зчеплення помісячних ланцюгових індексів» [135, с. 37]. Останнє положення знайшло своє відображення спочатку в Указі Президента України «Про заходи щодо реформування інвестиційної політики в Україні» [див.: 233], зокрема у «Положенні про порядок визначення амортизації та віднесення амортизаційних відрахувань на витрати виробництва (обігу)» [див.: 171; 187], а далі продубльовано в Законах «Про амортизацію» та «Про оподаткування прибутку підприємств». «Це сприятиме наближенню фінансової амортизації до критеріїв споживання основного капіталу» [135, с. 37]. Однак, протягом 1991 – 1996 рр., як свідчить аналіз темпів інфляції та темпів індексації основного капіталу (див. табл. 1.3.8), спостерігалось «заниження відновної вартості виробничих фондів, що зумовило різке погіршення структури джерел фінансового забезпечення» [18, с. 6]. Коефіцієнти індексації «не були прив'язані до ринкових цін, внаслідок чого вартість окремих об'єктів основних фондів було спотворено» [13, с. 26]. Непродуманість індексацій основних

фондів протягом вказаного періоду фактично спричинилася до їх знецінення. Так, загальна вартість основних фондів в Україні на кінець 1990 р. становила за комерційним курсом 180,5 млрд. американських доларів, що приблизно відповідало їх реальній вартості. Після проведених перших двох переоцінок вартість основних фондів на кінець 1993 р. становила в перерахунку за комерційним курсом 10,9 млрд. американських доларів, тобто скоротилася майже в 11 разів [див. 25, с. 48].

Таблиця 1.3.8

Динаміка споживчих цін та балансової вартості
основних фондів автотранспорту України

Показники	Р О К И					
	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Індекс зростання цін	390,0	2100,0	10256,0	501,0	281,7	139,7
Індекс зростання цін наростаючим підсумком	390,0	8190,0	839966,4	4208231,6	11854588,0	16560859,0
Індекс зростання балансової вартості основних фондів автотранспорту	—	1570,0	2680,0	—	4880,0	830,0
в т. ч.:						
– будівель, споруд, передавальних пристроїв	—	1100,0	3760,0	—	4400,0	750,0
– транспортних засобів, машин та устаткування	—	1800,0	2080,0	—	5200,0	870,0
– інших основних фондів	—	1800,0	2440,0	—	1800,0	740,0
Індекс споживчих цін на момент індексації балансової вартості основних фондів	—	2390,1 травень	101160,7 серпень	—	6023544,7 лютий	14793627,0 травень
Індекс зростання балансової вартості основних фондів автотранспорту наростаючим підсумком	—	1570,0	42076,0	42076,0	2053308,8	17042463,0
в т. ч.:						
– будівель, споруд, передавальних пристроїв	—	1100,0	41360,0	41360,0	1819840,0	13648800,0
– транспортних засобів, машин та устаткування	—	1800,0	37440,0	37440,0	1946880,0	16937856,0
– інших основних фондів	—	1800,0	43920,0	43920,0	790560,0	5850144,0

Відставання нормативних розмірів індексації балансової вартості основних фондів автотранспорту від динаміки споживчих цін спостерігалось до індексації, що відбулася у травні 1996 р. Як видно з даних табл. 1.3.8 та графіку (рис.1.3.3), коефіцієнти індексації лише частково ліквідували розрив, що виникав між темпами інфляції та динамікою відновної вартості основних фондів автотранспорту. Так, до моменту першої індексації, що здійснювалася у травні 1992 р., балансова вартість основних фондів автотранспорту України в 23,9 раза відставала від існуючого рівня цін; після її проведення цей розрив скоротився і становив 1,52 раза.

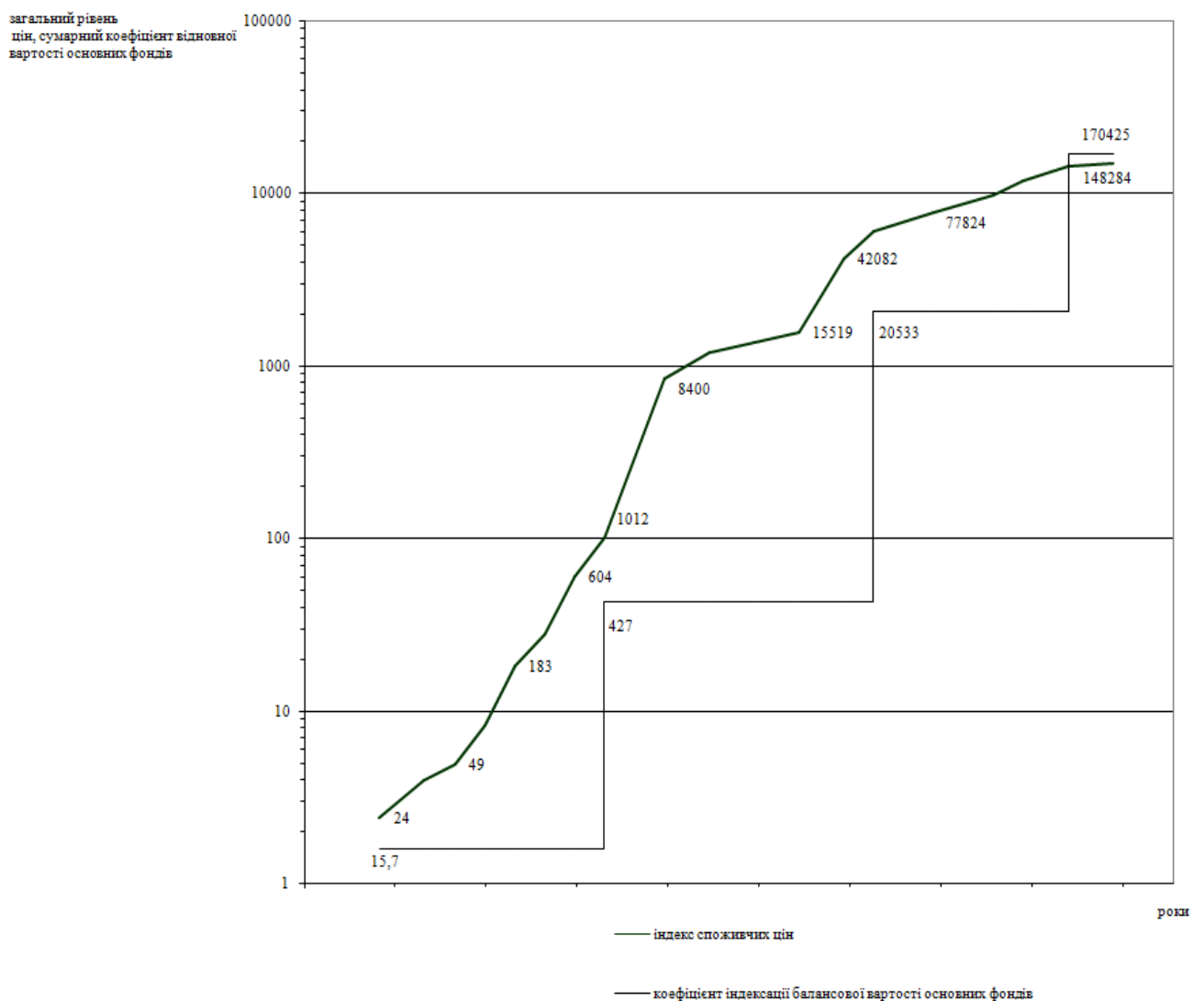


Рис. 1.3.3. Динаміка споживчих цін та коефіцієнтів індексації балансової вартості основних фондів автотранспорту України з 1992 р. по червень 1996 р.

До наступної індексації 1993 р. інфляція випереджала відновну вартість основних фондів у 64,4 раза, а після її завершення – в 2,4 раза. Але вже через півтора року загальний рівень цін у 143,2 раза випереджав сумарний коефіцієнт відновної вартості основних фондів і в результаті індексації, що здійснювалася протягом лютого 1995 р., скоро-тився до 2,9 раза. Однак, до травня 1996 р., часу проведення наступної індексації, він сягнув 7,2 раза. Зрозуміло, що аналогічні тенденції спостерігалися і в темпах зростання амортизаційного фонду, що нараховувався, виходячи з нової вартості основних фондів за діючими нормами амортизації. Проте, слід зауважити, що затримка у темпах зростання останніх простежувалась у порівнянні з темпами підвищення відновної вартості основних фондів. В основному це зумовлено застосуванням понижуючих коефіцієнтів щодо амортизаційних норм протягом певного періоду після здійснення індексації балансової вартості основних фондів [див.: 177; 178; 183; 186], вимогами інструкцій починати нараховувати амортизацію з наступного місяця після проведення індексацій [див.: 178] та ін.

У зв'язку з інфляцією суми амортизаційних відрахувань на повне оновлення основного капіталу передбачалось щоквартально коригувати відповідно до індексів, встановлених Міністерством фінансів України. «Проте в 1993 і 1994 рр. таке коригування амортизаційних відрахувань не проводилось. Це призвело до того, що зростаюча інфляція знецінила власні кошти підприємств, нагромаджені за рахунок амортизаційних відрахувань, і фактично девальвувала це джерело капіталовкладень» [237, с. 48].

Як справедливо зауважив український економіст А. Фукс, «ми почали «про-їдати» реноваційний фонд. В останні роки практично зупинився процес нагромадження та оновлення основних фондів» [238, с. 92]. Усе це – наслідки неадекватного відображення зростання цін у відтворювальних процесах основних фондів. Проте в економічній літературі знаходимо і протилежні міркування. Так, на думку вітчизняних вчених О. Рудченка, Н. Омелянчика, М. Тютюна, відповідність темпів індексації основного капіталу динаміці цін «приведе до ще більшої активізації інфляційних процесів, що створить

своєрідне «замкнуте» коло; тобто практично немає можливості при значних річних темпах інфляції, які мають місце в Україні, здійснювати адекватну індексацію основних засобів» [206, с. 57]. Але при такому підході фактично заперечується економічний зміст амортизації, порушується без-перервність процесу оновлення виробничого потенціалу підприємств. Крім того, беручи до уваги значне зниження питомої ваги амортизаційних відрахувань у собівартості продукції і послуг, що спостерігалось протягом останніх років, важко погодитись, що амортизація є одним з основних чинників, котрі зумовлюють інфляцію. Її роль у цьому процесі цілком другорядна. А тому підвищення питомої ваги амортизації у собівартості на кілька пунктів не спричинить того провокуючого впливу на інфляційні процеси, які зумовлюються, наприклад, не виправдано високими нарахуваннями на заробітну плату, неефективною податковою та кредитною політикою держави та ін.

Непродуманість і необґрунтованість фіскального законодавства України, яке до того ж не враховує особливостей інфляційної економіки, є те, що у більшості автопідприємств витрати виробництва перевищують ту суму коштів, яка залишається після сплати всіх обов'язкових платежів. Виникнення цієї диспропорції зумовлене тим, що згідно з підрахунками не менше 65 % всього заново створеного продукту у сфері вантажних автоперевезень витрачається на сплату податків. Так, наприклад, річна сума податків в розрахунку на один великотоннажний авто-мобіль, що здійснює міжнародні перевезення вантажів, більше, ніж у 10 разів переважає відповідний середньоєвропейський рівень (див. рис. 1.3.4). «Українські підприємці, що займаються міжнародними перевезеннями, змушені віддавати 80 – 85 % доходу, виплачуючи різноманітні податки і збори» [50, с. 72]. І це при тому, що рівень технічного стану рухомого складу, а відповідно і рівень якості транспортних послуг автопідприємств України в цілому знаходиться поза межами конкуренції.

Повертаючись до аналізу сучасної амортизаційної політики в Україні, серед її переваг слід відзначити й новизну в питаннях оцінки основних засобів. Згідно з Законом України «Про амортизацію» та «Про оподаткування прибутку

підприємств» облік основних фондів здійснюється за їх залишковою вартістю. В результаті цього нововведення полегшується аналіз технічного стану основних засобів, їх зношеності та планування відтворення. Відповідно до чинної інструкції з бухобліку балансової вартості груп основних фондів відтепер в бухгалтерській звітності «відображається сума зносу придбаних основних засобів, що були в експлуатації» [102, п. 13]. Попередня методика оцінки основних фондів в бухгалтерській звітності «спотворювала бачення ступеня придатності (спрацьованості) основних засобів, що були в експлуатації, придбаних або отриманих з будь-яких джерел, і створювала викривлене уявлення про те, що підприємство володіє цілковито новими основними засобами» [126, с. 51]. Крім цього, усувається позаекономічна практика переамортизації основних фондів, що «створювало нічим не обґрунтовану ситуацію, коли сума нарахованої за весь період експлуатації об'єкта амортизації могла значно перевищувати його початкову вартість. Таким чином певна частина суми нарахованої амортизації наче по інерції включалася у собівартість продукції, не маючи при цьому ніякого відношення до відшкодування здійснених на підприємстві капітальних затрат. І коли вже сам порядок нарахування амортизації допускав подібні відступи від економічного призначення даного процесу, то якоюсь мірою можна вважати виправданим механізм позаекономічного перерозподілу засобів амортизаційного фонду підприємств, який діяв у ті роки» [111, с. 88].

Податки, грн.

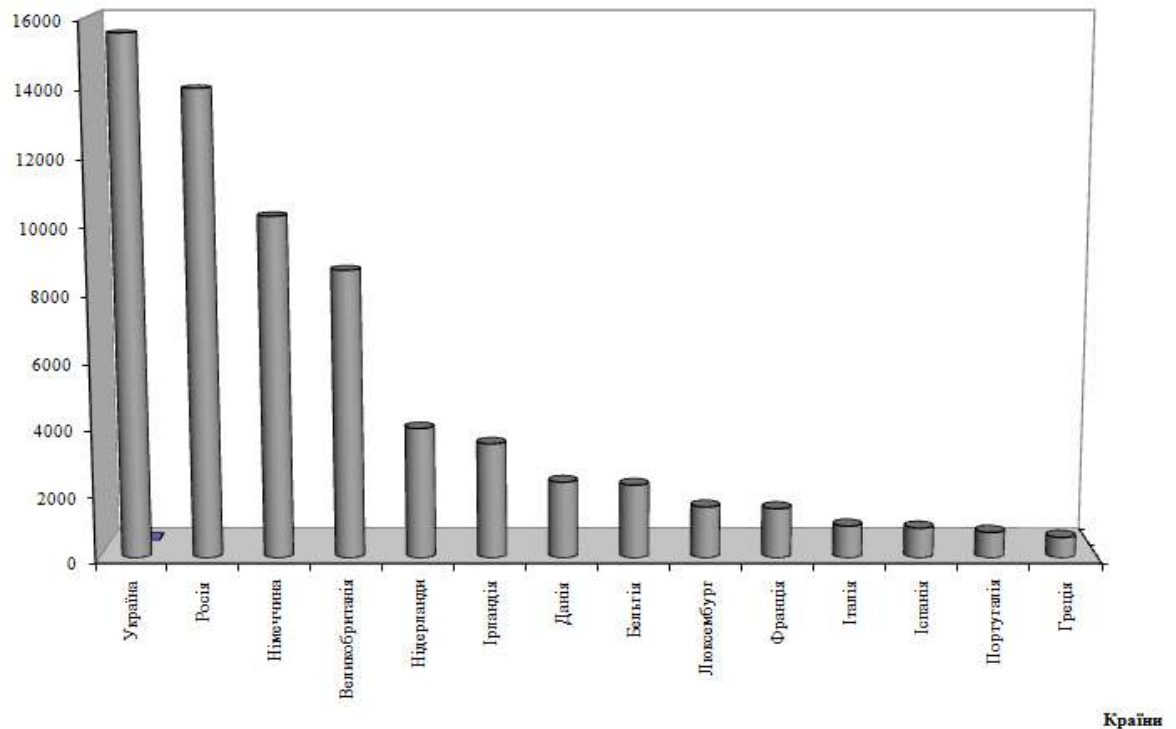


Рис. 1.3.4. Річна сума податків в розрахунку на один великотоннажний автомобіль станом на кінець 1996 року [див. також 119, с. 57]

Серед причин недугів, якими вражена українська економіка, слід виділити недостатню теоретичну обґрунтованість нормативних документів, які регламентують економічні процеси, відсутність регулярної оцінки дієвості регламентованих положень. Такі міркування певною мірою зумовлені недосконалістю і мінливістю засад щодо застосування прискореної амортизації основних фондів. Згідно з положеннями останніх законодавчих актів України значно розширилися можливості в застосуванні прискореної амортизації основних фондів підприємств всіх форм власності. Залишилася в минулому амортизаційна політика, що включала необхідність отримання бюрократичних дозволів центральних органів на застосування прискореної амортизації, оскільки, відповідно до положень, лише незначна частка суб'єктів господарювання могла скористатися її перевагами.

Недоліком активної амортизаційної політики України, що переходить з одних положень в інші, є її однобокий підхід до встановлення способу

нарахування прискореної амортизації та спрямованість лише на активну частину основних фондів. У світовій практиці серед різноманітних методів нарахування прискореної амортизації виділяють декілька загальноприйнятих способів її обчислення, що можуть використовуватись на вибір суб'єкта господарювання [див., напр., 34, с. 34 – 43; 72, с. 30 – 32; 95, с. 26; 115, с. 6 – 8; 124, с. 29; 146, с. 26 – 31; 158, с. 52 – 54; 223, с. 100 – 102; 238, с. 90 – 93; 243, с. 16 – 22]. Починаючи з 1991 р. прискорену амортизацію дозволялося обчислювати лише за методом зменшеного залишку, при якому базову норму амортизації, що відповідала рівномірному способу її нарахування, дозволялося підвищувати не більше, як у два рази. Згідно з сучасними вимогами щодо нарахування прискореної амортизації виділяється не тільки єдиний спосіб її нарахування за законодавчо закріпленими диференційованими річними нормами, але й вузьку спрямованість на окремі групи активної частини основних фондів. Пришвидшення процесу амортизації пасивної частини основних фондів в Україні не практикувалось. В результаті цього автотранспортні підприємства опинилися в дискримінаційних умовах, оскільки частка основних фондів, до якої може бути застосована прискорена амортизація, не перевищує 10% як в досліджуваних вантажних автопідприємствах Івано-Франківської, Львівської, Тернопільської областей, так і по вантажному автотранспорту України в цілому. Тобто останні законодавчі акти України з питань амортизації припинили практику застосування прискореної амортизації транспортних засобів, що існувала певний час до 1997 р. [див., напр., 136, с. 50].

Звичайно, можна заперечувати доцільність прискореної амортизації рухомого складу вантажного автотранспорту, зважаючи на законодавчо закріплені високі річні норми його амортизації (17,5% у 1997- 98 рр. і 25% починаючи з 1999 р.). Однак, не можна не визнавати того, що мова йде, поперше, не просто про оновлення рухомого складу, а про необхідність докорінного реформування його застарілої структури, що не відповідає сучасним ринковим умовам з притаманною їм жорсткою конкуренцією; по-друге, «в умовах будь-якого виробництва, будь-якої соціально-економічної

формації на кожній стадії розвитку людської спільноти, транспортні системи повинні розвиватися більш прискореними темпами порівняно з іншими господарськими об'єктами, співмірно як з ресурсами і можливостями держави, так і з її перспективними потребами з метою досягнення збалансованого прогресу економіки країни» [231, с. 26].

Зважаючи на сказане, стає очевидною необхідність з'ясування ролі власне прискореної амортизації рухомого складу автопідприємств України, яке буде неповним без бодай стислого аналізу реального стану нарахування амортизації та його впливу на процеси оновлення основних фондів.

За останні роки на підприємствах вантажного автотранспорту спостерігається тенденція скорочення реальних амортизаційних сум, а відповідно і їх частки у відтворювальних процесах. Виникнення цієї тенденції є цілком закономірним явищем з огляду на вікову структуру активної частини основних фондів, рухомого складу зокрема. У цьому зв'язку уже в найближчі роки за відсутності кардинальних змін в процесах оновлення парку вантажних автомобілів питома вага автотранспорту із строком служби понад 10 років, тобто повністю амортизованих (див. табл. 1.3.1), перевищить 60 %. І це при тому, що на кінець 1996 р. в цілому зношеність основних фондів досліджуваних автопідприємств становила 60,22 % (у 1992 р. – 37,03 %), коливаючись від 58,80 % в Тернопільській області до 67,74 % у Львівській області. Ось чому вже зараз заявила про себе й інша тенденція – зростання витрат на ремонт основних фондів, до того ж в обсягах, що у все більшій мірі переважають суми нарахованої амортизації. За підсумками 1994 р. співвідношення між витратами на капітальний ремонт основних фондів і річними амортизаційними відрахуваннями досліджуваних вантажних АТП Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей становило 1,08, а за результатами обчислень 1996 р. – 1,48 (див. табл. 1.3.9).

Таблиця 1.3.9

Порівняльна характеристика показників оновлення і вибуття основних фондів вантажних АТП Івано-Франківської, Львівської і Тернопільської областей

Показники	Роки	
	1994	1996
Коефіцієнт оновлення основних фондів, %	0,83	0,28
Коефіцієнт ліквідації основних фондів, %	3,91	3,46
Відношення коефіцієнта ліквідації до коефіцієнта оновлення основних фондів, разів	4,71	12,35
Співвідношення вартості ліквідованих основних фондів і річної суми амортизації, разів	2,05	3,50
Співвідношення між вартістю основних фондів, що поступили, і річною сумою амортизації	0,67	0,27
Відношення витрат на капітальний ремонт до амортизації, разів	1,08	1,48
Відношення нарахованої амортизації до залишкової вартості основних фондів на початок року, %	4,41	2,89

Критичність ситуації виявляється і в тому, що співвідношення між вартістю ліквідованих основних фондів і нарахованою амортизацією зросло протягом цього ж періоду з 2,05 раза до 3,5 раза.

Все це свідчення того, що в сучасних умовах амортизація перестає виконувати роль основного джерела відтворення основних фондів автотранспорту. Недосконалість формування амортизаційного фонду призводить у кінцевому підсумку до значних втрат купівельної спроможності накопичених фінансових ресурсів і не дозволяє підприємствам здійснювати серйозні фінансові інвестиції.

На нашу думку, амортизаційні відрахування зможуть виконувати свою еконо-мічну функцію в повному обсязі лише за умови, якщо методика їх нарахування базуватиметься на таких економічних засадах:

1) врахування закону спадної ефективності основного капіталу, що виявляється у поступовому зменшенні амортизаційного навантаження відповідно до його фізичного спрацювання та морального старіння;

2) врахування фактора часу, у зв'язку з яким критерієві забезпечення простого відтворення основних засобів через амортизацію відповідає не просто однакова величина сум нарахованої амортизації і початкової вартості капітальних активів, а приблизна рівність початкової відновної вартості

основних фондів та поточної дисконтованої вартості суми амортизаційних відрахувань.

Виходячи із зазначених засад, слід оцінювати відповідність чинної методики нарахування амортизації на відновлення рухомого складу вимогам сучасного фінансового менеджменту в умовах ринку [див., напр., 27, с. 393 – 399; 36, с. 261 – 269; 115, с. 9 – 11; 131, с. 288 – 293; 146, с. 114 – 116; 163, с. 493 – 501; 166, с. 82 – 83; 242, т. 2, с. 203 – 211; 256, с. 394 – 395; 258, р. 266 – 269; 263, р. 499 – 503].

«Зміни, що відбуваються в народногосподарському комплексі країни в перехідний період, вимагають врахування фактора постійного знецінювання грошей при проведенні техніко-економічних розрахунків» [118, с. 94]. У зв'язку з цим для визначення ефективності будь-яких фінансових інвестицій, віддача від яких розподілена в часі, використовується критерій чистої дисконтованої вартості (ЧДВ). Якщо за цим критерієм досягається додатне або нульове значення, то інвестиції вважаються ефективними. Оскільки амортизаційний фонд, процес накопичення якого відбувається в часі, покликаний забезпечити просте відтворення основного капіталу, то критерієм ефективності його формування можна вважати нульове значення чистої дисконтованої вартості. При цьому величина чистої дисконтованої вартості визначається за формулою:

$$\text{ЧДВ} = \sum \left(\left(\frac{A_t}{(1+r)^t} + \frac{E_t}{(1+r)^t} \right) - \left(\Phi_{\text{в}} + \frac{Л_{\text{т}}}{(1+r)^T} \right) \right), \quad (1.3.1)$$

де A_t – сума амортизації, що нарахована за період t , грн.;

$\Phi_{\text{в}}$ – початкова відновна вартість основних засобів, грн.;

E_t – ефект від використання амортизаційних нарахувань в інших видах діяльності підприємства до закінчення амортизаційного періоду, грн.;

r – норма дисконта;

$Л_{\text{т}}$ – ліквідаційна вартість основних виробничих фондів на момент їх списання, грн.;

T – тривалість амортизаційного періоду, роки.

Пасивне накопичення амортизації ніколи не забезпечить навіть простого відтворення основних фондів, оскільки фактор часу призводить до фінансових втрат. Часткова або повна компенсація цих втрат може бути досягнута тільки шляхом активного використання накопичуваних фінансових ресурсів в інших видах діяльності, що гарантують швидку віддачу. Цим пояснюється наявність в наведеній формулі величини ефекту від використання накопиченої амортизації в інших видах діяльності до закінчення амортизаційного періоду і настання часу цільової реінвестиції.

Отже, враховуючи закон спадної віддачі капіталу і зміну вартості грошей в часі, проаналізуємо на відповідність ефективному відтворенню рухомого складу методику нарахування амортизації, що діяла протягом аналізованого періоду часу. Недоліком цієї методики є те, що вона передбачала однакове фінансове навантаження на один кілометр пробігу протягом всього строку експлуатації автомобіля. Сума амортизаційних відрахувань при цьому визначалася за формулою:

$$A_t = \frac{\Phi_z \cdot H_z}{100} \cdot \frac{L_t}{1000}, \quad (1.3.2)$$

де H_z – норма амортизаційних відрахувань на 1000 км пробігу, %;

L_t – пробіг автомобіля протягом розрахункового періоду, км.

Такий підхід в нарахуванні амортизації абсолютно не враховував об'єктивні структурні зміни в собівартості експлуатації вантажного автомобіля в процесі його зношення.

Аналіз динаміки формування амортизаційного фонду вантажного автомобіля початковою вартістю 25000 грн. засвідчив, що нарахування коштів на реновацію забезпечує до кінця строку експлуатації повернення 20700 грн. або 82,8 % початкової вартості (див. табл. 1.3.10). Навіть при мінімальній ставці дисконту в 15 %, що і так у кілька разів занижена з огляду на сучасний економічний клімат, поточна дисконтована вартість суми амортизаційних відрахувань складає лише 13557,6 грн., що становить 54,2 % від початкової вартості.

Таблиця 1.3.10

Динаміка надходжень амортизації при різних способах її нарахування

Роки експлуатації, t	Річний пробіг автомобіля, L _t , тис. км	Коефіцієнт дисконтування при r = 0,15	Методи нарахування амортизації			
			рівномірний		дегресивний	
			Річна сума амортизаційних відрахувань, грн.	Поточна дисконтована вартість амортизаційних відрахувань, грн.	Річна сума амортизаційних відрахувань, грн.	Поточна дисконтована вартість амортизаційних відрахувань, грн.
1	70	0,870	4200,0	3654,0	8400,0	7308,0
2	66	0,756	3960,0	2993,76	5258,88	3975,71
3	61	0,658	3660,0	2408,28	3320,68	2185,01
4	56	0,572	3360,0	1921,92	2155,89	1233,17
5	50	0,497	3000,0	1491,0	1407,49	699,52
6	42	0,432	2520,0	1088,64	896,54	388,17
Всього	345	X	20700,0	13557,60	21441,48	15789,58

Отже, мінімальна сума реальних фінансових втрат автопідприємства при нарахуванні амортизації на одиницю рухомого складу становить 11442,4 грн. Крім того, у зв'язку із зростанням собівартості експлуатації автомобіля отримання останніх 2520,0 грн. досить проблематичне, оскільки в цей період експлуатація вантажівки, про що зазначалося вище, перебуває в зоні збитковості.

Як бачимо, методика нарахування амортизації, якою користувалися автопідприємства до 1997 р., в силу притаманних їй недоліків (ігнорування закону спадної віддачі та дії фактора часу), а також негативний вплив макроекономічних чинників як наслідок непродуманої амортизаційної політики уряду України (недоліки у встановленні відновної вартості основних фондів та її відставання від загального рівня цін і ін., що розглядалися вище) не дозволяла забезпечити ефективне оновлення рухомого складу.

Спрощена методика нарахування амортизації на відновлення рухомого складу (без врахування пробігу автомобіля), що запроваджена в Україні у 1997 р. згідно з Законом «Про оподаткування прибутку підприємств», хоча і передбачає високі амортизаційні норми, та все ж не ліквідує вказаних внутрішніх її недоліків. А тому на кінець амортизаційного періоду автомобіля поточна дисконтована вартість амортизаційних відрахувань при попередній ставці

дисконту не перевищить 70 % його початкової вартості. Звести до мінімуму фінансові втрати в процесі формування амортизаційного фонду дозволило б застосування прискореної амортизації. Використовуючи дегресивний метод, який до згаданого закону практикувався підприємствами України, втрати в результаті знецінення вартості грошей вдалось би зменшити за рахунок різного розподілу сум амортизації протягом реноваційного періоду. При цьому, за нашими підрахунками, поточна дисконтована вартість амортизаційних відрахувань становила б 74 % від початкової вартості вантажівки. Якщо ж для нарахування амортизації скористатися кумулятивним методом, то остання величина сягнула б 76 %. Недосконалість чинного законодавства щодо застосування прискореної амортизації господарствами вантажного автотранспорту позбавляє їх переваг, що досягаються засобами активної амортизаційної політики.

На нашу думку, звести до мінімуму фінансові втрати в процесі формування реноваційного фонду на відновлення рухомого складу дозволить поєднання прискореної амортизації з методом, що враховує фактичний пробіг автомобіля. З точки зору економіки доцільність такого своєрідного тандему зумовлена, по-перше, відображенням взаємозв'язку між величиною суми нарахованої амортизації та фактичним пробігом автомобіля, тобто з його реальною спрацьованістю; по-друге, врахуванням фактора часу, що виявляється в захищеності амортизаційних сум від знецінення.

Використання методів прискореної амортизації обмежується специфічними особливостями, притаманними автотранспорту. У зв'язку з цим формування амортизаційного фонду на відновлення рухомого складу, на нашу думку, слід здійснювати дегресивним методом. При цьому сума амортизаційних відрахувань у будь-який момент часу визначатиметься за формулою:

$$A_t = \Phi_3 \cdot \frac{n \cdot H_a}{100} \cdot \frac{L_t}{1000}, \quad (1.3.3)$$

де Φ_3 – залишкова вартість автомобіля у діючих цінах, грн.;

n – коефіцієнт збільшення норм амортизації при рівномірному методі її нарахування.

З наведених в табл. 1.3.10 даних розрахунків видно, що 76 % суми амортизації поступає до 250 тис. км пробігу, а інші 24 % припадають приблизно на 100 тис. км пробігу, що залишились. Крім цього, поточна дисконтована вартість суми нараховувань при дегресивному методі на 2232 грн. перевищує аналогічну суму, нараховану рівномірним способом, а отже, і більш точно відображає реальну різницю у розмірах сум нарахованої амортизації. До речі, різниця у величині сум нарахованої амортизації обома методами без врахування фактора часу не настільки значна і становить лише 741,5 грн.

Компенсувати втрати від знецінення амортизаційних сум можна шляхом ефективного вкладання засобів, отриманих протягом перших 2 – 3-х років амортизаційного циклу. Використання наступних надходжень не тільки забезпечить реальне оновлення рухомого складу автопідприємств, але й дозволить отримати прибуток від фінансових операцій.

Використання запропонованої методики нарахування амортизації дозволить значно прискорити повернення попередньо вкладених засобів в рухомий склад, не збільшуючи собівартості перевезень і зменшуючи амортизаційне навантаження на автомобіль в міру об'єктивного зниження ефективності його експлуатації. Для визначення впливу амортизаційних витрат на динаміку собівартості одного кілометра пробігу скористаємося формулою, отриманою в результаті досліджень кафедрою економіки і організації виробництва ХДАДТУ. Виведена функціональна залежність відображає кількісний взаємозв'язок між матеріальними витратами на один кілометр пробігу та загальним пробігом автомобіля з початку експлуатації. За незмінних інших умов ця залежність описується функцією:

$$B_m = B_{mn} \cdot e^{-\frac{m \cdot I}{1000000}}, \quad (1.3.4)$$

де B_m – матеріальні витрати на один кілометр пробігу;

B_{mn} – питомі матеріальні витрати на один кілометр пробігу для нового автомобіля;

m – коефіцієнт, що враховує категорію умов експлуатації (набуває значень від 0,08 до 0,14);

L – загальний пробіг автомобіля з початку експлуатації [див. 143, с. 3].

Результати відповідних розрахунків наведено в табл. 1.3.11. Аналізуючи їх, неважко зауважити, що використання рівномірного нарахування амортизації (яке не враховує об'єктивних структурних змін у собівартості експлуатації автомобіля в процесі його спрацювання) спричинює значно вищі коливання собівартості одного кілометра пробігу, аніж використання дегресивного методу прискореної амортизації.

Таблиця 1.3.11

Вплив амортизаційних відрахувань на собівартість
одного кілометра пробігу вантажного автомобіля
($m = 0,1$; $B_{\text{мн}} = 26,92$ коп.; $B_{\text{пост}} = 20,83$ коп.; $n = 2$)

Роки експлуатації, t	Річний пробіг автомобіля, L_t , тис. км	Питомі матеріальні витрати на 1 км пробігу, коп.	Амортизаційне навантаження на 1 км пробігу, грн.		Собівартість 1 км пробігу, грн.	
			рівномірне нарахування амортизації, коп.	дегресивне нарахування амортизації, коп.	при рівномірному нарахуванні амортизації, коп.	при дегресивному нарахуванні амортизації, коп.
1	70	27,49	6,0	12,0	54,32	60,32
2	68	29,52	6,0	7,97	56,35	58,32
3	61	31,49	6,0	5,44	58,32	57,76
4	56	33,35	6,0	3,85	60,18	58,03
5	50	35,11	6,0	2,81	61,94	58,75
6	42	36,63	6,0	2,14	63,46	59,60

Як видно з рис.1.3.5., амортизаційні нарахування в розрахунку на один кілометр пробігу автомобіля знижуються синхронно до зростання матеріальних витрат на забезпечення одного кілометра пробігу.

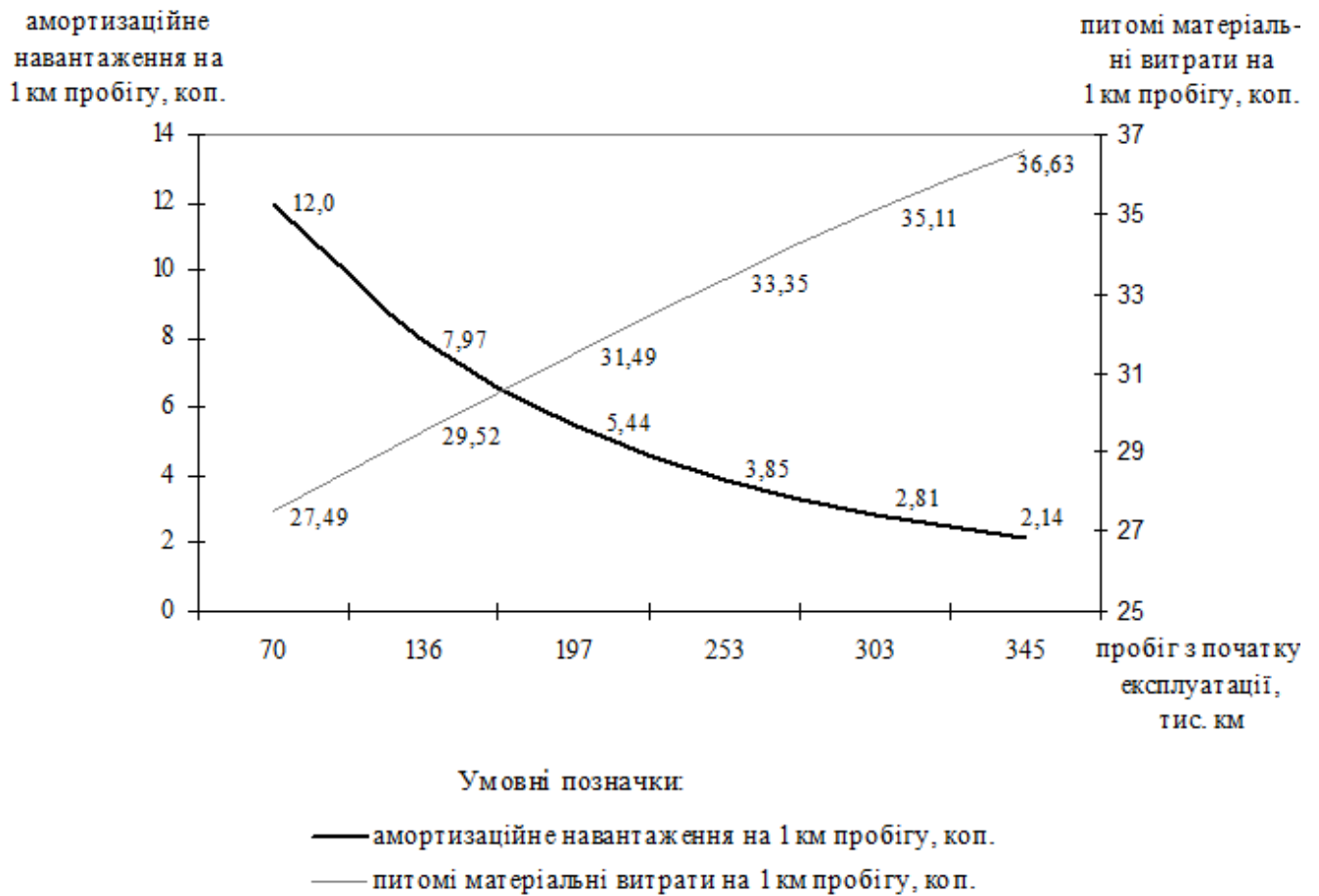


Рис. 1.3.5. Динаміка питомих матеріальних витрат і амортизаційного навантаження на один кілометр пробігу при дегресивному методі нарахування амортизації

Управління процесом формування амортизаційного фонду пропонованим методом забезпечує відповідні фінансові умови для підтримання раціонального рівня рентабельності експлуатації автомобіля протягом всього амортизаційного періоду.

Коефіцієнт зростання рівномірної норми амортизації, від якого залежать темпи нагромадження реноваційного фонду, кожне автопідприємство повинне визначати самостійно, керуючись при цьому співвідношенням собівартості перевезень і тари-фом, що склався на ринку транспортних послуг. А тому побоювання, пов'язані з ймовірним різким зростанням тарифів на автоперевезення вантажів при наданні самостійності підприємствам у виборі способу нарахування амортизації, не зовсім обґрунтовані. Основним регулятором в цій ситуації виступає ринкова вартість транспортних послуг, рівень

якої зумовлюється не бажанням окремого автогосподарства, а співвідношенням попиту і пропозиції на автомобільні перевезення вантажів.

Практика запровадження прискореної амортизації пов'язана не тільки з регулюванням відтворювальних процесів. Її вплив виявляється в усіх сферах економічної та виробничої діяльності як окремого суб'єкта господарювання, так і економічної системи в цілому. Підсумовуючи, окреслимо головні наслідки та форми вияву позитивної дії активної амортизаційної політики:

1) прискорюється обіг як основного, так і оборотного капіталу. Амортизуючи протягом першої половини строку служби основних фондів до 65 – 80 % їх вартості, підприємства отримують можливість не тільки швидше накопичити кошти для оновлення виробничого потенціалу, але й реалізувати недоамортизовані основні засоби, замінивши їх принципово новими. Такі дії підприємств значно підвищують ефективність виробництва, знижуючи ресурсомісткість продукції та послуг, підвищуючи їх конкурентоздатність і прискорюючи обіг основного капіталу.

За підрахунками англійської комісії з трудових ресурсів зростання загальної ефективності американської та японської промисловості на 25 % є результатом змін у характері використання капіталовкладень і на 60 % – за рахунок змін у технології.

До того ж додатковий приплив коштів в результаті прискореної амортизації основних фондів розширює можливості підприємств, дозволяючи оперувати значно більшими сумами вільних коштів та вкладати їх у інші сфери підприємницької діяльності, прискорюючи цим обіг оборотного капіталу.

Надаючи підприємствам можливість швидкого відшкодування витрат, які вкладаються в основні фонди, держава має право розраховувати на те, що кошти, які побували в обігу, знову використовуватимуться для фінансування капітальних вкладень. Однак у певних умовах і в конкретні проміжки часу для підприємства більш важливим може стати не інвестиційна, а яка-небудь інша діяльність, що вимагає затрат коштів. У цих випадках у підприємства не повинно бути ніяких перешкод на шляху вибору сфери застосування власних фінансових ресурсів. «Економічний сенс такого підходу полягає у створенні

підприємствам можливостей формувати фінансові фонди для технологічного оновлення виробництва, не чекаючи вироблення технічного ресурсу об'єкта» [111, с. 89];

2) таке постійне маніпулювання тимчасово вільними амортизаційними кош-тами частково знижує згубний вплив інфляційних процесів на фінансовий стан підприємств;

3) прискорена амортизація внаслідок пришвидшення обігу основного капіталу знижує його втрати від морального старіння. «Проведені дослідження стверджують, що структура наявного парку автомобілів в Україні не відповідає попиту на транспортні послуги як за вантажністю, так і за продуктивністю, прибутковістю, паливною економічністю, технічними та експлуатаційними якостями» [160, с. 8]. Розгляд у площині морального старіння невідповідності наявного рухомого складу сучасним техніко-економічним вимогам виявляє себе, у першу чергу, в послабленні позицій як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках транспортних послуг. Так, зокрема, уже сьогодні це пов'язано з обмеженим допуском вантажних автомобілів вітчизняних автопідприємств до країн ЄС через їх невідповідність екологічним нормам міжнародного стандарту EURO – 1, запровадженого з січня 1995 р. та стандарту EURO – 2, запровадженого у 1996 р. [див.: 138, с. 12; 249, с. 84]. «У першу чергу така заборона стосується українських КраЗів, російських КамАЗів, ЗІЛів, ГАЗів та білоруських МАЗів, які не відповідають жодній екологічній вимозі ЄЕС» [138, с. 12] в основному через укомплектованість двигунами, що «мають незадовільні показники по задимленню і малу потужність, не призначену для далеких перевезень» [14, с. 10]. Саме такими автомобілями укомплектовані вітчизняні автогосподарства. Ось чому багато українських автопідприємств, які займаються вантажними перевезеннями в Європі, змушені перекомплектувати свої автопарки. За словами заступника міністра транспорту України В.Рєви, щоб стати конкуренто-спроможними, автопідприємства змушені купувати вантажні іномарки «Volvo», «Mercedes», «MAN», «Scania», «Iveco» [див.: 65, с. 11]. У зв'язку з цим використання прискореної амортизації сприятиме не тільки швидкій перекомплектації, але й оновленню рухомого

складу відповідно до вимог міжнародних нормативних документів, яке дозволить формувати зустрічні вантажопотоки, що є неодмінною умовою рівноцінного взаємообміну відкритих економічних систем;

4) прискорена амортизація як дієвий засіб оновлення виробничого апарату забезпечує на цій основі підвищення конкурентоспроможності підприємств на внутрішньому та зовнішньому ринках, а щодо автогосподарств виявляється, в першу чергу, у формуванні ефективної структури рухомого складу, що незаперечно позначиться на рівневі якості надання транспортних послуг.

До цього слід додати, що просте відтворення передбачає таку заміну засобів праці, при якій кількість і якість виконуваної роботи не змінюється. Проте вартість їх заміщення може бути вищою від вартості купівлі. Ось чому «амортизаційні нара-хування слід обчислювати не на базі ціни купівлі, а саме на основі ціни заміщення» [12, с. 106]. Роль активної амортизаційної політики у цьому процесі незаперечна;

5) застосування підприємствами активної амортизаційної політики призводить до різного розподілу прибутку в часі, а отже, й різної в часі структури податку, що стягується з підприємств. Тобто, господарства, використовуючи прискорену амортизацію, зменшують величину прибутку, що підлягає оподаткуванню, а отже, й самого податку;

б) використовуючи прискорену амортизацію, підприємства отримують певні «податкові пільги». Занижені суми податку протягом першої половини амортизаційного періоду в такій же мірі будуть завищені протягом другої, і в цілому підприємство сплатить таку ж суму податку, як і при рівномірному нарахуванні амортизації. Але, нараховуючи її прискореними методами, підприємство фактично відстрочує сплату певної частини податку, залишаючи її в своєму розпорядженні, отримуючи, таким чином, від держави своєрідну «безпроцентну позику», а сам факт такої відстрочки у сплаті частини податку збільшує прибутковість капітальних вкладень. Крім того, відстрочуючи день сплати податку, підприємці сподіваються, що й величина самого податку з часом зменшиться.

В американській літературі наводяться факти, згідно з якими деяким фірмам вдалося досягнути значних успіхів у своїй діяльності завдяки застосуванню прискореної амортизації основного капіталу, що дозволило їм отримувати високі прибутки і виплачувати, відповідно, високі дивіденди по акціях, сплачуючи при цьому низькі податки;

7) широке застосування прискореної амортизації на підприємствах України за нормальних умов оподаткування призвело б до зменшення потреби підприємств в коштах на реновацію. Отже, прискорена амортизація – це спосіб певною мірою послабити залежність підприємств від зовнішнього кредитування і тим самим скоротити грошову емісію. Це тим більше актуально за умов, коли частка амортизаційних відрахувань у сукупному самофінансуванні підприємств України, за підрахунками вітчизняних вчених, складає сьогодні від 1 до 7 % (у США, наприклад, – 70 – 90 %) [див.: 156, с. 31];

8) активна реноваційна політика підприємств забезпечує раціональне поєднання амортизації із зростанням витрат на капітальний ремонт. «Практика показує, що спрацювання машин збільшується у перший період їх експлуатації, період їх освоєння» [238, с. 90];

9) впровадження прискореної амортизації основних фондів дозволяє «об'єктивно оцінити амортизаційну складову в структурі ринкової ціни і відповідно забезпечити (при незмінних інших умовах) адекватність обміну між суб'єктами господарювання різних форм власності» [10, с. 98];

10) активна амортизаційна політика дозволяє якомога швидше повернути початкові вкладення з метою зниження наступного ризику [див., напр., 250, с. 48];

11) активна амортизаційна політика як один із засобів покращення фінансових показників підприємства в кінцевому підсумку слугує орієнтиром для потенційного інвестора і таким чином дозволяє формувати ринковий інвестиційний клімат. Адже, як відомо, амортизаційні відрахування – це база для визначення ефективності інвестицій. Раніше ці ключові економічні поняття були відірваними одне від одного: амортизація визначалася, виходячи з

технічних факторів в основному – фізичної спрацьованості основних фондів; ефективність капіталовкладень – через приведені витрати чи строк окупності;

12) в сучасних умовах ризик завищення амортизаційних відрахувань менш шкідливий, ніж їх недобір, оскільки останній пов'язаний з необхідністю тривалої експлуатації застарілих основних виробничих фондів та здійсненням ремонтів, що дорого коштують. А прискорене оновлення основного капіталу в межах еконо-мічної системи сприяє формуванню ринку засобів виробництва та розвитку гуртової торгівлі ними.

Таким чином, система прискореної амортизації виступає не тільки як завуальована форма державного фінансування капітальних вкладень, але й при відповідному законодавчому забезпеченні може стати дієвим чинником нормалізації процесу відтворення основних виробничих фондів народного господарства України, а також підвищення готовності підприємств до інновацій та пришвидшення їх адаптації до найновіших науково-технічних результатів. Враховуючи те, що 30 % потенціалу конкретного іноваційного процесу припадає на підприємство, яке його реалізує, і 70 % – опосередковано підвищує ефективність інших підприємств, роль прискореної амортизації в цьому процесі заслуговує на значно більшу увагу з боку конкретних суб'єктів підприємницької діяльності та державної іноваційної політики в цілому.

Підсумовуючи сказане, слід зазначити, що відтворювальний процес є систе-мою, якій притаманні внутрішні пропорції, методи їх регулювання і балансування. З точки зору системного підходу особливо важливим елементом є виробничі пропорції. Зазвичай, увага надається їх окремим елементам, а не розгляду у взаємо-зв'язку. Пояснення цьому, на нашу думку, криється в нерозробленості чіткої крите-ріальної основи, що визначає, по-перше, види пропорцій, їх місце і роль як окремих елементів системи; по-друге, внутрішню структуру пропорцій відтворення, її спрямованість на перехід до інтенсивного типу оновлення основних фондів.

Реалізація цього вимагає вдосконалення відтворювальних пропорцій перш за все співвідношенням між новими засобами праці, спрямованими, з одного боку, на розширення основних фондів, з другого – на заміну їх застарілої

частини. Це першопочаткова відтворювальна пропорція, що визначає найважливіший орієнтир інтенсивного оновлення фондів – економічний строк служби. Різновидом цього співвідношення є пропорція в капітальних вкладеннях, що використовуються для розширення і заміни діючих основних фондів новими, які поліпшують техноло-гічність виробничого процесу, а також на формування активної і пасивної частин цих фондів. Таким чином, перша пропорція відображає єдність руху натуральної та вартісної форм функціонування основних фондів.

Похідною від неї є пропорція, що відображає методи оновлення основних фондів у співвідношенні капіталовкладень на переозброєння і реконструкцію виробничого потенціалу, з одного боку, та розширення виробництва і нове будівництво – з другого. Ця пропорція, незважаючи на її похідний характер від першої, і на те, що вона виступає конкретною формою її реалізації, має цілком самостійну значущість. Внаслідок цього, її слід вважати другою основною пропорцією з тих, які розглядаються в цьому дослідженні.

Суть третьої відтворювальної пропорції становлять співвідношення між різними джерелами капіталовкладень. В економічній літературі з цього приводу ведеться мова, як правило, лише про два джерела капіталовкладень – амортизаційний фонд і частину нерозподіленого прибутку, які є далеко не єдиними серед переліку власних інвестиційних засобів підприємств. І зовсім мало уваги надається зовнішнім, як залученим, так і державним, джерелам фінансування. В сучасних умовах такий підхід слід вважати несправедливо завуженим.

Особливо важливу роль в реалізації інтенсивного типу оновлення основних фондів відіграє співвідношення між елементами активної і пасивної частин основних засобів, з одного боку, і ремонтним господарством – з другого. Серед досліджуваних ця пропорція є четвертою. Вона теж рідко розглядалася та аналізувалася в економічній літературі, хоча у суттєвій значущості співвідношення між обсягами засобів, скерованих на реновацію і ремонт, сумнівів не викликає. Конкретний вислід цієї пропорції змінюється при переглядах строків і норм амортизації. Згідно з чинними положеннями власник всього амортизаційного фонду і основних засобів виступає в одній особі. Проте

встановлення величини норм амортизації є прерогативою уряду. Підтримання четвертої пропорції на економічно обґрунтованому, раціональному рівні стає для власників основних фондів одним із головних завдань, від вирішення яких залежить і метод нарахування амортизації, і питома вага накопичень за рахунок засобів амортизаційного фонду, які виділяються на модернізацію виробництва (а отже, і співвідношення між власними засобами фінансування відтворення та залученими чи позиченими). Таким чином, від того, як визначається ця пропорція, в значній мірі залежить перспективна програма інвестування.

Інтенсивний тип оновлення основних фондів припускає, що вказані вище відтворювальні пропорції забезпечують своєчасність такого оновлення згідно з економічно обґрунтованими строками (при рівномірному нарахуванні амортизації) або строками, що визначаються кон'юнктурними міркуваннями власників основних фондів (при використанні методів прискореної амортизації чи інших способів).

Аналіз процесу відтворення виробничого апарату України засвідчив, що в період економічної кризи саме ця сфера виявилася найбільш вразливою. Це зумовлено тим, що, по-перше, процес відтворення основних фондів був деформований і в періоди позитивних темпів зростання показників соціально-економічного розвитку. По-друге, в умовах високих темпів інфляції, а тим більше гіперінфляції, об'єктивно скорочується інтерес до нагромадження та інвестицій. По-третє, в останні роки проблемам регулювання відтворення виробничого апарату та підтримки інвестицій надавалася недостатня увага. Державні програми економічних реформ були спрямовані, головним чином, на впровадження жорстких монетаристських методів регулювання економіки. Тим часом досвід країн ринкової економіки, які пройшли кризові періоди, переконує в необхідності структурної перебудови, активізації виробництва на основі стимулювання відтворення виробничого апарату, його оновлення і технічного переозброєння. Формування ринку капіталу та процес відтворення основних фондів потребують цілеспрямованого регулювання, оскільки вони в значній мірі визначають ефективність суспільного виробництва, темпи впровадження

науково-технічного прогресу, зростання національного доходу і добробуту населення.

Висновки до розділу:

1. Зниження рівня використання основних виробничих фондів вантажних автогосподарств, що спостерігається в сучасних умовах, зумовлене кризовим станом економіки України, застарілою витратною структурою рухомого складу, порушенням відтворювальних процесів та відтворювальних пропорцій, неадекватними стосовно сучасних умов методами управління.

В умовах загального спаду виробництва різко скорочується потреба в перевезеннях вантажів, зростає незатребуваність рухомого складу автогосподарств. Утримувати надлишкові виробничі потужності в умовах складного фінансового становища стає недоцільним, що призводить до скорочення парку вантажівок автотранспортних підприємств України.

2. Сума означених причин впливає на структуру основних виробничих фондів вантажного автотранспорту, вивчення якої дає підстави констатувати, що:

– специфіка транспортного процесу визначає особливості формування структури основних виробничих фондів автомобільного транспорту, до яких слід віднести відносно високу питому вагу активної частини основних фондів – транспортних засобів; високий ступінь залежності структури основних фондів від розміру авто-транспортних підприємств, середньої вантажопідймальності їх рухомого складу;

– структура основних виробничих фондів автотранспортних підприємств Івано-Франківської, Львівської, Тернопільської областей за 1992 – 1996 рр. змінилась в бік значного зниження питомої ваги активної їх частини – транспортних засобів. Ці структурні зрушення характеризують якісні зміни, які відбуваються в складі основних фондів і відображають процес реформування речового складу основних засобів автомобільного транспорту;

– прийнята офіційною статистикою класифікація основних фондів не дозволяє детально вивчити основні фонди з точки зору їх ролі у виробничому

процесі, створює певні труднощі в техніко-економічних розрахунках при вивченні показ-ників технічної оснащеності підприємств і ефективності використання основних фондів. Полозиції її не чітко визначають технологічну структуру основних фондів у вигляді співвідношення їх активної і пасивної частин, не забезпечують можливості вивчати галузеве походження і функціональний склад основних виробничих фондів. Перешкодою для розв'язання цих завдань є наявність в діючій класифікації укрупнених груп основних фондів. Саме тому, на нашу думку, класифікація основних фондів повинна здійснюватися за запропонованою в дослідженні схемою. Кількість позицій і принципи систематизації груп відповідають завданням сього-дня, полегшують вивчення структури і ефективності використання основних виробничих фондів автотранспортних підприємств.

3. В результаті аналізу процесів оновлення та вибуття основних виробничих фондів вантажних АТП встановлено:

– діюча методологія побудови показників оновлення і вибуття основних вироб-ничих фондів є небездоганною. Це виявляється у тому, що:

по-перше, у чисельнику і знаменнику цих показників порівнюються неспів-ставні величини;

по-друге, вони між собою неспівставні, оскільки ці показники обчислюються стосовно різних баз. За їх величиною важко судити про те, що переважало у досліджуваному періоді: оновлення чи вибуття основних фондів.

Вважаємо, що коефіцієнти оновлення і вибуття основних виробничих фондів повинні обчислюватися щодо однієї бази. При цьому з тією порівняльною базою повинні бути в однаковій мірі пов'язані обидва показники: і коефіцієнт оновлення, і коефіцієнт вибуття. Такою базою може бути середньорічна вартість основних виробничих фондів. Вона є найбільш типовою величиною основних фондів в даному році і забезпечує найнижчу похибку обчислених показників;

– невідповідність амортизаційної політики держави економічним процесам, що відбувалися протягом 1991 – 1996 рр., призвела до неадекватного

відображення зростання цін у відтворювальних процесах і практично зупинила процес нагро-мадження та оновлення основних фондів.

4. Недосконалість процесу формування амортизаційного фонду призводить у кінцевому підсумку до значних втрат купівельної спроможності накопичених фінансових ресурсів і не дозволяє підприємствам здійснювати серйозні фінансові інвестиції.

На нашу думку, амортизаційні відрахування зможуть виконувати свою економічну функцію в повному обсязі лише за умови, що методика їх нарахування базуватиметься на таких економічних засадах:

- врахування закону спадної ефективності основного капіталу;
- врахування фактора часу.

5. Аналіз процесу відтворення виробничого апарату України засвідчив, що в період економічної кризи саме ця сфера виявилася найбільш вразливою. Це зумовлено тим, що процес відтворення основних фондів був деформований і в періоди позитивних темпів зростання показників соціально-економічного розвитку. До того ж в умовах високих темпів інфляції, а тим більше гіперінфляції, об'єктивно скорочується інтерес до нагромадження та інвестицій. Державні програми економічних реформ були спрямовані, головним чином, на впровадження жорстких моне-таристських методів регулювання економіки. Тим часом досвід країн ринкової економіки, які пройшли кризові періоди, переконує в необхідності структурної перебудови, активізації виробництва на основі стимулювання відтворення виробничого апарату, його оновлення і технічного переозброєння. Формування ринку капіталу та процес відтворення основних фондів потребують цілеспрямованого регулювання, оскільки вони в значній мірі визначають ефективність суспільного виробництва, темпи впровадження науково-технічного прогресу, зростання національного доходу і добробуту населення.

РОЗДІЛ 2

ЕФЕКТИВНІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ ОСНОВНИХ ВИРОБНИЧИХ ФОНДІВ: ФАКТОРИ ВПЛИВУ, РЕЗЕРВИ ЗРОСТАННЯ

§ 2.1. Показники ефективності використання основних виробничих фондів вантажних автотранспортних підприємств

Серед показників оцінки ефективності використання основних виробничих фондів центральне місце займає фондівіддача. В основі її обчислення лежить кількісне співвідношення ефекту і витрат, необхідних для його отримання. Звернемо увагу на ефект, тобто чисельник показника фондівіддачі. З цього приводу серед економістів є різні точки зору. Одні вважають, що для обчислення показника фондівіддачі слід використовувати обсяг валової, товарної або реалізованої продукції. Інші дотримуються думки, що лише чиста продукція і прибуток найбільш повно і точно відображають віддачу основних виробничих фондів, і що саме вона може бути вимірником фондівіддачі.

Не можна не погодитися, що запропонована рядом економістів [3, 19, 72,73] в якості вимірника фондівіддачі валова продукція повніше, ніж інші показники, відображає загальний обсяг виробництва. Проте вона не позбавлена і певних недоліків. На величину валової продукції істотно впливають зрушення в асортименті продукції, зміна цін на сировину, матеріали, паливо, енергію, зміна матеріало-місткості продукції, зміна галузевої структури народного господарства та масштаби спеціалізації і кооперування.

Небездоганний у цьому розумінні і показник товарної продукції, оскільки не враховує затрат праці у напівфабрикатах і незавершеному виробництві.

Рекомендований деякими авторами [4, 19] показник обсягу реалізованої продукції найбільш повно відображає результативність діяльності підприємства в умовах ринкової економіки. Проте в сучасних економічних умовах, що склалися в Україні, показник реалізованої продукції, як і попередні, хвибує деякою неточністю. Його величина значною мірою залежить від фінансового

стану підприємств-споживачів, а отже, він не може точно відобразити ефективність використання основних фондів.

Значна частина економістів [162, 220] перевагу віддають показнику чистої продукції. Однак, не зважаючи на його істотні переваги порівняно із розглянутими показниками, йому притаманні і певні недоліки: по-перше, чиста продукція може змінюватися за рахунок зміни чисельності працівників і фонду заробітної плати; по-друге, як і попередні показники, він чутливий до зміни цін і асортиментних зрушень. Тому і цей показник не завжди відображає справжні витрати праці на підприємствах.

«В якості показника продукції для автотранспортних підприємств використано-вується загальний обсяг доходів» [162, с. 142], отриманий за перевезення вантажів та надання інших послуг. Цей показник дозволяє більш чітко пов'язувати роботу автопідприємств із споживачами їхніх послуг.

Ряд науковців [6, 107] твердять, що показником, який «найбільш повно виражає критерій економічної ефективності використання основних виробничих фондів діючих автотранспортних підприємств, слід вважати величину прибутку на одиницю основних фондів – рентабельність основних виробничих фондів. Головна перевага, що дозволяє вважати рентабельність основних фондів синтетичним показником ефективності їх використання, полягає у тому, що цей показник відображає як кількісний, так і якісний бік використання основних фондів» [107, с. 30–31].

Вартісні показники, що використовуються для обчислення фондівіддачі автотранспортних підприємств, відображають загальні обсяги виконаних робіт (перевезення вантажів, ремонт і технічний огляд рухомого складу інших організацій, реалізація продукції ремонтних майстерень і профілакторіїв, експедиційні операції тощо). За даними роботи вантажних автотранспортних підприємств Івано-Франківської, Львівської і Тернопільської областей за 1992 і 1996 рр. їх доходи за перевезення вантажів складали відповідно 98,0 і 97,6 % від загальної суми доходів. Отже, найбільш повним показником використання основних виробничих фондів авто-транспортних підприємств є випуск

продукції (надання транспортних послуг) у грошовому виразі в розрахунку на одиницю вартості основних виробничих фондів.

Вартісний показник фондівдачі має ряд важливих переваг: він найбільш простий і наочний, може обчислюватись як по окремих цехах, дільницях, так і в цілому по автотранспортному підприємству. Він забезпечує можливість охопити діяльність всього комплексу різноіменних засобів праці. Тобто цей показник дозволяє відобразити у величині фондівдачі автотранспортного підприємства фондівдачу окремих робочих і силових машин та устаткування, а також інших основних фондів, за допомогою яких виробляються і надаються послуги іншим підприємствам та організаціям.

Однак, не дивлячись на велике значення вартісного показника фондівдачі, йому притаманні певні недоліки, головним з яких є його знеособленість. Вартісний показник фондівдачі не дає конкретного уявлення про те, які засоби виробництва і в якій кількості включає в себе той чи інший обсяг фондів, виражених у грошовій формі.

На вартісний показник фондівдачі основних фондів автотранспортних підприємств значний вплив має величина середньої дохідної ставки, яка визначається рівнем тарифів і умовами перевезення вантажів, а також величина цін на продукцію допоміжних виробництв, що реалізується автотранспортним підприємством іншим організаціям і підприємствам.

Таким чином, зміна рівнів тарифів на вантажні перевезення і відпускних цін на продукцію окремих цехів і дільниць автотранспорних підприємств при незмінних об'ємних показниках продукції викликає відповідну зміну вартісного показника фондівдачі основних фондів, що є його недоліком, внаслідок чого аналіз величини вартісного показника фондівдачі повинен проводитись лише у порівняльних тарифах і цінах.

На грошову оцінку обсягу продукції автомобільного транспорту виявляє певний вплив і спеціалізація рухомого складу. Використовуючи для перевезень вантажів спеціалізовані автомобілі, автотранспортні підприємства відповідно до преїску-ранту на перевезення вантажів можуть підвищувати тарифи до 25 %, а при пере-везенні крупногабаритних вантажів – до 60 %, внаслідок чого

змінюється і величина їх доходів за перевезення вантажів, при цьому підвищення доходів часто непро-порційне підвищенню вартості спеціалізованого рухомого складу і його продук-тивності. «Оскільки величина фондівдачі значною мірою залежить від рівня цін і тарифів на транспортну продукцію, то розрахунок її у вартісній формі дещо умовний. Різні тарифи за транспортну роботу можуть призвести до підвищення або зниження фондівдачі проти справжньої» [19, с. 34]. Тому обчислення вартіс-ного показника фондівдачі можна здійснювати після попереднього аналізу вихідних даних, виявлення конкретних умов, встановлення порівняльності обсягів транспортної роботи, цін і тарифів, величини основних фондів.

В сучасних умовах, що склалися в Україні, використання останніх є проблема-тичним з огляду на їх неспівставність. Значна дебіторська заборгованість, що у структурі обігових коштів транспортних підприємств складає майже 50 % [див. 228], спотворює уявлення про обсяги виконаної транспортної роботи, а, відповідно, і величину показника фондівдачі. У зв'язку з цим на сучасному етапі економічних перетворень доцільнішим є використання натуральних показників фондівдачі, аналіз яких слід доповнювати комплексом споріднених показників (наприклад, продуктивністю спискової автомобіле-тонни, рентабельністю основних виробничих фондів та ін.), що дозволяє створити цілісну характеристику ефективності вико-ристання основних засобів автогосподарств.

Показник фондівдачі основних виробничих фондів у натуральній формі, який використовується сьогодні на автомобільному транспорті (величина транс-портної роботи, що припадає на одиницю вартості основних фондів), характеризує використання основних виробничих фондів вантажних автотранспортних під-приємств в цілому, з точки зору його транспортної роботи.

Зупинимо свою увагу на показнику обсягу роботи автомобільного транспорту. Відомо, що продукцією вантажного автомобільного транспорту є перевезення вантажів. Обсяг роботи автомобілів, які працюють за відрядною формою, характеризується натуральними показниками – обсягом перевезеного

вантаж – в тоннах або вантажообігом – в тонно-кілометрах, а для автомобілів, що працюють почасово – кількістю автомобіле-годин роботи на лінії.

Однак, застосування натуральних показників для характеристики транспортної роботи ускладнюється специфічними для автомобільного транспорту особливостями: залежністю їх величини від відстані перевезення вантажів для автомобілів, що працюють відрядно, і неможливістю відобразити обсяг роботи автотранспортного підприємства в цілому одним показником.

Що стосується транспортної роботи, то і тут серед економістів немає єдиної думки. Одні з них вважають, що в якості вимірника фондovіддачі повинен виступати вантажообіг (тонно-кілометри), інші – віддають перевагу тоннам перевезеного вантажу, а треті – дотримуються думки, що таким показником може виступати «тран», який обчислюється шляхом добутку «тонно-кілометрів» на «квадрат швидкості» [див., напр., 21].

Отже, всі ці показники певною мірою збагачують методику визначення обсягу виконаної транспортної роботи, хоча кожен з них несе своє відповідне економічне навантаження. В кожному з цих показників по-своєму відображається обсяг роботи, виконаної транспортом. Разом з тим всім цим показникам притаманні певні недоліки. Якщо перший (вантажooбiг) орієнтує транспортників на далекі перевезення, то другий (тонни перевезених вантажів) стимулює перевезення вантажів на близькі відстані. Цих недоліків певною мірою позбавлений показник «тран». Однак методика його розрахунку (добуток «тонно-кілометрів» на «квадрат швидкості доставки») знижує його зрозумілість і зручність користування, завищує обсяг транспортної роботи.

На нашу думку, в основі обчислення головного оціночного показника роботи транспорту визначальними повинні бути: **кількісна, просторова і часова характеристики** (виділ. наше. – О.В.). Це впливає з того, що обсяг і якість роботи транспорту можуть бути виражені трьома параметрами: кількістю тонн перевезених вантажів, відстанню перевезення та витратами часу на перевезення. Будувати цей показник необхідно таким чином: спочатку слід перемножити кількість тонно-кіло-метрів на затрати часу за нормою (виходячи з експлуатаційної швидкості), після чого одержаний результат розділити на

фактичні затрати часу, тобто як добуток обсягу фактично виконаного вантажообігу на коефіцієнт виконання норм часу, пов'язаного із перевезеннями вантажів. Його можна виразити у вигляді такої формули:

$$P = \sum m \cdot L \cdot \frac{t_n}{t_\phi}, \quad (2.1.1)$$

де P – вантажообіг, скоректований на коефіцієнт виконання норм часу;

m – кількість тонн перевезених вантажів;

L – відстань перевезення, км;

t_n, t_ϕ – затрати часу на перевезення вантажів та вантажно-розвантажувальні роботи відповідно за нормами і фактично.

Розглянемо методику розрахунку показника на прикладі автомобільного транспорту (дані умовні).

Таблиця 2.1.1

Вихідні дані для розрахунку транспортної роботи

(за запропонованим нами методом)

Варіант	Перевезено вантажів, тонн	Відстань перевезення, км	Затрати часу, годин		Коефіцієнт виконання норм часу гр.4 : гр.3	Вантажообіг з врахуванням затрат часу на перевезення гр.1 x гр.2 x гр.5
			за нормою	фактично		
А	1	2	3	4	5	6
I	10	50	15	14	1,071	535,5
II	10	50	15	15	1,000	500,0
III	10	50	15	16	0,9375	468,75

Отже, загальний обсяг вантажообігу з врахуванням затрат часу на перевезення вантажів становить: для першого варіанту $10 \cdot 50 \cdot 1,071 = 535,5$ ткм; для другого варіанту $10 \cdot 50 \cdot 1,0 = 500,0$ ткм; для третього варіанту $10 \cdot 50 \cdot 0,9375 = 468,75$ ткм.

Таким чином, зниження затрат часу на перевезення вантажів і вантажно-розвантажувальні роботи порівняно із встановленим нормативом веде до збільшення обсягу вантажообігу, і навпаки, збільшення затрат часу на виконання цих робіт – до зменшення обсягу транспортної роботи.

Так, у першому варіанті зниження затрат часу на перевезення вантажів порівняно із нормативом на одну годину привело до збільшення обсягу вантажо-обігу на 35,5 ткм (535,5 – 500). У третьому варіанті збільшення затрат часу на перевезення вантажів порівняно із нормативом на одну годину привело до зменшення обсягу вантажообігу на 31,25 ткм (468,75 – 500).

Пропонуючи цей показник, ми не претендуємо на його бездоганність. Він, як і вантажообіг та «тран», стимулює дальні перевезення вантажів. Однак, на відміну від них, водночас орієнтує транспортників на пошуки найкоротших маршрутів доставки вантажів, зниження затрат часу на їх доставку.

Впровадження цього показника в практику роботи транспортних підприємств дозволить стимулювати зниження затрат часу на оформлення документів, вантажно-розвантажувальні роботи, часу перебування вантажів в дорозі, часу на простоювання їх на станціях, у портах і аеропортах, на здійснення транзитних операцій.

Це забезпечить підвищення ефективності роботи не лише транспортних підприємств, ступінь використання їх основних виробничих фондів, а й підприємств і організацій, які обслуговуються ними. В свою чергу, скорочення часу транспортування вантажів дозволяє знизити витрати матеріальних, трудових і фінансових ресурсів на перевезення і вантажно-розвантажувальні роботи, підвищити продуктивність рухомого складу.

До цього часу ми розглядали лише чисельник показника фондівіддачі. Правильне визначення рівня використання засобів праці вимагає розгляду й другого його елемента – знаменника.

Щодо знаменника показника фондівіддачі серед економістів немає єдиної точки зору. Одні вважають, що для побудови показника використання засобів праці в якості знаменника слід брати середньорічну вартість основних фондів; інші рекомендують основні фонди брати за залишковою вартістю. Ця точка зору ґрунтується на тому, що основні виробничі фонди в процесі використання втрачають свою продуктивність пропорційно до рівня їх зношення. До того ж такий підхід відповідає сучасним вимогам бухгалтерського обліку основних засобів.

Побудова показників використання основних фондів на базі залишкової вартості, на наш погляд, викривлювала б справжній стан їх використання, штучно занижуючи темпи зміни фондівіддачі в періоди оновлення основних виробничих фондів, а впровадження такого показника в практику не стимулювало б заміни старих основних засобів новими.

Багато науковців в якості знаменника показника фондівіддачі пропонують брати не вартість використаних основних виробничих фондів, а їх спожиту частину, тобто амортизацію. Такий підхід найбільшою мірою відповідає співвідношенню ефекту (результату діяльності) і витрат.

Недоліком такого підходу є його обмежений характер, оскільки доцільність використання нарахованих сум амортизації в якості знаменника показника фондівіддачі не поширюється на амортизаційні суми, нараховані прискореними методами.

Аналіз різних підходів в обчисленні показника фондівіддачі дозволяє зробити висновок про те, що всі вони збагачують методологію економічного дослідження ефективності використання основних виробничих фондів, оскільки кожен із них несе відповідне економічне і смислове навантаження.

Фондовіддача основних виробничих фондів автотранспортних підприємств формується під впливом великої кількості факторів, особливості взаємодії яких досить різнобічні. За видами впливу їх можна розподілити на прямі і непрямі, а за характером і умовами впливу – на виробничі, організаційні, природньо-кліматичні.

Наявність великої кількості факторів, що впливають на рівень фондівіддачі вантажних АТП, вимагає розробки їх обґрунтованої класифікації, яка давала б можливість одержання об'єктивної оцінки сили впливу кожного з них на його рівень і динаміку.

Визначення впливу різних факторів на фондівіддачу здійснюється шляхом поділу їх на дві групи: фактори, що впливають на формування обсягів вантажообі-гу, і фактори, що впливають на величину основних виробничих фондів (рис. 2.1.1). В процесі аналізу факторів фондівіддачі вивчається динаміка обсягів виконаної транспортної роботи і вартості основних виробничих фондів.

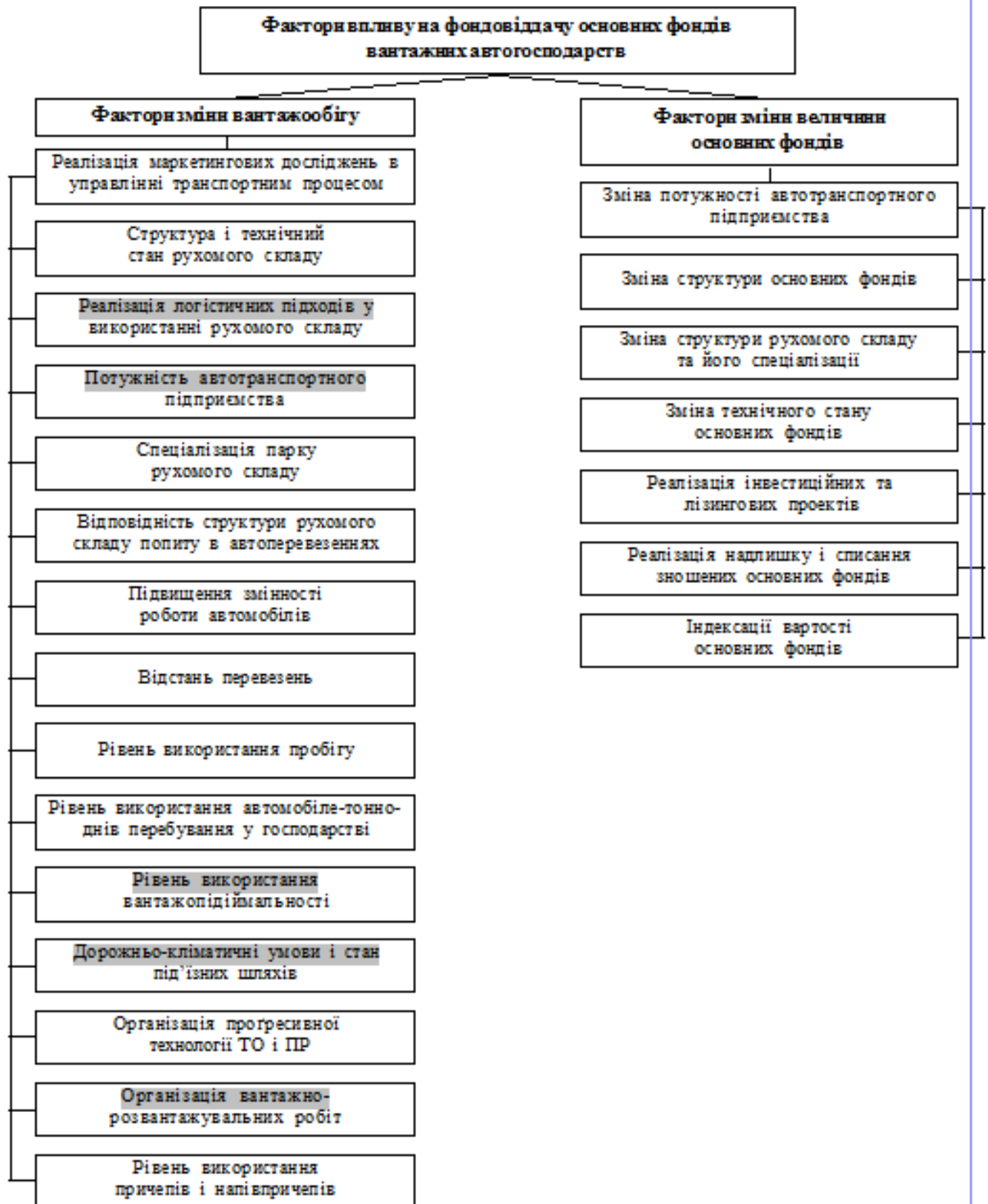


Рис. 2.1.1. Класифікація факторів, що впливають на фондівдачу
вантажних автотранспортних підприємств

Одним із найбільш важливих факторів, що впливає на обсяг основних виробничих фондів, є їх оцінка. «Оцінка основного капіталу відіграє велику

роль для правильного визначення його загальної величини, складу і структури, а також амортизаційних відрахувань, вартості продукції, прибутку, рентабельності та інших показників роботи підприємств» [237, с. 46].

До 1997 р. облік основних фондів здійснювався за їх повною первісною вартістю в цінах періоду створення чи придбання з урахуванням індексації. Щорічний приріст основних фондів також обліковується в цінах тих років, коли вони вводились в експлуатацію. Внаслідок цього одержуємо нашарування різних цін різних років, які викривлюють дійсний обсяг основних фондів.

Деякою мірою спотворення первісної структури основних фондів зумовлене їх індексацією, що здійснювалася згідно з постановами Кабінету Міністрів України [див.: 180; 181; 183; 186] з метою заміни традиційної трудомісткої переоцінки основних фондів. Результати таких переоцінок в умовах зростання цін потребували б постійних коригувань.

Починаючи з 1992 р. в Україні індексація балансової вартості основних фондів здійснювалася чотири рази. В інструктивних матеріалах щодо її проведення щоразу передбачалось використання різних за величиною коефіцієнтів індексації як для окремих груп основних засобів, так і з врахуванням часу введення їх у дію [див.: 100; 176; 177; 178; 222]. Так, згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 7 травня 1992 р. «Про проведення загальної переоцінки основних фондів, залік взаємної заборгованості підприємств і поповнення оборотних засобів державних підприємств та організацій» [180], а також інструкцією на її виконання від 21.05.1992 р. «Про індексацію балансової вартості основних фондів підприємств, організацій та установ у зв'язку з підвищенням цін» [100] підприємства всіх галузей і форм власності проіндексували свої основні засоби, введені в дію до 1 січня цього ж року, на коефіцієнти, встановлені для кожної галузі окремо по пасивній та активній частинах засобів праці. Зокрема, для автогосподарств коефіцієнти, за якими індексувалися будівлі, споруди, передавальні пристрої, передбачали зростання їх вартості в 11 разів, а для транспортних засобів, машин і устаткування – у 18 разів. Розрив між коефіцієнтами індексації для вказаних груп основних фондів, а відповідно, і їх вартості в 1,64 раза перекривався наступною постановою Кабінету Мі-

ністрів України від 3 серпня 1993 р. «Про проведення індексації основних фондів у народному господарстві України» [181]. Інструкцією до цієї постанови [176] вартість попередньо індексованих будівель, споруд та передавальних пристроїв збільшувалася в 37,6 раза, а транспортних засобів, машин і устаткування – у 20,8 раза. Індксація 1993 р. за рахунок вищих коефіцієнтів для пасивної частини основних засобів в основному ліквідувала її відставання в структурі основних виробничих фондів, зумовлене попередньою індексацією, а для автотранспортних підприємств навіть її випередження приблизно на 10 %.

Структурні зрушення, що відбувалися в складі основних виробничих фондів автогосподарств України в результаті наступних індексацій їх вартості у 1995 і 1996 рр., позначилися тенденцією зростання питомої ваги активної частини. В загальному підсумку результатом вказаних індексацій для вітчизняних автогосподарств стало зростання питомої ваги активної частини основних виробничих фондів. Коефіцієнти, за якими індексувалася вартість останніх в цілому, в 1,24 раза переважали сумарний коефіцієнт індексації будівель, споруд та передавальних пристроїв. А це, у свою чергу, відбилося на показниках ефективності використання основних фондів, спотворюючи їх економічне навантаження. В результаті чого при визначенні вказаних показників важливою умовою їх достовірності є досягнення порівняльності вихідних даних. «Відсутність реальної оцінки основного капіталу викликає необхідність дальшого вивчення цього питання» [237, с. 50], вдосконалення варіантів і методів її здійснення.

Експерти ООН з міжнародних стандартів обліку та звітності пропонують використовувати кілька видів оцінки вартості основних засобів, не даючи при цьому конкретних рекомендацій щодо застосування того чи іншого її способу. В багатьох країнах з розвинутою ринковою економікою допускається облік основних засобів за їх ринковою вартістю [див.: 141, с. 57].

На сьогодні в Україні найприйнятнішим варіантом переоцінки основних фондів, що дозволяє власнику засобів виробництва мати дані про їх ринкову оцінку, є варіант, запропонований В.Г. Гетьманом [див.: 56, с. 92]. Викладені

ним положення частково знайшли своє відображення в новій редакції Закону України «Про оподаткування прибутку підприємств», що набув чинності у 1997 р. Згідно з цим законом підприємства мають право застосовувати щорічну індексацію балансової вартості груп основних фондів при умові, що рівень інфляції року, за підсумками якого проводиться індексація, перевищує 110 % [див.: 240, п. 8.3.3].

Окрім вказаних чинників, на обсяг основних фондів впливає також спосіб оцінки будівель і споруд. Їх приріст відображається у балансі по-різному: якщо будівництво велось господарським способом, то воно враховувалося по собівартості, а в тих випадках, коли будівництво велось підрядним способом, то воно оцінювалося за договірними цінами, які значно перевищують їх собівартість.

Таким чином, однакові обсяги основних виробничих фондів часто одержують різний грошовий вираз. Внаслідок цього показник використання основних фондів включає в себе ряд умовностей. Незначні спотворення можливі вже при оцінці використання основних фондів на одному і тому ж автотранспортному підприємстві, їх значно більше при порівнянні роботи окремих автотранспортних підприємств. Тому при розгляді величини основних виробничих фондів необхідно особливу увагу звернути на формування їх вартості та враховувати дані індексації основних фондів.

Для оцінки економічної ефективності використання основних виробничих фондів можна використовувати показники повної фондівдачі (f) і граничної фондівдачі (Δf).

Гранична фондівдача дозволяє виявити тенденції зміни у використанні засобів праці, які у подальшому приведуть до зміни величини повної фондівдачі, розкриваючи при цьому внутрішній характер її формування.

Перший показник може бути поданий як відношення загального обсягу транспортної роботи автотранспортних підприємств (P) до величини середньорічної вартості основних виробничих фондів (Φ), другий – відношенням приросту транспортної продукції за звітний період у порівнянні з

базисним періодом до приросту середньорічної вартості основних виробничих фондів за цей же період, тобто:

$$f = \frac{P}{\Phi}; \quad \Delta f = \frac{\Delta P}{\Delta \Phi}, \quad (2.1.2)$$

$$\text{де } \Delta P = P_1 - P_0; \quad \Delta \Phi = \Phi_1 - \Phi_0; \quad \Delta f = f_1 - f_0;$$

δf – гранична фондovіддача, ткм/грн.;

P_0, P_1 – обсяг транспортної роботи відповідно за базисний і звітний періоди, ткм;

δP – приріст транспортної роботи, ткм;

$\delta \Phi$ – приріст середньорічної вартості основних фондів, грн.

Відношення граничної фондovіддачі до повної фондovіддачі показує, як змінилась ефективність використання основних виробничих фондів у даному періоді порівняно з базисним внаслідок виробничої діяльності автотранспортного підприємства.

$$\frac{\Delta f}{f} = K, \quad (2.1.3)$$

де K – коефіцієнт оцінки ефективності використання основних виробничих фондів.

$$K = \frac{\Delta P \cdot \Phi}{\Delta \Phi \cdot P} = \frac{\Delta P}{P} : \frac{\Delta \Phi}{\Phi} = \frac{I_p - 1}{I_p} : \frac{I_\Phi - 1}{I_\Phi} = \frac{I_p - 1}{I_\Phi - 1}; \quad (2.1.4)$$

де I_Φ – індекс динаміки вартості основних фондів;

I_p – індекс динаміки обсягу транспортної роботи.

В тих випадках, коли $K = 1$, то це означає, що ефективність використання основних виробничих фондів у звітному періоді порівняно із базисним періодом залишилася без змін.

У процесі виробничої діяльності автотранспортного підприємства вартість основних виробничих фондів і обсяги транспортної роботи можуть змінюватися як в бік їх збільшення, так і в бік зменшення, при цьому з точки зору оцінки ефективності використання основних виробничих фондів важливі не тільки темпи їх зміни, але і їх співвідношення. Для оцінки економічної

ефективності використання основних виробничих фондів застосуємо графічний метод.

Для побудови графіка використаємо формулу коефіцієнта оцінки ефективності використання основних фондів у розгорнутому вигляді:

$$K = \frac{\Delta P \cdot \Phi}{\Delta \Phi \cdot P}; \quad (2.1.5)$$

Місце знаходження точки «K» в системі координат $x = \delta P \cdot \Phi$; $y = \delta \Phi \cdot P$ дозволяє оцінити ефективність використання основних фондів (рис. 2.1.2).

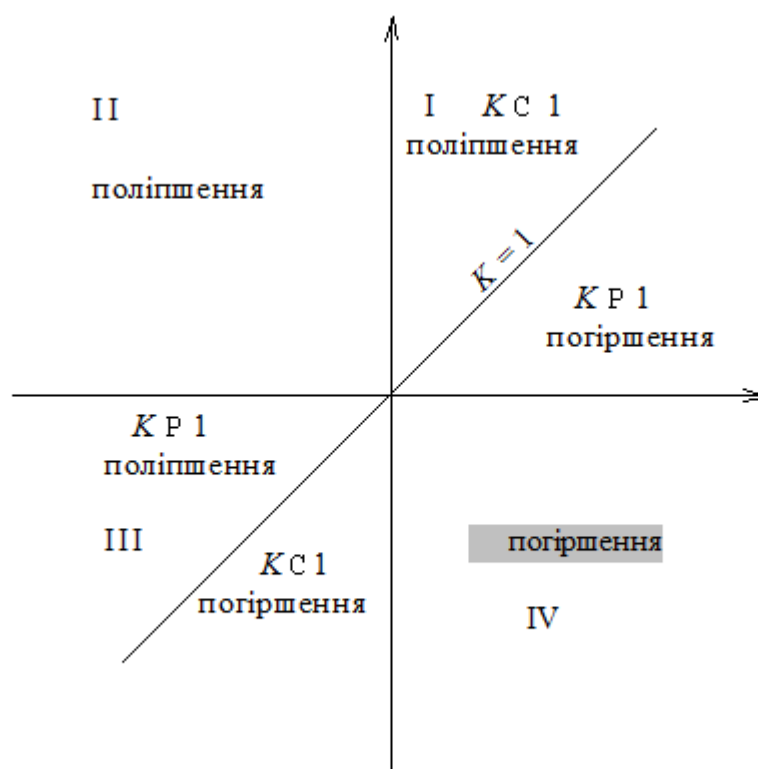


Рис. 2.1.2. Графік оцінки ефективності використання основних виробничих фондів

Так, в I чверті при одночасному зростанні вартості основних виробничих фондів і обсягів перевезень може бути і поліпшення (при $K > 1$), і погіршення (при $K < 1$) використання основних фондів залежно від співвідношення темпів росту основних фондів і обсягів транспортної роботи.

В III чверті у випадку зменшення як величини вартості основних фондів, так і обсягів перевезень також може спостерігатися як поліпшення (при $K < 1$), так і погіршення (при $K > 1$) використання основних фондів, залежно від темпів їх зниження. При одночасному зростанні величини вартості основних фондів і

зменшенні обсягів транспортної роботи (IV чверть) спостерігається погіршення використання основних фондів і, відповідно, при зменшенні величини вартості основних фондів та збільшенні обсягів транспортної роботи (II чверть) використання основних фондів покращується.

Користуючись наведеним графіком оцінки ефективності використання основних виробничих фондів, можна дати оцінку їх використання в автотранспортних підприємствах Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей (табл. 2.1.2).

Таблиця 2.1.2

Оцінка ефективності використання основних виробничих фондів
автотранспортних підприємств

Показники	Роки				
	1992	1993	1994	1995	1996
Повна фондовіддача в тонно-кілометрах	4,113	3,238	2,216	1,510	0,632
Гранична фондовіддача в тонно-кілометрах	X	18,159	10,118	9,571	6,275
Коефіцієнт оцінки ефективності використання основних виробничих фондів	X	5,606	4,566	6,339	9,929
Оцінка ефективності використання*	-	-	-	-	-

* Знаки “+” чи “-” показують відповідно поліпшення, чи погіршення використання основних виробничих фондів.

Так, у 1996 р. порівняно з 1995 р. в цілому по АТП Західного регіону коефіцієнт оцінки ефективності використання основних фондів $K = 9,929$ (III чверть).

Враховуючи, що протягом 1992 – 1996 рр. у зв’язку з різким скороченням вантажних автоперевезень відбувалося зниження обсягів транспортної роботи, яке спостерігалось на тлі зменшення реальної вартості їх основних виробничих фондів, то для розгляду слід брати III чверть наведеного графіка (див. рис. 2.1.2). Обчислені величини коефіцієнта оцінки ефективності використання основних виробничих фондів дають підстави стверджувати, що темпи зниження обсягів транспортної роботи значно перевищували темпи зменшення загальної вартості основних виробничих фондів автогосподарств регіону. Свідченням цього є й дані табл. 2.1.3.

Таблиця 2.1.3

Динаміка вартості основних виробничих фондів і обсягів транспортної роботи АТП (в порівняльних цінах у відсотках до 1992 р.)

Показники	Роки				
	1992	1993	1994	1995	1996
Вартість основних виробничих фондів	100,0	94,1	82,0	74,8	63,1
Вартість транспортних засобів	100,0	92,1	80,9	73,6	62,0
Обсяг транспортної роботи	100,0	77,2	35,9	20,7	11,4

Так, на кінець 1996 р. порівняно з 1992 р. вартість основних виробничих фондів у порівняльних цінах зменшилася на 36,9 %, а обсяги перевезень – на 88,6 %.

Динаміка повної і граничної фондівдачі вантажних автотранспортних підприємств за 1992 – 1996 рр. (див. табл. 2.1.2 і рис. 2.1.3) відображають досить сталу тенденцію зниження рівня фондівдачі.



Рис. 2.1.3. Динаміка фондовіддачі АТП Івано-Франківської, Львівської і Тернопільської областей

Прикметно, що темпи зниження фондівдачі основних виробничих фондів та фондівдачі транспортних засобів суттєво не різняться між собою (див. табл. 2.1.4). Проте різниця між натуральним і вартісним показниками фондівдачі характеризується значно більшою розбіжністю їх значень (див. рис. 2.1.4). В основному це зумовлено коливаннями реальної вартості автоперевезень.

Таблиця 2.1.4

Динаміка фондівдачі автотранспортних підприємств
Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей

Показники	Роки				
	1992	1993	1994	1995	1996
Фондівдача основних виробничих фондів:					
у тонно-кілометрах;	4,113	3,238	2,216	1,510	0,632
те саме у відсотках до 1992 р.;	100,0	78,7	53,9	36,7	15,4
у гривнях доходу;	1,777	1,457	0,778	0,492	0,213
те саме у відсотках до 1992 р.	100,0	82,0	43,8	27,7	18,1
Фондівдача транспортних засобів:					
у тонно-кілометрах;	7,179	5,776	3,915	2,678	1,535
те саме у відсотках до 1992 р.;	100,0	80,5	54,5	37,3	21,4
у гривнях доходу;	3,101	2,602	1,377	0,871	0,571
те саме у відсотках до 1992 р.	100,0	83,9	44,4	28,1	18,4

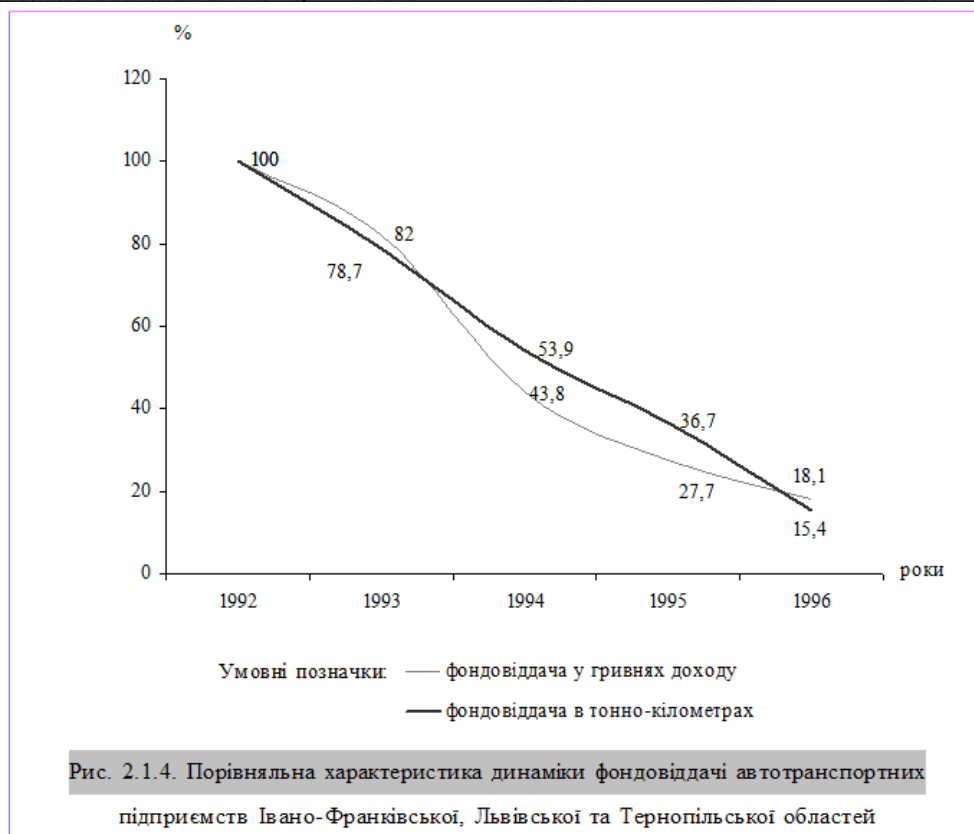


Рис. 2.1.4. Порівняльна характеристика динаміки фондівдачі автотранспортних підприємств Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей

Підсумовуючи вищесказане, слід зазначити, що протягом 1992 – 1996 рр. на вантажних автотранспортних підприємствах Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей поряд із значним зменшенням вартості основних виробничих фондів (майже на 40 %) спостерігалось зниження обсягів виконуваної транспортної роботи. Стрімкі темпи падіння останньої – наслідок спаду промислового виробництва в Україні. За період з 1991 до 1996 рр. обсяги промислового виробництва скоротились в Україні на 50,3 %, в тому числі в Івано-Франківській області на 51,0 %, Львівській – на 68,9 %, Тернопільській – на 52,1 % [див.: 234, 235].

Скорочення вантажоперевезень негативно позначилося на загальному фінансовому стані автогосподарств. Постійний брак коштів, заборгованість змусили автопідприємства відмовитися від утримання надлишкових виробничих потужностей шляхом їх списання чи реалізації. Все це не могло не позначитися на показниках ефективності використання основних виробничих фондів. Як наслідок – постійне зниження фондівіддачі, що протягом означеного періоду зменшилася понад 80 % до рівня 1992 р.

Зміна величини показника фондівіддачі залежить від ряду факторів як макро-економічного, так і мікроекономічного характеру. Вивчення впливу останніх на фондівіддачу вантажних автотранспортних підприємств Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей здійснюватиметься нижче.

§ 2.2. Аналіз факторів впливу на рівень і динаміку фондівіддачі основних виробничих фондів

Підвищення ефективності роботи вантажних автотранспортних підприємств в умовах економічної нестабільності є одним із найбільш важливих завдань. Його реалізація залежить від ряду факторів. Серед них три вважаємо найсуттєвішими: ступінь використання рухомого складу, рівень використання пробігу, виробіток рухомого складу.

2.2.1. Залежність фондівдачі основних виробничих фондів від рівня використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві

Поліпшення використання парку вантажних автомобілів – важливий чинник зростання обсягів транспортної роботи та підвищення рівня фондівдачі основних виробничих фондів. У зв'язку з цим для характеристики екстенсивного завантаження рухомого складу скористаємося коефіцієнтом використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві, що обчислюється за формулою:

$$K_{\text{в}} = \frac{\sum A_{\text{р}}}{\sum A_{\text{п}}} \quad (2.2.1)$$

де $K_{\text{в}}$ – коефіцієнт використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві;

$A_{\text{р}}$ – автомобіле-тонно-дні в роботі;

$A_{\text{п}}$ – автомобіле-тонно-дні перебування у господарстві.

Перевага цього коефіцієнта у порівнянні з іншими показниками екстенсивного використання полягає у тому, що методика його обчислення враховує не тільки тривалість використання рухомого складу, але і його вантажопідймальність.

Недоліком коефіцієнта є те, що він не враховує режиму роботи автотранспортних підприємств. Однак в умовах низької завантаженості роботою рухомого складу, коли на один автомобіле-день перебування у господарстві в середньому припадає 2,1 год. часу перебування в наряді (в т. ч. у Івано-Франківській області 2,9 год., Львівській – 2,0 год., Тернопільській – 1,4 год.) доводиться говорити про те, що цей недолік не є суттєвим.

Протягом останніх років у міру зниження обсягів промислового виробництва намітилася стала тенденція зниження коефіцієнта використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві. Як результат сьогодні лише у 5 % автогосподарств його значення перевищує 0,4. У переважній більшості вантажних АТП, що складають 82,5 %, коефіцієнт використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві не перевищує 0,3. Але і при цьому цей

чинник характеризується значним впливом на рівень фондівдачі автогосподарств як досліджуваного регіону, так і кожної з його областей зокрема.

Суттєвий вплив рівня використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві на ефективність використання основних виробничих фондів підтверджується практикою роботи досліджуваних вантажних АТП. У таблицях 2.2.1 та 2.2.2 проведено групування 97 вантажних автотранспортних підприємств регіону залежно від рівня використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві, з якого видно, що із збільшенням величини даного коефіцієнта зростає і рівень фондівдачі.

Таблиця 2.2.1

Вплив рівня використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві на фондівдачу основних виробничих фондів вантажних АТП Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей за 1996 р.

Показники	Групи автопідприємств за величиною коефіцієнта використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві					В середньому по автопідприємствах регіону
	до 0,10	0,11 – 0,20	0,21 – 0,30	0,31 – 0,40	понад 0,41	
Кількість виконаних тонно-кілометрів у розрахунку на 1 грн. вартості основних виробничих фондів	0,209	0,505	0,817	0,821	1,064	0,632
Кількість перевезених тонн вантажів у розрахунку на 1 грн. вартості основних виробничих фондів	0,012	0,027	0,043	0,044	0,148	0,038
Дохід у розрахунку на 1 грн. вартості основних виробничих фондів, тис. грн.	0,051	0,123	0,289	0,698	0,394	0,213
Рентабельність основних виробничих фондів, ткм/грн.	0,004	0,005	0,005	0,085	0,089	0,029
Річна продуктивність однієї спискової автомобіле-тонни:						
а) тис. тонн;	0,096	0,144	0,303	0,331	0,836	0,212
б) тис. тонно-кілометрів	1,589	2,740	5,337	5,793	5,807	4,127

Так, в середньому по регіону рівень фондівдачі АТП з найвищими коефіцієнтами використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві у 5,2 раза перевищує рівень фондівдачі АТП, що мають найнижчі значення цього коефіцієнта. Зокрема, в Івано-Франківській області це співвідношення становить 3,1 раза, Львівській – 2,6 раза, Тернопільській – 3,6 раза. При цьому

Таблиця 2.2.2

Залежність фондівдачі вантажних автотранспортних підприємств від величини коефіцієнта використання автомобілетонно-днів перебування у господарстві за 1996 р.

Групи автопідприємств за величиною коефіцієнта використання автомобілем тонно-днів перебування у господарстві	Область									Region		
	Івано-Франківська			Львівська			Тернопільська					
	кількість підприємств у % до підсумку	фондовіддача		кількість підприємств у % до підсумку	фондовіддача		кількість підприємств у % до підсумку	фондовіддача		кількість підприємств у % до підсумку	фондовіддача	
		ткм/грн.	у % до се- реднього значення		ткм/грн.	у % до се- реднього значення		ткм/грн.	у % до се- реднього значення		ткм/грн.	у % до се- реднього значення
до 0,10	20,8	0,083	13,8	7,7	0,442	56,8	23,5	0,185	46,0	16,5	0,209	33,1
0,11 – 0,20	25,0	0,557	92,8	38,5	0,531	68,3	52,9	0,435	108,2	40,2	0,505	79,9
0,21 – 0,30	37,5	0,737	122,8	25,6	1,249	160,5	17,6	0,471	117,2	25,8	0,817	129,3
0,31 – 0,40	12,5	0,590	98,3	20,5	0,844	108,5	3,0	0,780	194,0	12,4	0,821	130,0
понад 0,41	4,2	0,259	43,2	7,7	1,168	150,1	3,0	0,666	165,7	5,1	1,084	171,5
Разом:	100,0	–	–	100,0	–	–	100,0	–	–	100,0	–	–
Середня фондовіддача	–	0,600	–	–	0,778	–	–	0,402	–	–	0,632	–

по регіону фондвіддача у гривнях доходу (див. табл. 2.2.1) зростає у 7,7 раза, кількість перевезених тонн вантажів у розрахунку на 1 грн. вартості основних виробничих фондів – у 12,3 раза, виробіток на 1 автомобіле-тонну в тонно-кілометрах – в 3,7 раза, рентабельність основних виробничих фондів – у 22,3 раза.

Таблиця 2.2.3

Характеристика рівня фондвіддачі автотранспортних підприємств за формами власності Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей у 1996 р.

Показники	Групи автопідприємств за величиною коефіцієнта використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві										В середньому по автогосподарствах регіону	
	до 0,10		0,11 – 0,20		0,21 – 0,30		0,31 – 0,40		понад 0,41			
	дер-жавна	колективна	дер-жавна	колективна	дер-жавна	колективна	дер-жавна	колективна	дер-жавна	колективна	дер-жавна	колективна
Кількість виконаних тонно-кілометрів у розрахунку на 1 грн. основних виробничих фондів	0,175	0,218	0,477	0,583	0,763	0,859	0,771	0,883	-	1,084	0,624	0,709
Кількість перевезених тонн вантажів у розрахунку на 1 грн. основних виробничих фондів	0,020	0,011	0,023	0,034	0,042	0,043	0,043	0,046	-	0,148	0,027	0,043
Річна продуктивність однієї спискової автомобіле-тонни:												
а) тис. тонн;	0,109	0,095	0,114	0,190	0,208	0,334	0,305	0,390	-	0,836	0,138	0,251
б) тис. тонно-кілометрів	0,954	1,870	2,517	3,242	4,658	6,399	4,638	6,670	-	5,807	3,187	4,127

У процесі дослідження ефективності використання основних виробничих фондів вантажних автотранспортних підприємств за формами власності, встановлено тенденцію деякого відставання рівня фондвіддачі у державних автогосподарствах порівняно з автогосподарствами, що перебувають у колективній власності. Так, якщо середнє значення фондвіддачі досліджуваних автопідприємств регіону у 1996 р. склало 0,632 ткм/грн., то в автогосподарствах з державною формою власності – 0,624, колективною – 0,709 ткм/грн. (табл. 2.2.3). Ця тенденція простежується і для кожної групи підприємств, згрупованих за величиною коефіцієнта використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві. Загалом максимальна різниця у рівнях фондвіддачі автопідприємств цих форм власності знаходиться в межах 20 %.

Прикметно, що й продуктивність однієї спискової автомобіле-тонни в автогосподарствах з колективною формою власності в основному є вищою, ніж у державних підприємствах.

Аналізуючи залежність між коефіцієнтом використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві та фондівіддачею основних виробничих фондів, встановлено, що із збільшенням величини першого зростають: коефіцієнт випуску автомобілів на лінію, коефіцієнт використання пробігу, продуктивність автомобіля, що у свою чергу дозволяє збільшити обсяг транспортної роботи в розрахунку на списковий автомобіль і, отже, фондівіддачу.

Зіставлення коефіцієнтів використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві і фондівіддачі основних виробничих фондів, а також дослідження характеру і форми зв'язку між цими показниками переконують в його існуванні. Отримані емпіричні лінії регресії (див. рис. 2.2.1) відображають характер цього зв'язку. Кількісно його можна виразити, застосувавши кореляційний метод – рівняння параболи другого порядку:

$$y_x = a + bx + cx^2 \quad (2.2.2)$$

де y_x – середня фондівіддача основних виробничих фондів, ткм/грн.;

x – коефіцієнт використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві;

a, b, c – параметри рівняння.

Наведені моделі рівняння (табл. 2.2.4) виражають зв'язок між коефіцієнтом використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві та рівнем використання основних виробничих фондів вантажних АТП у розрізі досліджуваних областей (обчислення див. у додатку А).

На рис. 2.2.1 наведений графік кореляційної залежності рівня фондівіддачі основних фондів від величини коефіцієнта використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві.

Отримані регресійні рівняння зв'язку показують, що із збільшенням коефіцієнта використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві на 0,1 фондо-віддача основних виробничих фондів в цілому по вантажних

автопідприємствах регіону зростає на 4,517 ткм/грн. (в т. ч.: в Івано-Франківській області – на 5,445, Львівській – на 5,309, Тернопільській – на 2,541).

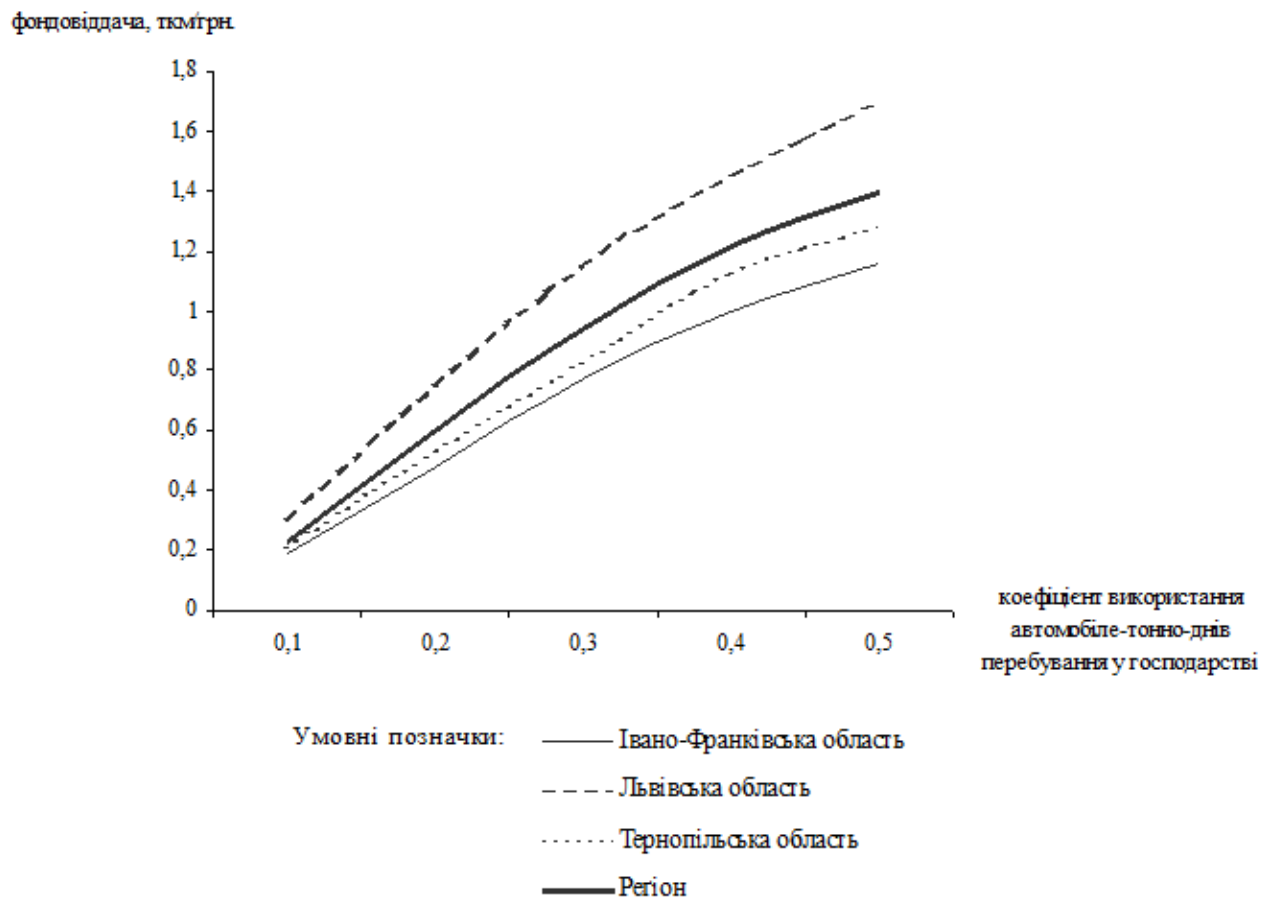


Рис. 2.2.1. Залежність фондовіддачі від коефіцієнта використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві на рівень фондовіддачі

Однак у невеликих щодо обсягу сукупностях коефіцієнт регресії схильний до випадкових коливань. Межі цих коливань обчислюються з допомогою граничної помилки, визначеної на основі середньої помилки коефіцієнта регресії, скоригованої на величину коефіцієнта довіри [див., напр., 220, с. 91]. При величині граничної помилки 0,395, довірчі межі коефіцієнта регресії становитимуть від 4,122 до 4,912. Отже, при збільшенні коефіцієнта використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві на 0,1 фондовіддача основних виробничих фондів автопідприємств регіону підвищиться не менше, як на 4,122 ткм/грн., і не більше як на 4,912 ткм/грн. Для автогосподарств Івано-Франківської області довірчі межі коефіцієнта

регресії становлять від 4,901 до 5,988, Львівської – від 2,493 до 8,126, Тернопільської – від 2,248 до 2,834.

Таблиця 2.2.4

Показники кореляційної залежності рівня фондівдачі від коефіцієнта використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві за 1996 р.

	Область			По регіону
	Івано-Франківська	Львівська	Тернопільська	
Рівняння зв'язку	$y_x = -0,2344 + 5,4446x - 9,7343x^2$	$y_x = 0,10596 + 5,3093x - 6,4688x^2$	$y_x = 0,0690 + 2,5408x - 3,9647x^2$	$y_x = -0,04321 + 4,5168x - 5,5561x^2$
Середня помилка коефіцієнта регресії	0,3724	1,2353	0,1885	0,1885
Гранична помилка коефіцієнта регресії	0,5437	2,8164	0,2930	0,3953
Довірчі межі коефіцієнта регресії	$4,9009 < b < 5,9883$	$2,4929 < b < 8,1257$	$2,2478 < b < 2,8338$	$4,1215 < b < 4,9121$
Коефіцієнт детермінації	0,7321	0,9557	0,8490	0,9332
Теоретичне кореляційне відношення	0,8556	0,9776	0,9214	0,9660
Фактичне значення F-критерію	28,7	388,2	84,4	656,6
Критичне значення F-критерію	3,49	3,23	3,32	3,07
Коефіцієнт еластичності	2,990	1,412	1,244	1,623

Найвища залежність між фондівдачею основних виробничих фондів і коефіцієнтом використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві спостерігається у Львівській області. Так, якщо в цілому по регіону 93,32 % варіації фондівдачі пояснюється різним рівнем коефіцієнта використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві, то у Львівській області – 95,57 %. Дещо нижчі значення варіації фондівдачі у Тернопільській та Івано-Франківській областях, де вони становлять відповідно 84,9 % і 73,21 %.

Обчислені значення теоретичного кореляційного відношення, що сягають від 0,856 в Івано-Франківській області до 0,978 у Львівській, свідчать про наявність високої щільності зв'язку між факторною та результативною ознаками. Як бачимо, найвище значення теоретичного кореляційного відношення спостерігається у Львівській області. Це пояснюється значно меншими коливаннями величини факторної ознаки, ніж у інших областях.

Розрахований F-критерій, фактичне значення якого становить по регіону 656,6, що значно перевищує критичне – 3,07 (для рівня істотності $\alpha = 0,05$), свідчить про те, що зв'язок між фондівіддачею і коефіцієнтом використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві носить не випадковий, а закономірний характер.

Досліджуючи рівняння регресії на екстремум, можна помітити, що максимальна фондівіддача спостерігається при збільшенні коефіцієнта використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві в АТП регіону до 0,41 (в т. ч. в Івано-Франківській області – до 0,28, Львівській – до 0,41, Тернопільській – до 0,32).

Обчислені коефіцієнти еластичності в розрізі областей свідчать, що при збільшенні коефіцієнта використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві на 1% від його середнього значення фондівіддача в автогосподарствах Івано-Франківської області підвищується на 2,99%, Львівської – на 1,41 %, Тернопільської – на 1,24 %.

2.2.2. Залежність фондівіддачі від рівня використання пробігу

Важливим показником інтенсивності використання вантажних автомобілів є коефіцієнт використання пробігу. Він характеризує ефективність використання рухомого складу і визначають його за формулою:

$$\beta = \frac{\sum L_v}{\sum L_s}, \quad (2.2.3)$$

де β – коефіцієнт використання пробігу;

L_v – пробіг з вантажем, км;

L_s – загальний пробіг, км.

Коефіцієнт використання пробігу дозволяє виявити співвідношення продуктивного (з вантажем) і непродуктивного (порожнього і нульового) пробігу рухомого складу. В умовах загального спаду виробництва, зниження обсягів перевезень випуск автомобілів на лінію складає лише 20 – 30 % наявного парку автомобілів. Величина цього показника значною мірою зазнає впливу зовнішніх факторів та умов організації транспортного процесу. В

кінцевому підсумку коефіцієнт використання пробігу відображає рівень раціоналізації транспортних зв'язків і визначає рівень продуктивності рухомого складу – найбільш активної частини основних виробничих фондів вантажного автомобільного транспорту.

У табл. 2.2.5 проведено групування 97 автотранспортних підприємств Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей залежно від величини коефіцієнта використання пробігу. Воно доводить, що із збільшенням коефіцієнта використання пробігу продуктивність рухомого складу зростає. Так, рівень фондовіддачі підприємств з найнижчими значеннями цього коефіцієнта у 4,1 раза менший від рівня фондовіддачі автогосподарств з найвищими значеннями, а рівень продуктивності спискової автомобіле-тонни у тонно-кілометрах – у 3,3 раза.

Таблиця 2.2.5

Вплив коефіцієнта використання пробігу на фондовіддачу основних виробничих фондів вантажних автогосподарств Івано-Франківської, Львівської і Тернопільської областей за 1996 р.

Показники	Групи автопідприємств за величиною коефіцієнта використання пробігу					В середньому по автопідприємствах регіону
	до 0,15	0,16 – 0,30	0,31 – 0,45	0,46 – 0,60	понад 0,60	
Кількість виконаних тонно-кілометрів у розрахунку на 1 грн. вартості основних виробничих фондів	0,270	0,601	0,645	0,900	1,108	0,632
Кількість перевезених тонн вантажів у розрахунку на 1 грн. вартості основних виробничих фондів	0,012	0,030	0,045	0,110	0,117	0,038
Дохід у розрахунку на 1 грн. вартості основних виробничих фондів, тис. грн.	0,061	0,123	0,261	0,378	0,948	0,213
Рентабельність основних виробничих фондів, ткм/грн.	0,001	0,008	0,042	0,084	0,051	0,029
Річна продуктивність однієї спискової автомобіле-тонни:						
а) тис. тонн;	0,075	0,166	0,307	0,511	0,615	0,212
б) тис. тонно-кілометрів	1,668	3,280	4,259	5,430	5,512	4,127

Чітка залежність рівня фондовіддачі від величини коефіцієнта використання пробігу простежується і в розрізі окремих областей (табл. 2.2.6).

Таблиця 2.2.6.

Залежність фондівдачі вантажних АТП Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей від величини коефіцієнта використання пробігу за 1996 р.

Групи автопідприємств за величиною коефіцієнта використання пробігу	Область									Region		
	Івано-Франківська			Львівська			Тернопільська					
	кількість підприємств у % до підсумку	фондовіддача		кількість підприємств у % до підсумку	фондовіддача		кількість підприємств у % до підсумку	фондовіддача		кількість підприємств у % до підсумку	фондовіддача	
		ткм/грн.	у % до середнього значення		ткм/грн.	у % до середнього значення		ткм/грн.	у % до середнього значення		ткм/грн.	у % до середнього значення
до 0,15	8,3	0,041	6,8	5,1	0,389	50,0	8,8	0,096	23,9	7,2	0,270	42,7
0,16 – 0,30	29,2	0,458	76,3	23,1	0,771	91,4	20,6	0,430	107,0	23,7	0,601	95,1
0,31 – 0,45	16,7	0,661	110,2	41,0	0,836	107,5	44,1	0,468	116,4	36,1	0,645	102,1
0,46 – 0,60	37,5	0,694	115,7	20,5	1,154	148,3	14,7	0,539	134,1	22,7	0,900	142,4
понад 0,61	8,3	1,059	176,5	10,3	1,251	160,8	11,8	0,681	169,4	10,3	1,108	175,3
Разом:	100,0	–	–	100,0	–	–	100,0	–	–	100,0	–	–
Середня фондівдача	–	0,600	–	–	0,778	–	–	0,402	–	–	0,632	–

Зберігається вона і при зіставленні їх середніх значень. Так, у Тернопільській області середнє значення коефіцієнта використання пробігу – 0,36. При цьому середній рівень фондівдачі автопідприємств становить 0,402 ткм/грн. В Івано-Франківській області відповідно – 0,39 і 0,600, у Львівській – 0,4 і 0,778 ткм/грн.

Розглядаючи залежність рівня фондівдачі автотранспортних підприємств різних форм власності від величини коефіцієнта використання пробігу, слід зазначити, що лише серед державних підприємств немає таких, в яких би величина останнього переважала 0,6 (табл. 2.2.7). Цю групу склали автогосподарства колективної форми власності, питома вага яких – 10,3 % від загальної чисельності досліджуваних автогосподарств регіону. В основному це

Таблиця 2.2.7

Характеристика рівня фондівдачі автогосподарств за формами власності Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей у 1996 р.

Показники	Групи автопідприємств за величиною коефіцієнта використання пробігу										В середньому по автогосподарствах регіону	
	до 0,15		0,16 – 0,30		0,31 – 0,45		0,46 – 0,60		понад 0,61			
	державна	колективна	державна	колективна	державна	колективна	державна	колективна	державна	колективна	державна	колективна
Кількість виконаних тонно-кілометрів у розрахунку на 1 грн. основних виробничих фондів	0,395	0,144	0,722	0,594	0,910	0,611	1,071	0,836	-	1,108	0,624	0,709
Кількість перевезених тонн вантажів у розрахунку на 1 грн. основних виробничих фондів	0,011	0,013	0,030	0,030	0,058	0,043	0,158	0,101	-	0,117	0,027	0,043
Річна продуктивність однієї спискової автомобіле-тонни:												
а) тис. тонн;	0,109	0,056	0,184	0,184	0,310	0,289	0,594	0,487	-	0,615	0,138	0,251
б) тис. тонно-кілометрів	2,086	1,161	3,307	3,307	4,683	4,005	5,731	5,316	-	5,512	3,187	4,127

автогосподарства з найвищим рівнем фондівдачі основних виробничих фондів. У зв'язку з цим в усіх інших виділених у таблиці групах спостерігається значно нижчий рівень фондівдачі вантажних автогосподарств колективної форми власності порівняно з державними. Нижчою є у них і продуктивність рухомого складу. Так, інтенсивність його

використання у вказаних чотирьох групах у 1,2 раза нижча, ніж у державних АТП. Отже, якщо в цілому основні виробничі фонди ефективніше використовуються в автогосподарствах з колективною формою власності порівняно з державними підприємствами автотранспорту, то це досягається за рахунок господарств з найвищим коефіцієнтом використання пробігу. В державних автогосподарствах, коефіцієнт використання пробігу яких не перевищує 0,6, ефективність використання основних засобів вища.

Зіставлення показників коефіцієнта використання пробігу і фондівіддачі основних виробничих фондів, а також дослідження характеру зв'язку між ними свідчить, що цей зв'язок можна виразити кількісно, застосувавши кореляційний метод – рівняння прямої.

$$y_x = a + bx, \quad (2.2.4)$$

де y_x – середня величина фондівіддачі основних виробничих фондів, ткм/грн.;

x – коефіцієнт використання пробігу;

b – коефіцієнт регресії, який відображає зміну фондівіддачі внаслідок зміни величини коефіцієнта використання пробігу.

Для визначення щільності зв'язку і правильності типу вибраного рівняння регресії розраховується коефіцієнт кореляції за такою формулою:

$$r_{xy} = \frac{\overline{xy} - \bar{x} \cdot \bar{y}}{\sigma_x \cdot \sigma_y}, \quad (2.2.5)$$

де r_{xy} – лінійний коефіцієнт кореляції;

x – середнє значення факторної ознаки;

y – середнє значення результативної ознаки;

σ_x, σ_y – середньоквадратичні відхилення.

Оскільки різниця між його значенням і кореляційним відношенням не перевищує 0,1 (табл. 2.2.8), то гіпотезу про прямолінійну форму кореляційної залежності можна вважати підтвердженою. На графіку (рис. 2.2.2) цю залежність у розрізі областей «підтверджує характер форми зв'язку» [123, с. 90] отриманих емпіричних ліній регресії.

Отримані коефіцієнти кореляції свідчать про високу щільність зв'язку між коефіцієнтом використання пробігу і фондівіддачею основних виробничих

фондів. Чим ближче знаходиться величина коефіцієнта кореляції до одиниці, тим щільніший зв'язок між досліджуваними ознаками. Обчислені коефіцієнти детермінації показують, що рівень фондівіддачі в цілому по регіону на 57,6 % залежить від ступеня використання пробігу рухомого складу.

Таблиця 2.2.8

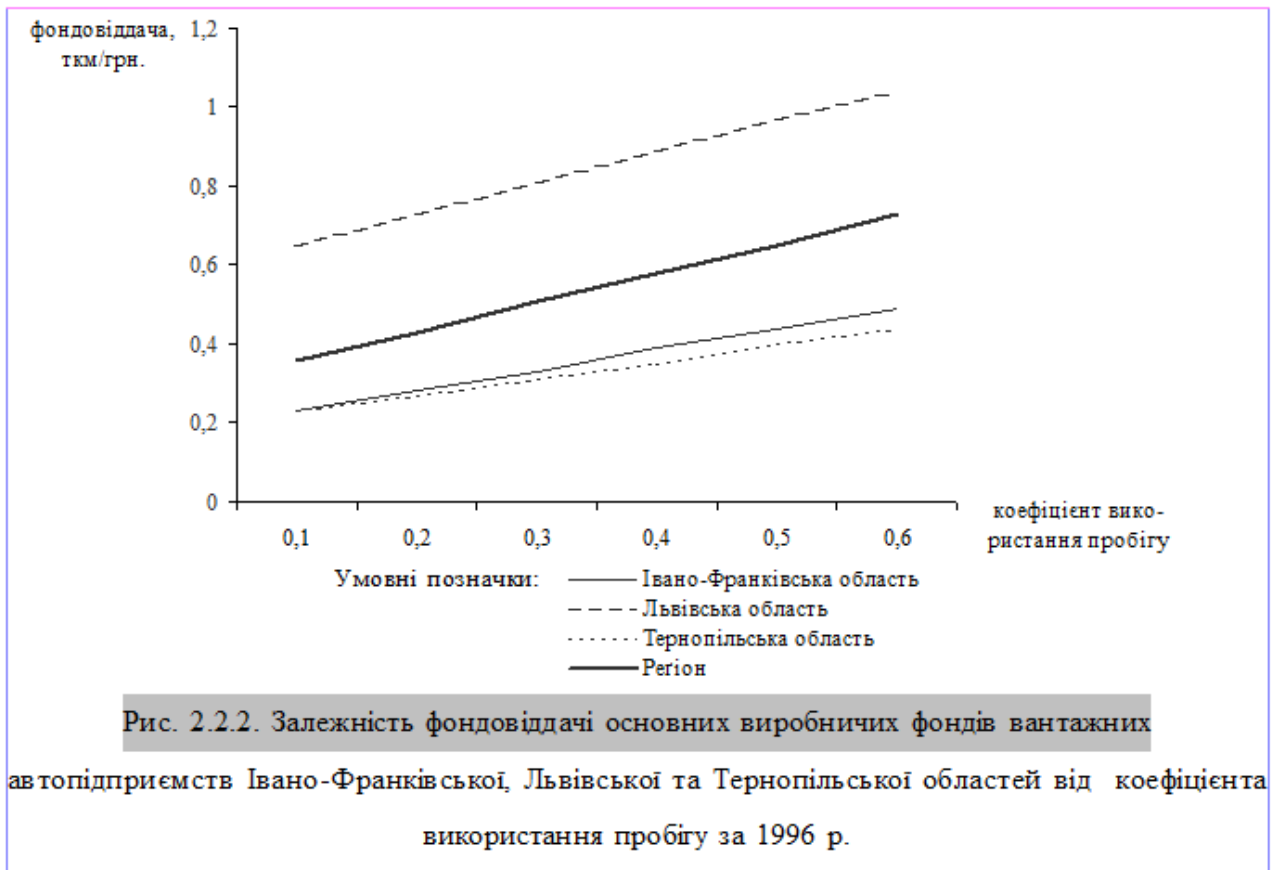
Показники кореляційної залежності фондівіддачі основних виробничих фондів вантажних АТП Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей від величини коефіцієнта використання пробігу за 1996 р.

	Область			По регіону
	Івано-Франківська	Львівська	Тернопільська	
Рівняння зв'язку	$y_x = 0,1819 + 0,5092x$	$y_x = 0,5752 + 0,7825x$	$y_x = 0,1837 + 0,4221x$	$y_x = 0,2901 + 0,7266x$
Середня помилка коефіцієнта регресії	0,0453	0,1286	0,0746	0,0751
Гранична помилка коефіцієнта регресії	0,0485	0,1826	0,0739	0,0879
Довірчі межі коефіцієнта регресії	$0,4607 < b < 0,5577$	$0,5999 < b < 0,9651$	$0,3482 < b < 0,4960$	$0,3482 < b < 0,4960$
Лінійний коефіцієнт кореляції	0,7135	0,8449	0,6781	0,7592
Кореляційне відношення	0,6829	0,7554	0,7375	0,7049
Коефіцієнт детермінації	0,5091	0,7139	0,4598	0,5764
Фактичне значення F-критерію	11,4	46,2	13,6	64,6
Критичне значення F-критерію	4,35	4,08	4,17	3,97
Коефіцієнт еластичності	0,521	0,351	0,454	0,483

Отримані внаслідок дослідження показники залежності можуть бути використані для виявлення резервів зростання фондівіддачі основних виробничих фондів за рахунок підвищення рівня використання пробігу транспортних засобів, який в останні роки внаслідок різкого спаду виробництва дещо знизився.

З отриманих рівнянь можна прийти до висновку, що приріст коефіцієнта використання пробігу на 0,1 веде до збільшення обсягу транспортної продукції з однієї гривні основних фондів по підприємствах Івано-Франківської області на 0,509 ткм, Львівської – на 0,782 ткм, Тернопільської – на 0,422 ткм. Беручи до уваги те, що гранична помилка коефіцієнта регресії в цілому по регіону становить 0,0879, то фондівіддача досліджуваних автогосподарств при

зростанні коефіцієнта використання пробігу на 0,1 підвищується не менше, як на 0,639 ткм, і не більше, як на 0,815 ткм.



2.2.3. Вплив виробітку рухомого складу на фондовіддачу основних виробничих фондів вантажних автотранспортних підприємств

Рівень фондовіддачі значною мірою залежить від ступеня використання активної частини основних виробничих фондів – транспортних засобів. Підвищення їх продуктивності дозволяє виконувати виробничу програму меншою кількістю одиниць транспортних засобів, що, в свою чергу, позначається на підвищенні рівня фондовіддачі.

За останні роки у зв'язку із різким спадом виробництва помітно знизилась обсяги транспортної роботи і, відповідно, показники фондовіддачі та продуктивності транспортних засобів автогосподарств регіону. Так, за 1992 – 1996 рр. фондо-віддача основних фондів автогосподарств регіону знизилась на 84,6 %, а продуктивність спискової автомобіле-тонни – на 69,4 %.

Економічна природа порівнюваних показників (виробітку однієї спискової автомобіле-тонни і фондовіддачі) вказує на існування між ними закономірної

залежності. В міру підвищення виробітку спискової автомобіле-тонни зростає і рівень фондівдачі основних виробничих фондів. Показовим є те, що ця закономірність простежується й для інших показників. Так, наприклад, в автопідприємствах з най-вищим рівнем річного виробітку рентабельність основних фондів у 11,4 раза переважає значення цього ж показника в автогосподарствах, виробіток яких не перевищує 1500 ткм на спискову автомобіле-тонну (табл. 2.2.9).

Таблиця 2.2.9

Вплив рівня річного виробітку спискової автомобіле-тонни на фондівдачу основних виробничих фондів вантажних АТП

Івано-Франківської, Львівської і Тернопільської областей за 1996 р.

Показники	Групи автопідприємств за рівнем річного виробітку однієї спискової автомобіле-тонни, ткм					В середньому по автопідприємствах регіону
	до 1500	1501 – 3000	3001 – 4500	4501 – 6000	понад 6000	
Кількість виконаних тонно-кілометрів у розрахунку на 1 грн. вартості основних виробничих фондів	0,152	0,483	0,670	0,814	1,310	0,632
Кількість перевезених тонн вантажів у розрахунку на 1 грн. вартості основних виробничих фондів	0,007	0,011	0,031	0,040	0,094	0,038
Дохід у розрахунку на 1 грн. вартості основних виробничих фондів, тис. грн.	0,150	0,170	0,273	0,284	0,294	0,213
Рентабельність основних виробничих фондів, ткм/грн.	0,008	0,013	0,030	0,034	0,091	0,029
Річна продуктивність однієї спискової автомобіле-тонни:						
а) тис. тонн;	0,041	0,051	0,199	0,229	0,560	0,212
б) тис. тонно-кілометрів	0,874	2,281	3,815	5,138	7,769	4,127

Аналізуючи залежність фондівдачі основних виробничих фондів від річного виробітку спискової автомобіле-тонни, неважко зауважити значну розбіжність у приростах фондівдачі, вираженої в тонно-кілометрах та у гривнях доходу. Якщо рівень останньої в автогосподарствах з річним виробітком понад 6000 ткм у 1,96 ра-за вищий, ніж в автопідприємствах, що ввійшли до першої групи вказаної таб-лиці, то рівень фондівдачі, вираженої в тонно-кілометрах, для вказаних груп підприємств – у 8,62 раза. Основною причиною, що

Таблиця 2.2.10

Залежність фондівдачі вантажних автотранспортних підприємств від рівня річного виробітку спискової автомобіле-тонни за 1996 р.

Групи автопідприємств за рівнем річного виробітку однієї спискової автомобіле-тонни, ткм	Область									Регіон		
	Івано-Франківська			Львівська			Тернопільська					
	кількість підприємств	фондовіддача		кількість підприємств	фондовіддача		кількість підприємств	фондовіддача		кількість підприємств	фондовіддача	
		у % до підсумку	ткм/грн. реднього значення		у % до підсумку	ткм/грн. реднього значення		у % до підсумку	ткм/грн. реднього значення		у % до підсумку	ткм/грн. реднього значення
до 1500	47,5	0,133	22,2	20,5	0,233	29,9	41,2	0,104	25,9	38,1	0,152	24,1
1501 – 3000	19,1	0,136	22,7	41,0	0,538	69,2	32,4	0,355	88,3	28,9	0,483	76,4
3001 – 4500	16,7	0,772	128,7	17,9	0,790	101,5	14,7	0,457	113,7	16,5	0,670	106,0
4501 – 6000	16,7	0,792	132,8	10,3	1,079	138,7	8,8	0,631	157,0	11,3	0,814	128,8
понад 6001	–	–	–	10,3	1,404	180,5	2,9	0,771	191,8	5,2	1,310	207,3
Разом:	100,0	–	–	100,0	–	–	100,0	–	–	100,0	–	–
Середня фондовіддача	–	0,600	–	–	0,778	–	–	0,402	–	–	0,632	–

породжує вказану розбіжність, є значна заборгованість перед автопідприємствами замовників транспортних послуг. Отже, вантажообіг (виконані тонно-кілометри), взятий нами в якості вимірника фондovіддачі, забезпечує більш точну оцінку ефективності використання основних фондів.

Спад промислового виробництва в Україні призвів до різкого зниження обсягів транспортних перевезень, виробітку рухомого складу. Протягом 1992 – 1996 рр. кількість автогосподарств із середньорічним виробітком спискової автомобіле-тонни до 1500 ткм зростає з 5,2 % до 38,1 % (табл. 2.2.10). Причому найбільшу питому вагу такі автопідприємства становлять в Івано-Франківській та Тернопільській областях – відповідно 47,5 і 41,2 %. Частка автопідприємств, річна продуктивність спискової автомобіле-тонни в яких перевищувала 6000 ткм, зменшилася протягом цього ж періоду з 62,8 % до 5,2 %.

Отже, найбільш високого рівня фондovіддачі досягли автогосподарства Львівської області, де він складає 0,778 ткм/грн., що на 30 % більше, ніж в автогосподарствах Івано-Франківської області і на 94 % більше, ніж у Тернопільській області.

Таблиця 2.2.11

Характеристика рівня фондovіддачі автогосподарств регіону
за формами власності у 1996 р.

Показники	Групи автогосподарств за рівнем річного виробітку однієї спискової автомобіле-тонни, ткм.										В середньому по автогосподарствах регіону	
	до 1500		1501 – 3000		3001 – 4500		4501 – 6000		понад 6001			
	дер- жавна	колек- тивна	дер- жавна	колек- тивна	дер- жавна	колек- тивна	дер- жавна	колек- тивна	дер- жавна	колек- тивна	дер- жавна	колек- тивна
Кількість виконаних тонно-кілометрів у розрахунку на 1 грн. основних виробничих фондів	0,094	0,160	0,398	0,557	0,603	0,785	0,704	1,001	1,301	1,771	0,624	0,709
Кількість перевезених тонн вантажів у розрахунку на 1 грн. основних виробничих фондів	0,006	0,012	0,009	0,014	0,020	0,036	0,038	0,054	0,090	0,158	0,027	0,043
Річна продуктивність однієї спискової автомобіле-тонни:												
а) тис. тонн;	0,038	0,058	0,042	0,065	0,188	0,247	0,197	0,343	0,250	0,558	0,138	0,251
б) тис. тонно-кілометрів	0,496	1,090	2,169	2,386	3,744	3,860	4,870	5,172	6,638	7,808	3,187	4,127

Досліджуючи ефективність використання основних виробничих фондів автотранспортних підприємств державної та колективної форм власності, згрупованих за рівнем річного виробітку однієї спискової автомобіле-тонни (табл. 2.2.11), виявлено тенденцію, подібну до описаної у пункті 2.2.1. В цілому по регіону в авто-господарствах колективної форми власності і, зокрема, по кожній виділеній у таблиці групі підприємств спостерігається вищий рівень інтенсивності використання рухомого складу, ніж у державних АТП. Результат цього – вищий рівень фондівдачі основних виробничих фондів в автопідприємствах з колективною формою власності. Так, в АТП з колективною формою власності обсяг транспортної роботи (у тонно-кілометрах) в розрахунку на одну спискову автомобіле-тонну в 1,29 раза вищий, ніж у державних автогосподарствах; в тоннах перевезених вантажів – у 1,82 раза. А отже, й фондівдача основних виробничих фондів АТП колективної форми власності, виражена у тонно-кілометрах, у 1,14 раза і в тоннах перевезених вантажів у 1,59 раза перевищує відповідні значення державних автогосподарств.

Вплив виробітку рухомого складу на фондівдачу не викликає сумнівів. Для того, щоб виразити цю закономірність у кількісній формі, необхідно зіставити показ-ники рівня фондівдачі і виробітку спискової автомобіле-тонни. Важливо при цьому встановити не лише зв'язок між досліджуваними ознаками, але й виразити цей зв'язок у вигляді рівняння регресії. Аналіз даних табл. 2.2.9 переконує в існуванні між ними прямолінійної залежності. Тому для визначення впливу рівня виробітку спискової автомобіле-тонни на ступінь використання основних виробничих фондів застосовується рівняння прямої:

$$y_x = a + bx \quad (2.2.6)$$

де y_x – середня величина фондівдачі, ткм/грн. (при заданих значеннях x);

x – річний виробіток однієї спискової автомобіле-тонни, ткм;

a, b – параметри рівняння.

Для визначення щільності зв'язку і правильності типу вибраного рівняння регресії (про що йшлося вище) обчислюється лінійний коефіцієнт кореляції.

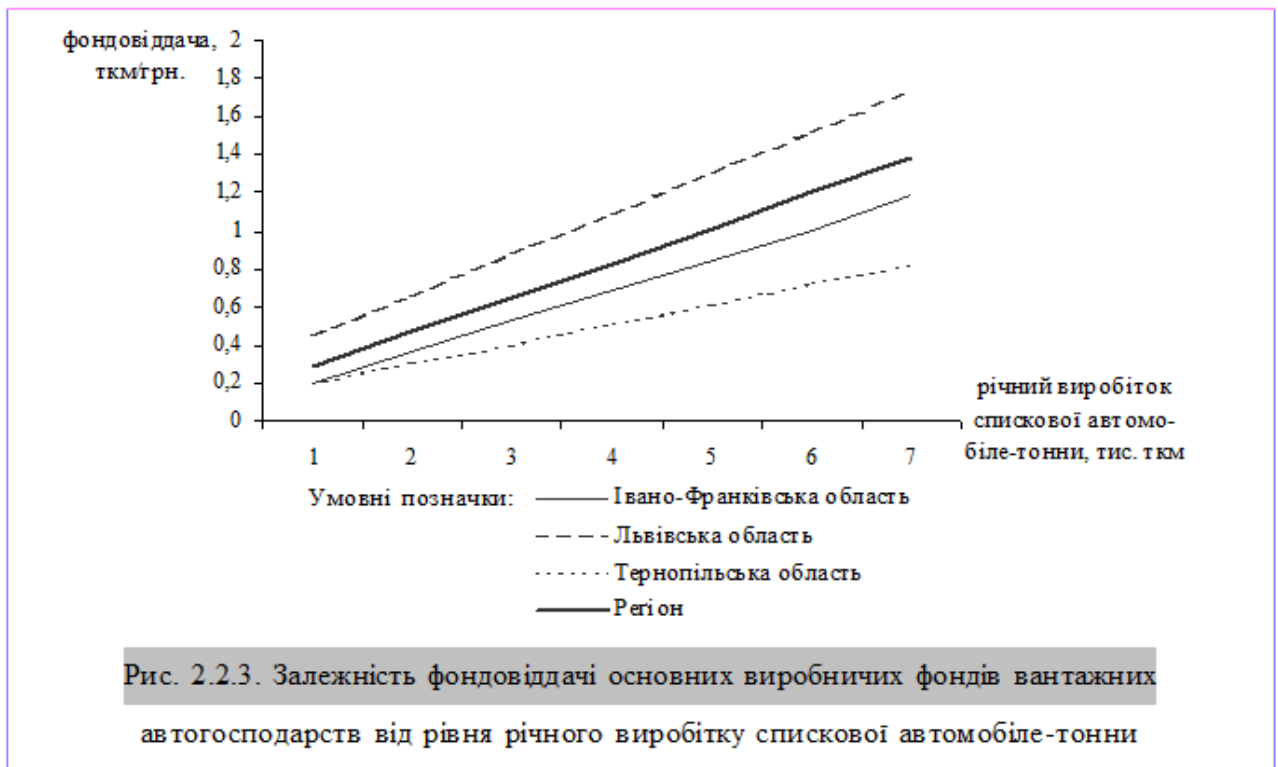
Отримані коефіцієнти кореляції (табл. 2.2.12) характеризують сильну щільність зв'язку між річним виробітком у розрахунку на одну спискову автомобіле-тонну і рівнем фондівіддачі основних виробничих фондів. Оскільки різниця між величинами лінійного коефіцієнта кореляції і кореляційного відношення не перевищує 0,1, то правильність обраного типу рівняння регресії доведена. Підтвердженням цього слугують й отримані емпіричні лінії регресії (рис. 2.2.3).

Таблиця 2.2.12

Показники кореляційної залежності фондівіддачі основних виробничих фондів вантажних АТП Івано-Франківської, Львівської і Тернопільської областей від рівня річного виробітку спискової автомобіле-тонни за 1996 р.

	Область			По регіону
	Івано-Франківська	Львівська	Тернопільська	
Рівняння зв'язку	$y_x = 0,0422 + 0,1621x$	$y_x = 0,2329 + 0,2151x$	$y_x = 0,0943 + 0,1036x$	$y_x = 0,0983 + 0,1838x$
Середня помилка коефіцієнта регресії	0,0204	0,0354	0,01831	0,0189
Гранична помилка коефіцієнта регресії	0,0293	0,0654	0,0165	0,0313
Довірчі межі коефіцієнта регресії	$0,1328 < b < 0,1914$	$0,1497 < b < 0,2805$	$0,0871 < b < 0,1201$	$0,1525 < b < 0,2151$
Лінійний коефіцієнт кореляції	0,7225	0,8765	0,4013	0,8153
Кореляційне відношення	0,6321	0,9664	0,4923	0,8885
Коефіцієнт детермінації	0,5220	0,7683	0,2424	0,6647
Фактичне значення F-критерію	27,3	127,7	11,1	207,5
Критичне значення F-критерію	3,49	3,23	3,32	3,07
Коефіцієнт еластичності	0,889	0,737	0,720	0,827

Аналізуючи одержані рівняння зв'язку, можна прийти до висновку, що в цілому по регіону приріст річного виробітку однієї автомобіле-тонни на 1000 ткм призводить до збільшення обсягу транспортної продукції з кожної гривні основних виробничих фондів на 0,184 ткм, в тому числі по автогосподарствах Львівської області – на 0,215 ткм, Івано-Франківської – на 0,162 ткм, Тернопільської – на 0,104 ткм. Зважаючи на граничну помилку коефіцієнта регресії (табл. 2.2.12), можна стверджувати, що загалом по трьох областях приріст фондівіддачі в результаті зміни річного виробітку спискової автомобіле-тонни коливатиметься в межах від 0,153 до 0,215 ткм.



Отже, значення рівнянь зв'язку полягає не лише у тому, що вони дають можливість встановити кількісну характеристику залежності ступеня використання основних виробничих фондів від рівня виробітку спискової автомобіле-тонни. За їх допомогою можна прогнозувати з відповідною екстраполяцією підвищення ступеня використання основних фондів досліджуваних автогосподарств за рахунок зростання виробітку рухомого складу. Знаючи параметри одержаного рівняння і підставляючи в нього відповідні значення аргумента (фактора), можна передбачити значення функції (результативної ознаки). Визначивши таким чином необхідний приріст виробітку вантажних автомобілів, можна знайти раціональний варіант найефективнішого використання основних виробничих фондів.

Обчислені коефіцієнти детермінації (табл. 2.2.12) виражають ступінь загальної варіації фондовіддачі основних фондів, що зумовлена зміною виробітку рухомого складу. Так, по автотранспортних підприємствах Івано-Франківської області 52,2 % загальної варіації фондовіддачі зумовлено зміною виробітку спискової автомобіле-тонни, по автогосподарствах Львівської області – 76,8 %, Тернопільської – 24,2 %, в цілому по регіону – 66,5 %.

Обчислені по досліджуваних автотранспортних підприємствах регіону коефіцієнти еластичності показують, що при збільшенні річного виробітку

однієї спис-кової автомобіле-тонни на 1 % від середнього рівня рівень фондівіддачі підвищується на 0,83 %, в т.ч. в Івано-Франківській області – на 0,89 %, Львівській – на 0,74 %, Тернопільській – на 0,72 %.

§ 2.3. Аналіз резервів підвищення ефективності використання основних виробничих фондів вантажного автомобільного транспорту

Аналіз ефективності використання основних виробничих фондів вантажних автотранспортних підприємств Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей засвідчив залежність рівня фондівіддачі від багатьох факторів. Характер взаємозв'язків, що існують між ними, проявляється у посиленні, чи послабленні дії інших чинників. Їх вплив на фондівіддачу є комплексним, і його не можна розглядати як суму ізольованих впливів.

Попередній аналіз дозволив встановити залежність рівня фондівіддачі від багатьох факторів, дія яких тісно переплітається, простежити загальний характер зв'язку з ними. Проте застосовані методи дослідження не дозволили повною мірою розкрити суть даного явища, оцінити силу впливу кожного у сукупності з іншими на рівень фондівіддачі. Застосування методу багатofакторного кореляційно-регресійного аналізу, компенсуючи ці прогалини, дозволяє оцінити ступінь впливу на фондівіддачу основних виробничих фондів кожного із включених у модель факторів при фіксованому значенні інших, а також при будь-яких можливих їх поєднаннях, з певним ступенем точності знайти теоретичне значення цього показника [див., напр., 123, 150, 220, 236,]. Ефективність кореляційно-регресійного аналізу виявляється саме при побудові багатofакторних моделей. Дослідження економічних явищ на основі вивчення лише парних зв'язків між ознаками хибує певною неточністю. Реально ж коефіцієнти парної кореляції можуть виявитися завищеними, оскільки вони не відображають впливу інших чинників і цим перебільшують щільність зв'язку між явищами та ступінь їх впливу на результативну ознаку. І навпаки, низькі значення коефіцієнта парної кореляції при досить складному зв'язку не завжди означають слабкий вплив фактора на досліджуване явище. У цьому легко переконатися, зіставляючи між собою коефіцієнти парної та

часткової кореляції. Тому при вивченні економічних явищ слід застосовувати багатофакторний кореляційно-регресійний аналіз як інструмент проникнення в сутність механізму формування закономірностей явищ, що складаються під впливом багатьох, часто суперечливих тенденцій. В сучасних умовах саме це зумовлює підвищення ролі цього аналізу. Нині діюча система господарювання ставить перед автомобільним транспортом завдання доведення аналізу діяльності автогосподарств до такого рівня, який дозволяв би не лише характеризувати загальну закономірність розвитку досліджуваного явища, а й давав би точну кількісну оцінку наявних внутрішньо-виробничих резервів. Можливості кореляційно-регресійного аналізу у вивченні закономірностей розвитку явищ великі. Побудовані багатофакторні кореляційні моделі поруч з кількісною характеристикою сили впливу окремих факторів на фондівдачу можуть успішно використовуватися для оцінки роботи окремих автотранспортних підприємств щодо їх об'єктивних можливостей. Ці ж моделі можна використовувати і при вивченні ефективності використання основних виробничих фондів окремого автопідприємства у зіставленні з фондівдачею інших автогосподарств та виявленні причин їх відхилень. Тобто кореляційно-регресійний аналіз дозволяє виявити резерви підвищення рівня фондівдачі і отримати відповідь на запитання, якою мірою і за яких умов вони можуть бути досягнуті в інших автотранспортних підприємствах.

Застосування кореляційно-регресійного аналізу висуває до вхідної інформації ряд вимог. Передусім, це вимога однорідності і достатності досліджуваної сукупності. Для дотримання цих вимог були відібрані 97 вантажних автотранспортних підприємств Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей, які перебувають приблизно в однакових економічних, природно-кліматичних та інших умовах.

З метою визначення щільності зв'язку між досліджуваними факторами складено матрицю коефіцієнтів парної кореляції (табл. 2.3.1). За величиною парних коефіцієнтів можна судити про силу впливу факторів на рівень фондівдачі. Серед досліджуваних факторів найбільшим рівнем впливу на фондівдачу відзначається коефіцієнт використання автомобіле-тонно-днів

перебування у господарстві. Щільність його зв'язку з результативною ознакою (фондовіддачею) становить 0,966. Проте слід зазначити, що за величиною парних коефіцієнтів кореляції можна судити про щільність зв'язку між результативною і факторною ознаками лише наближено, оскільки між самими чинниками також існують складні взаємозв'язки, вплив яких взаємопереплітається. В результаті цього невисокий парний коефіцієнт кореляції у багатофакторному рівнянні може виявитися істотним. Тому не слід відсіювати фактори лише на основі парних коефіцієнтів кореляції. З даних табл. 2.3.1 видно, що зв'язок між самими факторами значно нижчий від зв'язку факторів з результативною ознакою. Це свідчить про правильний відбір чинників, про їх відносно невелику колінеарність.

Таблиця 2.3.1

Матриця коефіцієнтів парної кореляції

	Фондовіддача	Коефіцієнт використання автомобіле-тонно -днів перебування у господарстві	Коефіцієнт використання пробігу	Річний виробіток спискової автомобіле-тонни
Фондовіддача	–	0,966	0,705	0,889
Коефіцієнт використання автомобіле-тонно -днів перебування у господарстві	0,966	–	0,086	0,234
Коефіцієнт використання пробігу	0,705	0,086	–	0,276
Річний виробіток спискової автомобіле-тонни	0,889	0,234	0,276	–

Одним з важливих етапів багатофакторного кореляційного аналізу є вибір форми зв'язку між досліджуваними ознаками. У багатофакторних моделях вибрати рівняння регресії значно складніше, ніж при парній кореляції, оскільки дії різних факторів взаємно переплітаються і їх неможливо перевірити графічно. Важливого значення набуває якісний аналіз кожного із факторів з результативною ознакою. Визначення форми кореляційної залежності вимагає чіткого уявлення про сутність досліджуваних процесів. На думку багатьох економістів, для визначення багато-факторних зв'язків можна обмежитися рівнянням лінійної регресії, оскільки на невеликому інтервалі будь-яку функцію можна розглядати як пряму. Дослідження економічних процесів за допомогою

лінійної залежності не допускає великої похибки, зате значно спрощує інтерпретацію отриманих результатів.

Кореляційну залежність фондівіддачі основних виробничих фондів автотранспортних підприємств в розрізі областей можна виразити рівняннями, наведеними в табл. 2.3.2. Обчислення параметрів рівняння множинної регресії і окремих статистичних оцінок здійснено з допомогою комп'ютерної техніки (див. додаток Б).

Таблиця 2.3.2

Рівняння багатofакторної кореляційної залежності рівня фондівіддачі основних виробничих фондів вантажних АТП Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей у 1996 р.

Область	Рівняння зв'язку	Коефіцієнт детермінації	Критичне значення коефіцієнта детермінації при рівні істотності 0,05	Фактичне значення F-критерію	Критичне значення F-критерію при рівні істотності 0,05
Івано-Франківська	$y = -0,0708 + 0,7033x_1 + 0,0671x_2 + 0,1585x_3$	0,8418	0,318	13,162	3,10
Львівська	$y = 0,0964 + 0,2338x_1 + 0,2726x_2 + 0,2062x_3$	0,5871	0,152	83,640	2,88
Тернопільська	$y = 0,1271 + 0,1668x_1 + 0,0849x_2 + 0,1067x_3$	0,6037	0,220	6,78	2,91
За регіоном	$y = -0,0296 + 0,5238x_1 + 0,1239x_2 + 0,1735x_3$	0,6705	0,06	133,188	2,71

Отримані коефіцієнти регресії відображають, на скільки одиниць в середньому зміниться фондівіддача основних виробничих фондів вантажних АТП регіону при зміні кожного фактора на одиницю його виміру при фіксованому значенні інших факторів.

Щільність зв'язку між результативною ознакою та сукупністю факторних ознак характеризується за допомогою сукупного коефіцієнта детермінації. Він «характеризує частку варіації результативної ознаки, яка лінійно пов'язана з варіацією включених в рівняння регресії факторних ознак» [220, с. 94].

Таким чином, на основі обчислень величини сукупного коефіцієнта детермінації можна зробити висновок про те, що в обстеженій сукупності вантажних авто-господарств 67,05 % варіації фондівіддачі лінійно пов'язані з різними рівнями коефіцієнта використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві, коефіцієнта використання пробігу та річного виробітку

спискової автомобіле-тонни, а на 32,95 % – із впливом інших факторів, що не увійшли у модель. В істотності цього зв'язку легко переконатися, зіставивши фактичні значення сукупного коефіцієнта детермінації з критичними, що відповідають рівню істотності 0,05. Оскільки величини останніх значно менші від фактичних, то істотність цього зв'язку не викликає сумніву.

Здійснена за допомогою F-критерію перевірка адекватності одержаних рівнянь регресії підтвердила його достатню апроксимаційну здатність. Фактичне значення F-критерію по автотранспортних підприємствах регіону становить 133,1 і значно перевищує його критичне значення 2,71 з рівнем істотності 0,05 (табл. 2.3.2).

Багатофакторний кореляційно-регресійний аналіз фондівіддачі має велике практичне значення не лише для визначення щільності зв'язку та сили впливу окремих чинників на результативну ознаку. Характеризуючи закономірності змін певного явища, рівняння множинної регресії може використовуватися з метою виявлення резервів підвищення ефективності використання основних виробничих фондів вантажних автотранспортних підприємств. Підвищення рівня фондівіддачі за рахунок зміни факторів, що впливають на її величину, здійснюється з допомогою коефіцієнтів регресії.

Визначення резервів підвищення рівня фондівіддачі ґрунтується на обчисленні середнього значення кожного фактора. Після цього всю сукупність досліджуваних АТП кожної області поділяють на дві групи: із значеннями вищими та із значеннями нижчими від середньої величини відповідного фактора. Для кожної групи обчислюється своє середнє значення фактора. Визначити зміну середнього значення кожного фактора можна двома способами: шляхом підтягування автогосподарств з нижчими значеннями до середнього рівня, або шляхом підтягування всієї сукупності автопідприємств до середньопрогресивного значення фактора. Перший спосіб забезпечує мінімальний резерв збільшення фактора, другий – його оптимальний резерв збільшення. Підставляючи отримані значення резервів підвищення фондівіддачі в рівняння множинної регресії, одержимо величину резервів підвищення фондівіддачі за рахунок впливу різних факторів. У табл. 2.3.3 наведені дані про

величину резервів підвищення фондівдачі вантажних автогосподарств Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей за 1996 р. (розрахунок див. у додатку В).

Таблиця 2.3.3

Оптимальні резерви зростання фондівдачі підприємств вантажного автомобільного транспорту Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей

Фактор	Область						Регіон	
	Івано-Франківська		Львівська		Тернопільська		ткм/грн.	%
	ткм/грн.	%	ткм/грн.	%	ткм/грн.	%		
Коефіцієнт використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві	+0,037	9,7	+0,060	6,8	+0,005	1,5	+0,023	4,0
Коефіцієнт використання пробігу	+0,005	1,3	+0,016	1,8	+0,006	1,8	+0,005	1,0
Річна продуктивність спискової автомобіле-тонни, ткм	+0,145	38,2	+0,150	16,9	+0,147	43,7	+0,135	23,8
Разом:	+0,187	49,2	+0,226	25,5	+0,158	47,0	+0,163	28,7

Отже, реалізація резервів у межах оптимального рівня дозволила б підвищити фондівдачу основних виробничих фондів в цілому по автопідприємствах досліджуваного регіону на 0,163 ткм/грн., тобто на 28,7 %. Значні резерви підвищення фондівдачі спостерігаються в автогосподарствах Івано-Франківської та Тернопільської областей. Їх реалізація дозволила б підвищити рівень фондівдачі відповідно на 49,2 % та 47,0 %. Реалізація резервів за умови досягнення всіма автопідприємствами регіону максимального значення відібраних факторів дозволила б підвищити рівень фондівдачі на 114,1 %. Проте, аналізуючи резерви зростання фондівдачі, слід зважати на те, що кожен з факторів відібраний за умови найефективнішої його дії за певних обставин. Отримані показники резервів можуть використовуватись в перспективному плануванні підвищення ефективності використання основних виробничих фондів вантажних автотранспортних підприємств.

Параметри рівняння множинної кореляції можуть також використовуватися з метою більш об'єктивної оцінки виробничої діяльності

окремих автотранспортних підприємств, які працюють приблизно в однакових умовах. З їх допомогою можна зіставляти рівні фондівіддачі як між окремими автотранспортними підприємствами, так і з середньогруповими областями чи регіоном. Це має велике практичне значення при перспективному плануванні зростання фондівіддачі з урахуванням однакової напруженості їх роботи. До того ж за допомогою коефіцієнтів регресії можна визначити ступінь розходжень у рівнях фондівіддачі, зумовлених неоднаковим рівнем використання наявних виробничих можливостей окремими автотранспортними підприємствами. Для цього в рівняння регресії слід підставити фактичні значення відібраних факторів кожного автотранспортного підприємства. Отримана теоретична величина фондівіддачі характеризує такий її рівень, який може бути досягнутий при заданих значеннях факторів за умови, що ефективність використання останніх відповідає середньому рівню досліджуваної сукупності підприємств.

Порівнюючи фактичне значення фондівіддачі автогосподарства з розрахунковим теоретичним, визначають коефіцієнт ефективності, який характеризує ступінь використання автопідприємством своїх потенційних можливостей.

Результати, отримані внаслідок кореляційно-регресійного аналізу, засвідчують наявність значних резервів для підвищення ефективності використання основних виробничих фондів в автотранспортних підприємствах Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей. Їх реалізація сприятиме зростанню загальної ефективності виробничої діяльності вантажних автогосподарств.

Висновки до розділу:

1. Кожен з показників (вантажобіг, тонни перевезених вантажів та ін.), які використовуються для визначення обсягу транспортної роботи, несе своє відповідне економічне навантаження. Вони по-своєму відображають обсяг роботи, виконаної транспортом. Разом з тим, вони не позбавлені певних недоліків. Якщо вантажобіг орієнтує транспортників на дальні перевезення, то показник тонн перевезених вантажів стимулює перевезення вантажів на близькі

відстані. Цих недоліків певною мірою позбавлений показник «тран». Однак методика його розрахунку знижує його зрозумілість і зручність користування, завищує обсяг транспортної роботи.

На нашу думку, в основі обчислення головного оціночного показника роботи транспорту визначальними повинні бути: **кількісна, просторова і часова харак-теристики**. Це впливає з того, що обсяг і якість роботи транспорту можуть бути виражені трьома параметрами: кількістю тонн перевезених вантажів, відстанню перевезення та витратами часу на перевезення.

Впровадження цього показника у практику роботи транспортних підприємств дозволить стимулювати зниження затрат часу на оформлення документів, вантажно-розвантажувальні роботи, часу перебування вантажів в дорозі, часу на простою-вання їх на станціях, у портах і аеропортах, на здійснення транзитних операцій. Це забезпечить підвищення ефективності роботи не лише транспортних підприємств, ступінь використання їх основних виробничих фондів, а й підприємств і організацій, які обслуговуються ними. В свою чергу, скорочення часу транспортування вантажів дозволяє знизити витрати матеріальних, трудових і фінансових ресурсів на перевезення і вантажно-розвантажувальні роботи, підвищити продуктивність рухомого складу.

2. Комплексний аналіз рівня фондівдачі основних виробничих фондів досліджуваних автопідприємств за допомогою багатофакторного кореляційно-регресійного аналізу дозволив встановити, що найсуттєвіший вплив на її формування виявляють три чинники: рівень використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві, рівень використання пробігу та виробіток в розрахунку на одну списову автомобіле-тонну. Величина фондівдачі на 67,1 % залежить від впливу цих факторів. Решта факторів меншою мірою впливають на її рівень.

3. Результати дослідження засвідчують наявність резервів зростання фондо-віддачі основних виробничих фондів вантажних автопідприємств Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей. Вони пов'язані з

покращенням використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві, підвищенням коефіцієнта використання пробігу та продуктивності рухомого складу. Із збільшенням коефіцієнта використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві на 0,1 фондоддача основних виробничих фондів в цілому по вантажних автопідприємствах регіону зростає на 4,517 ткм/грн. (в т. ч.: в Івано-Франківській області – на 5,445, Львівській – на 5,309, Тернопільській – на 2,541); приріст коефіцієнта використання пробігу на 0,1 веде до збільшення обсягу транспортної продукції з однієї гривні основних фондів по підприємствах регіону на 0,727 ткм, Івано-Франківської області на 0,509 ткм, Львівської – на 0,782 ткм, Тернопільської – на 0,422 ткм; приріст річного виробітку однієї автомобіле-тонни на 1000 ткм призводить до збільшення обсягу транспортної продукції з кожної гривні основних виробничих фондів автогосподарств регіону на 0,184 ткм, зокрема, у Львівській області – на 0,215 ткм, Івано-Франківській – на 0,162 ткм, Тернопільській – на 0,104 ткм.

4. Отримані в результаті обчислень коефіцієнти регресії є надійною основою для визначення резервів можливого підвищення фондоддачі за рахунок зміни факторів, що впливають на її величину. Реалізація цих резервів у межах оптимального рівня дозволила б підвищити фондоддачу основних виробничих фондів в цілому по автопідприємствах досліджуваного регіону на 0,163 ткм/грн., тобто на 28,7 %. Значні резерви підвищення фондоддачі спостерігаються в автогосподарствах Івано-Франківської та Тернопільської областей. Їх реалізація дозволила б підвищити рівень фондоддачі відповідно на 49,2 % та 47,0 %. Реалізація резервів за умови досягнення всіма автопідприємствами регіону максимального значення відібраних факторів дозволила б підвищити рівень фондоддачі на 114,1 %. Отримані показники резервів можуть використовуватись в перспективному плануванні підвищення ефективності використання основних виробничих фондів вантажних автотранспортних підприємств.

РОЗДІЛ 3

АДАПТИВНА СПРЯМОВАНІСТЬ ЯКІСНИХ ЗМІН В УПРАВЛІННІ І РЕАЛІЗАЦІЇ ВИРОБНИЧОГО ПОТЕНЦІАЛУ ВАНТАЖНИХ АВТОГОСПОДАРСТВ ТА АКТИВІЗАЦІЇ ІННОВАЦІЙ В УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЇ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН

§ 3.1. Маркетинг як інструмент забезпечення збалансованості поточних і стратегічних інтересів вантажних автотранспортних підприємств на ринку транспортних послуг

Трансформація економічних відносин в сучасній Україні охоплює всі сфери діяльності суб'єктів господарювання. Розвиток народного господарства країни «безпосередньо залежить від швидкості трансформації первинного економічного агента-виробника, його опанування сучасним арсеналом методів та форм конкурентної та неконкурентної співпраці» [30, с. 48]. У галузі вантажних автомобільних перевезень це знаходить свій вияв у формуванні нових для нашої економіки підходів в організації діяльності автотранспортних підприємств, забезпеченні відповідних інфраструктурних змін. Необхідність цього зумовлюється й постійним загостренням конкурентної боротьби за замовника, що ведеться не тільки між автогосподарствами, але і приватними власниками вантажівок, які з'являються на ринку транспортних послуг.

У цих умовах підвищення ефективності використання основних виробничих фондів є нарізним у переліку пріоритетних завдань, від успішного вирішення яких залежить результативність діяльності автотранспортних підприємств, а в окремих випадках й доцільність функціонування. У зв'язку з цим на перший план висувається необхідність формування в автогосподарствах такого організаційно-економічного середовища, в якому раціональне використання основних виробничих фондів, зокрема рухомого складу, виступало б одним з гарантів економічної стійкості та конкурентоспроможності транспортної продукції вантажних автопідприємств. В сучасних умовах найбільш доцільним і результативним засобом досягнення цього бачиться

перехід автогосподарств на таку організацію діяльності, що в своїй основі базується на принципах маркетингу і транспортної логістики.

Якщо маркетинг займається виявленням, формуванням і стимулюванням попиту з метою задоволення усього спектру потреб ринку в автотранспортних послугах, то логістика покликана притаманними їй способами і методами задовольнити сформований маркетингом попит шляхом найбільш ефективної організації транспортно-експедиційного обслуговування з мінімальними витратами. Під останніми «розуміють не просто меншу суму витрат на виробництво продукції чи послуг, ніж у конкурентів, а спроможність підприємства розробляти, продукувати і збувати продукцію чи послуги більш ефективно, ніж конкуренти» [1, с. 30]. Це досягається як за рахунок поліпшення техніко-економічних показників, серед яких коефіцієнти використання пробігу парку вантажівок, вантажопідймальності, часу перебування в наряді, так і шляхом розширення набору послуг, зниження витрат на технічне обслуговування, поточний ремонт і ін. (про що детальніше мова піде далі). Проте, як засвідчують результати та аналіз особливостей і характеру діяльності вантажних автотранспортних підприємств Івано-Франківської, Львівської і Тернопільської областей, цим засобам ефективної організації збутової діяльності з боку керівництва автогосподарств не надається належна увага. І якщо принципи логістичного підходу в тій чи іншій мірі враховуються і реалізуються у процесі організації та виконання транспортної роботи, то маркетингово орієнтована діяльність лише починає зароджуватись. А поки що «в умовах зниження попиту на перевезення підприємства всупереч ринковій логіці зберігають всі робочі місця, порівняно високий рівень оплати праці (особливо управлінського персоналу), не вживають ніяких серйозних заходів для зниження матеріальних витрат і диверсифікації виробництва. Логіка все та ж: всі витрати «загнати» в тариф, «накрутити» рентабельність, а якщо тариф клієнтам не під силу – «вибивати» бюджетні дотації» [9, с. 37].

Необхідність маркетингу в забезпеченні ефективного використання основних виробничих фондів автопідприємств, в першу чергу їх активної частини, зумовлене:

1) зростанням ролі вантажного автотранспорту в умовах переходу до ринкових відносин, характерною ознакою яких є поява значної кількості порівняно невеликих підприємств різних форм власності, які, по-перше, мають невеликі потреби в одно-разовому споживанні сировини, товарів, напівфабрикатів; по-друге, висувають більш жорсткі вимоги до перевізників щодо строків доставки вантажів через невелику власну потужність споживання і неможливість створення значних запасів; по-третє, не мають альтернативних шляхів доставки товарів, наприклад, залізничних. До того ж доставка вантажу на віддаль до 200 км здійснюється в середньому у 12 разів швидше, ніж залізницею, при завезенні і вивезенні вантажів автомобілями зі станцій, або ж у 5 разів швидше порівняно з прямим перевезенням залізницею, а на віддаль 500 км – у 7 разів швидше, ніж залізницею з участю автотранспорту, і в 3 рази швидше, якщо використовуються рейкові під'їзні шляхи при прямих перевезеннях залізницею [див.: 81, с. 10];

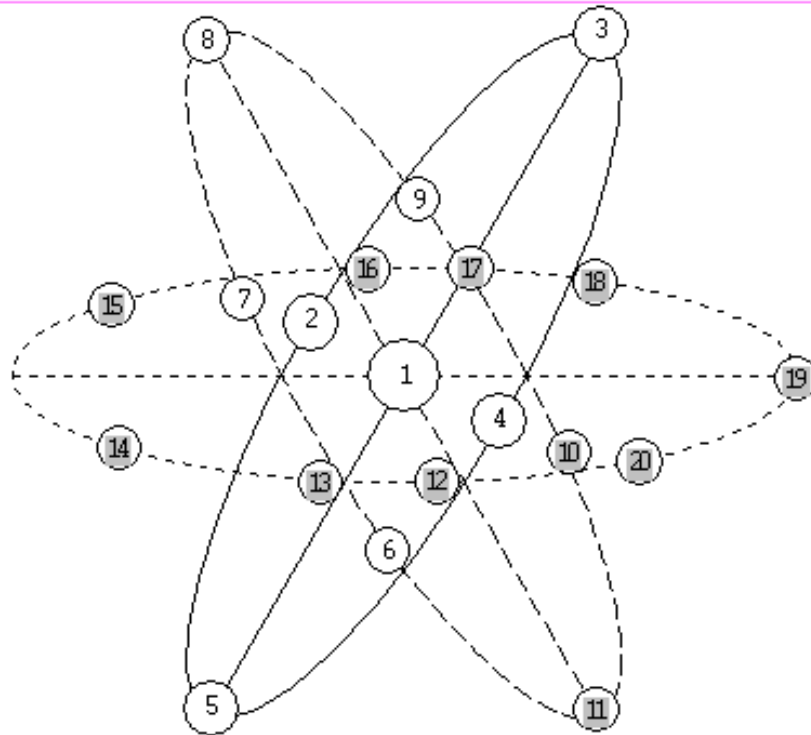
2) загостренням проблеми реалізації транспортної продукції як наслідку зростання конкуренції на ринку вантажних автоперевезень та значним розривом між обсягами попиту і пропозиції.

Вплив ринкових чинників відображається і на підвищенні вимог до зовнішнього вигляду, марки і типу використовуваного рухомого складу, необхідності малотоннажного, рефрижераторного автомобільного парку або спеціально обладнаного для створення необхідних режимів і умов перевезення тих чи інших видів вантажів. «В міру зміцнення економічних зв'язків між покупцем і продавцем транспортних послуг зростає роль економічних розрахунків» [82, с. 12], в основі яких – маркетингова стратегія.

Ефективне використання рухомого складу в комплексі маркетингових завдань, зумовлених вдосконаленням транспортного обслуговування споживачів, базується на врахуванні системи взаємопов'язаних принципів (див. рис. 3.1.1). Їх впорядкування та формалізація є необхідною умовою побудови стрункої системи маркетингових цілей.

Досягнення цілей маркетингу здобувається через реалізацію властивих йому функцій:

- дослідження та ідентифікація ринку вантажних перевезень;
- розмежування ринку транспортних послуг за співвідношенням попиту і пропозиції;
- формалізація і забезпечення переваг транспортних послуг стосовно конкурентів;
- розроблення і реалізація маркетингової пропозиції.



Основоположний: 1 – задоволення попиту на перевезення вантажів.

Визначальні: 2 – врахування якості транспортного обслуговування; 3 – відповідність провізної спроможності рухомого складу величині та коливанням попиту; 4 – своєчасність перевезень; 5 – віднесення до сфери послуг.

Забезпечуючі: 6 – фінансова достатність розвитку системи вантажних перевезень; 7 – оптимізація структури парку автомобілів; 8 – диференціація тарифів; 9 – досконалість правового урегулювання; 10 – системна безпечність перевезень; 11 – комерціалізація і конкурентність.

Узгоджувальні: 12 – реалізація логістичного підходу; 13 – загальна координація функціонування різних видів транспорту; 14 – комплексність технологічного забезпечення; 15 – відповідність спеціалістів; 16 – уніфікація звітності; 17 – взаємна відповідальність учасників перевезень; 18 – єдність управління; 19 – автоматизація управління; 20 – циклічна замкнутість управління.

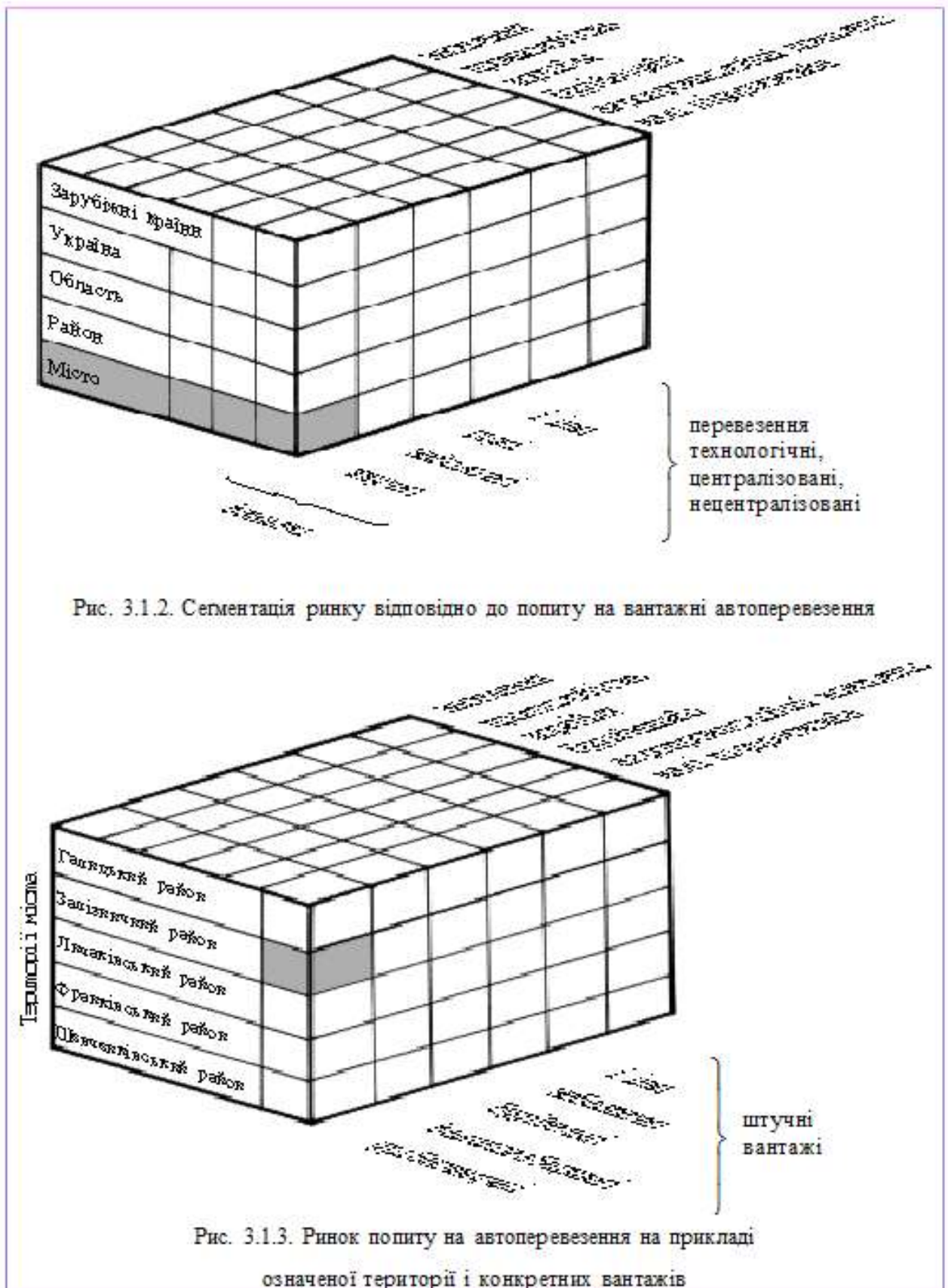
Рис. 3.1.1. Система принципів удосконалення транспортного обслуговування споживачів

Головною функцією є, звичайно, розробка маркетингової пропозиції, яка передбачає різні варіанти реалізації транспортних послуг потенційним споживачам. Їй передують виконання робіт щодо вивчення ринку вантажних автоперевезень, яке ґрунтується на таких засадах: системності, комплексності, регулярності, об'єктивності, точності, економічності, оперативності, ретельності [див.: 53, с. 45]. Дотримання вказаних принципів забезпечує належний рівень достовірності ринкових досліджень і зумовлюється орієнтацією автопідприємств на конкретний ринок транспортних послуг з притаманним йому конкурентним середовищем. У зв'язку з цим авто-господарства більш гостро відчують потребу в детальній і різнобічній інформації з ринку транспортних послуг і всіх змінах у попиті. Швидке реагування на найменші зміни кон'юнктури ринку стає їх життєвою необхідністю і є можливим за умови ефективного функціонування інформаційного потоку.

Виходячи на ринок транспортних послуг, вантажне автотранспортне підприємство повинне розуміти, що воно не може обслуговувати всіх його споживачів навіть за умови достатньої виробничої потужності. Адже споживачі, виявляючи попит на транспортне обслуговування, по-різному використовують цей вид послуг і керуються при цьому різними мотивами. А тому в процесі дослідження ринку одним із складових елементів є його сегментація (розподіл потенційних споживачів) за цими мотивами поведінки та іншими ознаками, максимальне врахування яких необхідне для вироблення маркетингової пропозиції. Під поняттям сегмента ринку розуміють «деяку кількість споживачів, які однаково реагують на один і той же склад спонукальних стимулів маркетингу» [160, с. 10]. Виходячи з цього, потенційних споживачів транспортних послуг можна охарактеризувати за трьома ознаками: 1) географічною (територіальною); 2) галузевою; 3) видами вантажу.

Модель багатфакторного сегментування ринку автотранспортних послуг щодо перевезень вантажів подано на рисунках 3.1.2 – 3.1.4.

Початковий етап моделювання попиту на ринку автотранспортних послуг зображено на рис. 3.1.2. Заретушований сегмент ринку відображає попит на перевезення штучних вантажів у межах міста.



На рис. 3.1.3 наведено наступний етап сегментації ринкового попиту по території міста та конкретних штучних вантажах. На цьому рисунку

заретушовано сегмент попиту малих підприємств на перевезення дрібноштучних вантажів у Залізничному районі м. Львова.

Наступним елементом сегментації ринку є моделювання реальної пропозиції транспортних послуг. У нашій моделі – це пропозиція автоперевезень дрібно-штучних вантажів у Залізничному районі м. Львова для малих підприємств (див. рис. 3.1.4).

На основі інформації, отриманої в результаті зіставлення попиту і пропозиції на ринку автотранспортних послуг, розробляється відповідне рішення щодо поведінки автогосподарства на тому чи іншому ринку або його окремому сегменті.



Користуючись запропонованою схемою сегментації ринку вантажних автоперевезень, можна встановити зв'язок між окремими територіями, галузями в розрізі попиту і пропозиції як на території відправника, так і на території отримувача. А тому наступна «оцінка попиту має важливе значення для аналізу можливостей ринку, планування маркетингових зусиль і аналізу їхньої ефективності» [189, с. 96].

У практиці діяльності підприємств виділяють методи оцінки поточного та методи оцінки прогнозованого попиту на транспортні послуги. Аналіз

поточного попиту слід здійснювати методом оцінки загальної місткості ринку або методом оцінки територіальної місткості ринку.

Загальна місткість ринку вантажних автоперевезень – це максимально можли-вий обсяг надання транспортних послуг автогосподарствами всіх форм власності протягом визначеного періоду часу при певному рівневі маркетингової діяльності з урахуванням тенденцій розвитку ринку.

Застосування методу оцінки територіальної місткості ринку обумовлюється, як правило, діяльністю автогосподарства, пов'язаною не з одним, а з кількома територіальними ринками. Цей метод передбачає виявлення потенційних споживачів транспортних послуг на кожному ринку, підсумовування обсягів надання тран-спортних послуг та вирішення на цій основі проблеми оптимального розподілу маркетингових витрат.

Рівень досконалості маркетингової стратегії вантажного АТП значною мірою залежить від обґрунтованості вибору та реалізації методів щодо прогнозування попиту на транспортні послуги. На сьогодні відомо чимало методів прогнозування попиту, які можна об'єднати в кілька груп.

Перша група охоплює методи, за допомогою яких знаходиться зміна величини попиту відповідно до емпіричних даних без їх особливої обробки і попереднього вивчення загальної тенденції попиту (метод простої середньої, метод ланцюгових індексів, метод Персонса, метод відносних чисел тощо). До цієї ж групи методів слід зарахувати алгоритм розрахунку попиту і пропозиції на ринку транспортних послуг за галузями виробництва стосовно територій, де працює конкретний вироб-ник транспортної продукції [див.: 160, с. 11 – 12]. Визначення місткості сегмента ринку і частки виробника послуг та його конкурентів на ньому здійснюється за допомогою алгоритму, попередньо окресливши території цього сегменту і знаючи, до яких галузей належать споживачі автотранспортних послуг. Алгоритм розра-хунку базується на тому, що потреба в транспортних послугах окремої галузі є похідною від виробництва і залежить від кількості працівників галузі, їхньої про-дуктивності праці і частки вантажів, що перевозяться в галузі, стосовно вантажів, перевезених автотранспортом України за попередній період. Знаючи попит на

автоперевезення по окремих галузях, можна визначити потребу в перевезеннях вантажів усіх споживачів конкретного сегменту. Вибір автопідприємством окремого чи кількох сегментів ринку залежить від таких чинників:

- географічного (територіального) розташування виробника транспортних послуг;
- чисельності галузевих споживачів послуг, що розташовані на цій же території;
- структури рухомого складу, яким оперує виробник послуг;
- власних виробничих можливостей в порівнянні з конкурентами.

Другу групу методів прогнозування попиту в автомобільних перевезеннях вантажів утворюють ті, в яких спочатку з емпіричних даних виключається загальна тенденція розвитку часового ряду (тренду), а потім усуваються сезонні коливання (метод розрахунку еволюції сезонної хвилі з використанням ряду Фур'є, метод ітерації, методи аналітичного та комбінованого виявлення загальної тенденції внутрішніх коливань і ін.).

Особливої уваги заслуговує метод прогнозування величини попиту різних видів вантажних автоперевезень, в основі якого – арифметичне складання двох функцій [див.: 191, с. 87–89].

Суть цього методу полягає в попередньому розкладанні динамічного ряду на дві складові, одна з яких $f(x)_1$ відображає загальний розвиток виробництва і є многочленом n -го порядку, що розраховується за даними попередніх років з допомогою арифметичних операцій, а друга складова $f(x)_2$ – тригонометрична функція сезонних коливань. У загальному виразі вона матиме такий вигляд:

$$f(x)_2 = \pm R \cos nx, \text{ або } f(x)_2 = \pm R \sin nx, \quad (3.1.1)$$

що залежить від того, в якому кварталі спостерігався екстремум функції (R – коефіцієнт амплітуди коливань; n – коефіцієнт періоду коливання). Тому загальна функція матиме вигляд:

$$F(x) = f(x)_1 + f(x)_2 \quad (3.1.2)$$

Для задавання функції загального розвитку виробництва $f(x)_1$ найбільш прийнятним є многочлен першого та другого порядку. Причому многочлен

другого порядку посилює дію факторів у період кризи (наприклад, різкого спаду виробництва).

У цілому прогнозування попиту за цим методом передбачає здійснення кількох етапів:

1) виявлення загальної тенденції розвитку виробництва, яке проводиться методом змінної середньої і має вигляд (на основі квартального поділу):

$$y_t = \frac{y_{t-2} + y_{t-1} + y_{t+1} + y_{t+2}}{5} \quad (3.1.3)$$

2) вивчення функції тренду на основі отриманих даних попередньо виконаного етапу:

$$f(x)_1 = ax + b, \quad \text{або} \quad f(x)_1 = ax^2 + bx + c, \quad (3.1.4)$$

де a, b, c , – коефіцієнти спаду чи зростання виробництва;

3) вибір функції сезонних коливань, який залежить від того, на який квартал (місяць) припадає максимум чи мінімум. Обчислення здійснюються за формулами:

$$f(x)_2 = -R \sin x, \quad (3.1.5)$$

де

$$R = \frac{\sum |y_i - \bar{y}_i|}{n}, \quad (3.1.6)$$

де y_i та \bar{y}_i – значення функції динамічного ряду в точках екстремумах та значення тренду; n – кількість точок екстремумів;

4) визначення многочлена динамічного ряду на основі формули (3.1.2);

5) прогнозування величини попиту, що здійснюється простою математичною підстановкою відповідних значень, що нас цікавлять, у многочлен динамічного ряду.

Використання наведених методів у прогнозуванні попиту на вантажні авто-мобільні перевезення в сучасних умовах є необхідністю у розробці автогоспо-дарством конкурентної маркетингової пропозиції. Реалії сьогодення спонукають виробника транспортних послуг постійно стежити за динамікою попиту і запитів у сегментах ринку та, відповідно, вчасно вносити корективи у виробничу діяльність.

Успішна реалізація маркетингової пропозиції, а особливо у довгостроковій перспективі, перебуває у прямій залежності від реалізації комплексу заходів щодо управління виробничими ресурсами автотранспортних підприємств [див., напр., 105; 112]. Найбільшою мірою це стосується парку вантажних автомобілів як головної складової основних виробничих фондів. У цьому плані важливим є забезпечення адекватності маркетингових рішень вибору підприємством технічної номенклатури рухомого складу з врахуванням перспективного розмаїття типів конструкцій і параметрів, які, з одного боку, орієнтовані на максимальне задоволення потреб споживачів, а з другого – в реалізації політики енерго-ресурсозбереження в процесі оновлення рухомого складу.

Сучасні маркетингові методи та методології дозволяють здійснювати системний аналіз параметрів конструкції вантажного автомобіля, його типів, а також відповідності принципам енерго-ресурсозбереження [див., напр., 239; 240]. Такий підхід, як засвідчує досвід зарубіжних країн, «є передумовою успіху не тільки технічної, але й фінансової політики автопідприємств» [239, с. 4].

Діяльність маркетингово орієнтованих автогосподарств не обмежується лише заходами, спрямованими на вивчення ринку, прогнозування та формування про-позиції транспортних послуг. Не менш важливими є вибір каналів розподілу, формування системи маркетингових комунікацій та стимулювання збуту транспортної продукції [див., напр., 53; 117; 189].

Будь-яка система каналів розподілу вантажного автогосподарства формується під впливом місцевих можливостей і конкретних умов, в яких здійснюються виробничі функції. Їх формування розпочинається з визначення цілей, що можуть бути досягнуті на конкретному цільовому ринку шляхом вирішення завдань щодо досягнення наміченого рівня транспортного обслуговування споживачів, виконання посередниками необхідних функцій і ін. Виробник послуг, розробляючи цілі, узгоджує їх з тими обмеженнями, які зумовлені вимогами споживачів, особливостями та характером послуг, посередниками (напр., транспортними агентствами), конкурентами, політикою підприємства, зовнішніми чинниками.

Формування системи маркетингових комунікацій має на меті комплекс заходів для постійного інформування споживачів стосовно пропонованих пакетів послуг. Важливе значення в цьому процесі відводиться рекламі як засобу цілеспрямованого інформативного впливу опосередкованого характеру на споживача для просування пакету транспортних послуг на ринок вантажних автоперевезень. Без ефективної реклами, розробленої «з урахуванням економічної, психологічної і соціальної складових» [106, с. 6], неможливе формування широких ринків транспортних послуг, перетворення потенційних потреб у попит. Мета рекламної діяльності впливає із стратегії розвитку автопідприємства, його маркетингової політики.

Незадовільний стан маркетингової діяльності у вантажних автотранспортних підприємствах Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей під-тверджується аналогічною ситуацією у сфері рекламування власної транспортної продукції. Зрозуміло, кризовий стан економіки країни та породжені ним проблеми, негативний вплив яких особливо відчутний на мікрорівні, спричинюється до того, що питанням маркетингу не надається належна увага через нагальність у вирішенні інших фінансових, організаційних, виробничих проблем. Проте, як стверджує світовий досвід, перспективи економічної стабілізації та наступного розвитку досягають, власне, маркетингово орієнтовані підприємства. «Без маркетингу не може стати продуктивною ніяка інша праця» [8, с. 3].

Сучасний етап розвитку економічних відносин вимагає розглядати підприємство у постійному взаємозв'язку з постачальниками виробничих ресурсів і споживачами готового продукту. В умовах загострення конкуренції успіх будь-якого підприємства залежить від швидкості реагування на постійні зміни зовнішньої інфраструктури, пристосовуючись до них «за рахунок відповідної зміни своєї внутрішньої структури та парадигми економічної поведінки» [210, с. 62]. Ось чому підприємство повинне володіти такими механізмами управління, які забезпечували б адаптацію до ринкових умов з притаманною їм конкуренцією. Забезпечення конкурентоспроможності автогосподарства повинне бути «наслідком цілеспрямованої політики довгострокового

характеру» [30, с. 48]. Реалізація цього означає, що саме споживач повинен визначати напрям розвитку підприємства. У зв'язку з цим з'являється необхідність формування на підприємствах таких організаційно-економічних умов, що забезпечують його ефективне функціонування. Організаційно-економічні умови, що передбачають використання сукупності методів і алгоритмів управління підприємством у ринковому середовищі, повинні забезпечувати досягнення цілей функціонування, узагальнення яких для всіх підприємств і виробничих систем може бути сформульоване у вигляді тези: «Створити споживача».

Формування кола постійних споживачів є основою завоювання підприємством стійкого становища на ринку виробників транспортних послуг, наслідком і причиною ефективного використання основних виробничих фондів.

§ 3.2. Реалізація логістичного підходу в системі засобів ефективного використання основних фондів вантажних автопідприємств

Сучасний етап переходу до ринкових відносин характеризується корінними змінами у взаємовідносинах між власниками вантажного автотранспорту і обслуговуваною клієнтурою. Стихийний ринок товарів спричинює непередбачуваність у характері вантажопотоків, зумовлює непродуктивне використання транспортних засобів, перевантаженість мережі автомобільних доріг, погіршення екологічного стану навколишнього середовища.

Сьогодні в Україні перевезення вантажів здійснюють майже мільйоном вантажних автомобілів різних форм власності, з яких 23,5 % державних, 20,0 % приватних, 56,5 % належать до колективної форми власності [див.: 96, с. 10]. Такий значний за чисельністю парк вантажних автомобілів повною мірою задовольняє потреби суспільства і виробництва України у вантажних перевезеннях. Більше того, через великий попит на перевезення автотранспорту мають надмірні провізні можливості, які використовуються недостатньо. Так, у 1996 р. «незатребуваність перевізних можливостей цього виду транспорту стала причиною низького рівня його використання та складного фінансового

становища: при кількісному зменшенні вантаж-ного парку автотранспортних підприємств на чверть, експлуатувався лише кожний п'ятий автомобіль, потенційні можливості якого реалізовані наполовину» [217, с. 8]. Якщо у 1991 р. кількість вантажних автомобілів перевищувала потреби народного господарства на 20 %, то сьогодні майже 80 % рухомого складу не має роботи. У Львів-ській області – 76, Тернопільській – 82 %. А поки що втрати власників вантажів і транспортних підприємств через невикористані можливості обчислюються значними сумами коштів. Отже, «сучасний етап функціонування транспортної системи характеризується кризовим станом і розглядається як перехідний до ринкових відносин. За багатьма ознаками він нагадує енергетичну кризу, яка мала місце в першій половині 70-х років у капіталістичних країнах. Ця криза дала потужний поштовх удосконаленню техніки та технологій перевезень в Західній Європі і США. Виходів з такої ситуації сприяло використання логістики при плануванні, розподілі та управлінні перевезеннями і їх забезпеченням» [97, с. 4].

Як відомо, основним законом в ринкових умовах є відповідність кількості і якості автомобільного парку попитові у перевезеннях. Якщо попит на перевезення зростає, то парк рухомого складу автопідприємств повинен відповідно збільшуватись за чисельністю та змінюватись за структурою і навпаки. Якщо ж така зміна не відбувається, то це обтяжує і транспортну систему, і народне господарство держави.

«Транспорт, як ніяка інша галузь, відображає стан економіки країни в цілому. В нових умовах виробництва власник товару повинен сам пропонувати його, а не чекати попиту. Головне при цьому – якість товару, в нашому випадку – якісне автотранспортне обслуговування.

В умовах ринку оптимізація співвідношення між протилежними вимогами – максимальним виконанням вимог ринку при дотриманні низьких загальних витрат – вирішується питаннями логістики. Головне транспортне завдання логістики – створення необхідних умов для раціонального використання автотранспорту, організації перевезень, що дозволили б з мінімальними затратами доставляти вантажі в необхідній кількості у заданий пункт призначення в обумовлений строк» [96, с. 10–11].

Перша невдала спроба з використанням елементів логістики на українських теренах мала місце у середині 80-х років, коли на автотранспорті впроваджувались комплексні системи управління якістю перевезень та ефективним використанням ресурсів [див.: 226]. Вони передбачали виконання взаємопов'язаних організаційних, технічних, економічних, соціальних та ідеологічних засобів, спрямованих на забезпечення належного рівня обслуговування споживачів і ефективного використання рухомого складу. При цьому теоретично була реалізована частина основних принципів побудови логістичних систем управління, але не враховувалась оцінка кінцевих результатів роботи транспорту, що спричинило розрив між техніко-експлуатаційними та економічними показниками. До того ж не були вирішені питання організаційних структур управління перевезеннями. Так, в Івано-Франківську, Львові, Тернополі і інших великих містах управління перевезеннями здійснювалось як транспортними підприємствами, так і місцевими органами влади, що порушувало головний логістичний принцип його єдності. Недосконалість та статичність інформаційного забезпечення пояснювались не тільки відсутністю мобільних обчислювальних комплексів, а й усередненням показників оцінки якості. Вплив цих недоліків негативно позначався на результативності прийнятих рішень та ефективності функціонування транспорту, а тому комплексні системи у свій час не зазнали подальшого розвитку і припинили своє існування.

У сучасних умовах формування логістичного підходу з метою забезпечення ефективного функціонування транспортного комплексу України зумовлюється сумою взаємопов'язаних причин макро- та мікроекономічного рівнів. Розширення міжнародних зв'язків України, інтеграція її в європейські економічні структури «вимагає розвитку загальної інфраструктури, що охоплює такі її галузі як: комунікаційні мережі і системи; енергетику; охорону навколишнього середовища; науку і технологію. Названі галузі безпосередньо стосуються створення і руху матеріальних потоків між просторово розмежованими виробниками і споживачами» [134, с. 61].

Однією із концепцій, що пов'язана з управлінням матеріальними потоками, є саме логістична концепція, що отримує в сучасних умовах все більше визнання і здобуває нові виміри. На думку експертів, до 2000-го року понад 70 % підприємств та фірм організовуватимуть свою діяльність на основі логістичної концепції. Все частіше порушується питання, що стосуються єврологістики, міжнародної логістики і логістичних суперструктур, макрологістики. У зв'язку з цим нові функції і структури отримують підприємства і організації транспорту як найбільш причетні до формування і руху матеріальних потоків.

Застосування логістики полегшує прийняття ефективних рішень на основі комплексного підходу до всіх ланок виробничо-транспортного процесу. Перш за все це стосується перевезень, вантажно-розвантажувального процесу та пристосування інформації до процесу управління і прийняття рішень [див.: 257, s. 129 – 130]. Так, на початку 90-х років у результаті «впровадження розробленої Держ-автотрансдіпроект і ГІОЦ ВО «Укртрансінформсистема» Єдиної системи планування і управління транспортом» [112, с. 9] (що розглядається як новий етап формування макрологістичної системи України) вдалося досягнути підвищення ефективності транспортного процесу. Зокрема, позитивний вплив логістичного підходу при автоперевезеннях сипких вантажів виявився у значному зростанні прибутковості перевезень, коефіцієнта використання пробігу, продуктивності автомобіля і ін. (див. рис. 3.2.1).

Реалізація вантажними автопідприємствами логістичного підходу може здійснюватись двома способами: 1) як окрема складова ланка ланцюга зовнішньої логістичної системи (на рівні промислового підприємства, регіону, галузі або на національному чи міждержавному рівнях); 2) як завершена мікрологістична система на рівні управління автогосподарством.

Необхідність розробки логістичної системи на мікрорівні, як правило, зумовлюється задіяністю автогосподарства у зовнішніх логістичних системах, але не обов'язково. В обох випадках реалізація логістичного підходу підприємством має на меті підвищення результативності виробничої діяльності

через ефективне використання в першу чергу основних виробничих фондів, зокрема рухомого складу як їх найважливішої складової.

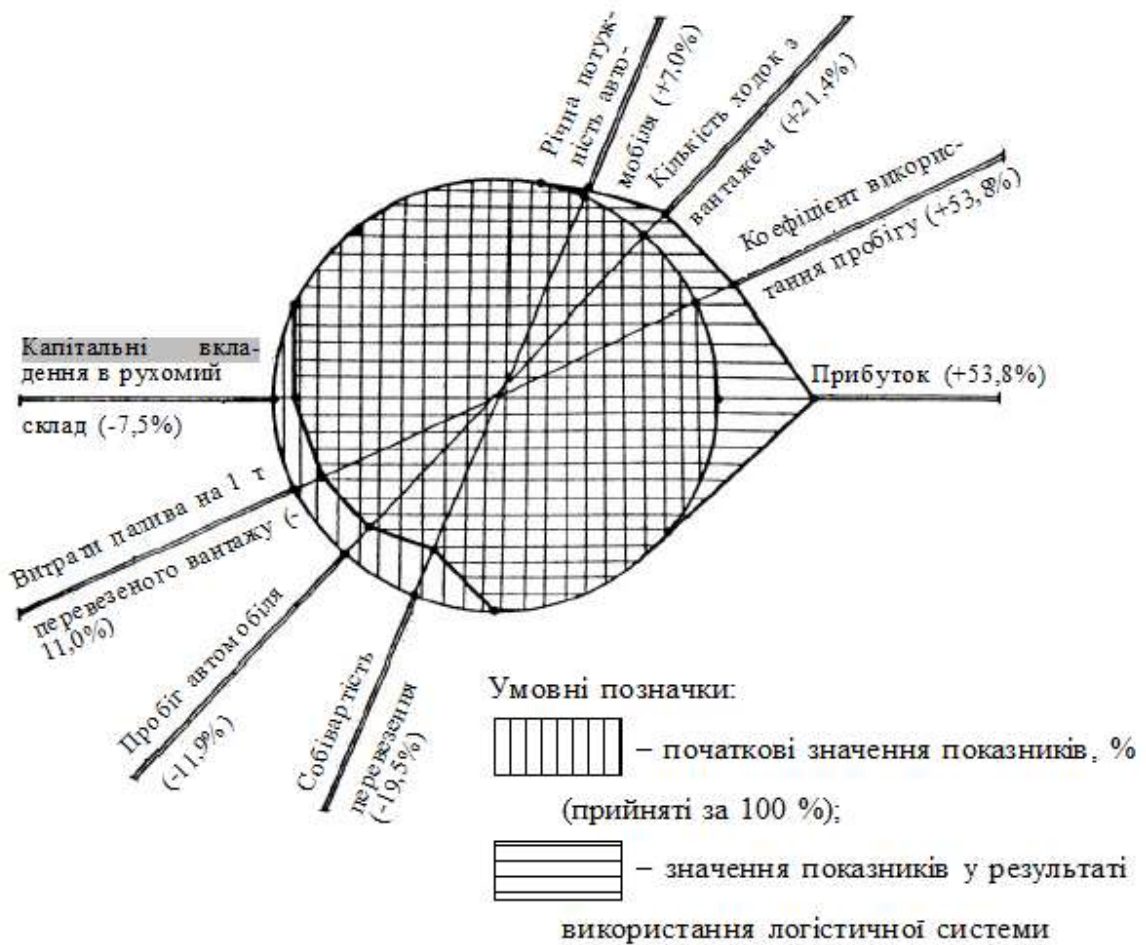


Рис. 3.2.1. Вплив логістичного підходу на техніко-економічні показники перевезень сипких вантажів [див.: 112, с.10]

Мікрологістична система управління охоплює транспортне обслуговування як один з елементів виробничої діяльності, до функцій якої входить планування транспортного обслуговування клієнтів та витрат на його виконання, створення необхідних умов і контроль вантажних перевезень. У загальному вигляді структура мікрологістичної системи подається на рис. 3.2.2.

Серед завдань, що вирішуються мікрологістичною системою і складають основу розробки стратегії вантажного автопідприємства, можна виділити три групи:

I. Завдання, що пов'язані з формуванням ринкових зон транспортного обслуговування, прогнозом матеріалопотоку, обробкою матеріалопотоку обслуговуючою системою (склад постачальника чи споживача і т.п.) та іншими

роботами, що стосуються оперативного регулювання і управління матеріалопотоком.

II. Завдання, що вимагають розробки системи організації транспортного процесу (план перевезень, план розподілу видів діяльності, план формування вантажопотоків, графік руху транспортних засобів і ін.).

III. Завдання, що виникають з необхідності управління запасами на підприємствах, складських комплексах; розміщення запасів і їх обслуговування транспортними засобами та інформаційними системами.



Рис. 3.2.2. Структура мікрологістичної системи

Оптимізація та вирішення цих завдань залежать від конкретної ситуації, вихідних даних, умов і вимог до ефективної роботи логістичної системи, обґрунтуванням яких служить «розроблення стратегії і логістичної концепції побудови моделі транспортного обслуговування споживачів і фірм, що базується на раціональних маршрутах перевезень і складанні графіків доставки продукції споживачам» [145, с. 108]. Специфіка кожного завдання вимагає використання відповідних методів їх вирішення. Наприклад, завдання щодо оптимізації як тривалості руху матеріалопотоку, так і загальних витрат,

зумовлених організацією і рухом матеріальних потоків, можуть успішно вирішуватись постановкою задач математичного програмування. Серед них: транспортна задача в класичному варіанті, транспортна задача з додатковими обмеженнями, транспортна задача з обмеженнями пропускної здатності комунікацій, задача про призначення (задача вибору), багатоіндексні транспортні задачі, транспортні задачі у вигляді сітьових графіків, задача про максимальний потік, задача про найкоротший шлях, нелінійна транспортна задача, розподільча задача [див.: 194, с. 100]. Чіткість і грамотність постановки транспортної задачі чи її систем є надзвичайно важливим питанням, оскільки від достовірності результатів розв'язку залежить ефективність використання парку рухомого складу автопідприємств.

Основні положення логістики, що характерні для підприємств виробників і споживачів продукції (пріоритет споживача, високий рівень сервісу, скорочення часу на виконання замовлення і т.п.), повною мірою стосуються і автотранспортних підприємств. У сучасних умовах конкуренції на ринку автотранспортних послуг все частіше їх діяльність характеризується політикою комплексного підходу до вирішення транспортних і суміжних з ними проблем на іншому, дедалі вищому якісному рівні. Практика досліджуваних автогосподарств засвідчує, що така політика приносить позитивні результати, якщо вона достатньо диференційована і базується на таких її складових, як надання нетрадиційних нових додаткових послуг, політика в сфері комунікацій, політика укладання контрактів.

Політика вантажних автопідприємств щодо надання різних додаткових видів послуг об'єднує всі рішення і відповідні їм дії, що спрямовані на комплексне здійснення транспортного процесу [див., напр., 132]. Це означає, що організація перевезень вантажів з урахуванням відстані їх транспортування, кількості і строків доставки планується у поєднанні з додатковими послугами і потребами попиту. Зокрема, «за кордоном у розвинених країнах в доходах від транспортних послуг частка роботи від перевезень складає 40 %, інші припадають на експедиційні операції, зберігання» [63, с. 24] тощо. В Україні ж питома вага доходів від експедиційної діяльності не перевищує 5 %, у підприємствах досліджуваного регіону вона складає 5,7 %.

Політика вантажних автогосподарств, спрямована на розширену диверсифікацію своєї діяльності, дозволить підвищити потенціал залучення клієнтури, збільшити прибутковість, прискорити впровадження найновіших транспортних технологій, закріпити своє становище на ринку транспортних послуг. Це пояснюється тим, що підприємства-виробники не менш зацікавлені у тому, щоб звільнитися від багатьох додаткових логістичних функцій і зосередити свою увагу на основній профілюючій діяльності з метою зниження витрат і підвищення гнучкості в роботі. Останнє є особливо важливою умовою для тих підприємств, ринки яких охоплюють значні території, що в разі несвоєчасної переорієнтації товарних потоків у відповідь на коливання попиту може завдати значних втрат. Так, наприклад, згідно з даними американського журналу «Traffic Management» «із 350 обстежених підприємств різних галузей економіки США 70 % передали транспортним фірмам функції щодо виконання і оформлення розрахунків за перевезення вантажів. Приблизно 20 – 22 % підприємств відмовились на користь транспортників від роботи, пов'язаної з визначенням ціни за перевезення, складськими операціями і вибором оптимального маршруту доставки товарів. Фірми-перевізники вважали вигідним перекласти на себе виконання контрольних функцій за вантажами, що знаходяться в дорозі. Вони почали також займатись організацією електронного обміну даними між всіма учасниками логістичного процесу і зберіганням інформації. Як результат приблизно 12 – 15 % фірм-продуцентів звільнилися від виконання вказаних функцій. І, врешті, від 7 до 11 % фірм, що обстежувались, передали перевізникам функції щодо здійснення контролю за товарно-матеріальними запасами, виконання замовлень і експлуатації парку транспортних засобів» [127, с. 284].

Політика вантажних автогосподарств у сфері комунікацій спрямована на інформування клієнтів щодо пропонованих пакетів послуг, а також здійснення необхідного впливу на клієнтуру з метою залучення її до одержання якомога більших обсягів послуг. Другою метою цієї політики є сприяння розширенню і удосконаленню взаємодії транспортних підприємств і вантажовідправників на основі використання обчислювальної техніки і, головним чином, за допомогою електронного обміну даними.

Інтенсифікація господарських зв'язків між вантажними автотранспортними підприємствами і іншими учасниками логістичного процесу об'єктивно зумовила зростання попиту на інформацію і одночасно ускладнила обмін нею. Ось чому в Україні «на всіх видах транспорту повинна бути впроваджена система інформації, зорієнтована на ринковий механізм взаємодії підприємств транспорту, споживачів їх послуг і наскрізну систему обробки даних на всіх рівнях управління» [83, с. 23], що базується на використанні сучасної комп'ютерної техніки.

Досвід розвинених країн засвідчує наявність прямого зв'язку між економічним рівнем розвитку та темпами інформатизації суспільства як вияв і врахування «пер-винного значення інформаційно-цільового чинника в процесах організації соціаль-но-економічної діяльності» [17, с. 70]. На сьогодні в департаментах, об'єднаннях і підприємствах транспорту України «створені і функціонують автоматизовані системи різного рівня і призначення, що використовуються для обробки і надання інформації, необхідної в управлінні технологічними процесами і виробничо-господарською діяльністю підприємств і організацій» [120, с. 2]. Проте у зв'язку з їх низькою ефективністю в проект Національної програми інформатизації були включені завдання по створенню галузевих систем: інформаційно-аналітичної та інформаційно-довідкової. «Згідно із завданнями Програми було введено в дію першу чергу галузевої інформаційно-аналітичної системи (ІАС – ТРАНСПОРТ) і фрагмент галузевої інформаційно-довідкової системи (ІДС – ТРАНСПОРТ)» [там само]. Однак сподівання на їх результативність у сучасних умовах є незначними. У сфері вантажних автоперевезень використання цих систем з метою ефективної реалізації логістичних підходів в управлінських процесах надзвичайно обмежені у зв'язку з незадовільно низьким рівнем забезпечення первинних ланок транспорт-ного процесу (автогосподарств) сучасними засобами комп'ютерної техніки. Так, питома вага обчислювальної техніки (далеко не завжди в нових її зразках) у структурі досліджуваних вантажних автотранспортних підприємств Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей на кінець 1996 р. становила 0,54 %. Найвище її значення у Тернопільській області – 0,7 %, найнижче – у Львівській – 0,5 %

(див. табл. 1.2.2). Незначна частка цієї групи основних виробничих фондів є однією з комплексу причин низького рівня комп'ютеризації транспортного процесу.

Низький рівень комп'ютеризації, а відповідно, і інформатизації управлінських рішень автогосподарств регіону зумовлюється і тим, що лише 31 % з них володіє засобами обчислювальної техніки. У цьому зв'язку вкрай критична ситуація спостерігається в автопідприємствах споживчої кооперації, серед яких лише 2 % господарств, до того ж лише в Тернопільській області, використовують обчислювальну техніку. Її питома вага в структурі основних виробничих фондів досліджуваних автопідприємств Західного регіону становить 0,0081 %.

Рівень комп'ютеризації транспортних фірм у США на кінець 80-х років складав 26,8 % і до 1996 р. передбачалось його підвищення до 35,8 % [див.: 127, с. 287].

Ефективність процесу транспортування і забезпечення гарантованого транспортного обслуговування підприємств народного господарства України може бути досягнуте через налагодження належного рівня інформатизації логістичної діяльності на всіх рівнях управління ним, «у їх якісній зміні, зокрема у впровадженні інформаційних систем нового покоління» [214, с. 170].

Узагальнюючи, слід зазначити, що побудова логістичних систем вантажних перевезень повинна базуватись на таких принципах:

- комплексність розгляду елементів логістичної системи від зародження попиту на перевезення до його задоволення;
- обґрунтування оптимального рівня обслуговування і визначення способів його досягнення з урахуванням ефективного використання ресурсів;
- забезпечення відповідності провізної здатності рухомого складу до попиту на перевезення;
- оцінка кінцевих результатів роботи за величиною прибутку;
- організація перевезень і суміжного обслуговування клієнтів єдиною структурою, що здатна приймати компетентні рішення, узгоджені з інтересами виробництва;

- достатність інформаційного забезпечення з використанням обчислювальної техніки, що виступає порадиником в процесі прийняття рішень;
- забезпечення кадрами, що володіють знаннями та досвідом логістичної діяльності.

В сучасних умовах дотримання принципів логістичного підходу є важливою умовою забезпечення організаційно-економічної стійкості вантажних авто-підприємств. Найближчим часом саме розвиток логістики виявлятиме суттєвий вплив на транспортну політику автогосподарств, зумовлюватиме іманентні структурні зміни в характері їх діяльності на основі раціонального використання всіх видів ресурсів: трудових, інформаційних, фінансових, матеріальних, а отже, на формування «ефективного суб'єкта виробничої діяльності в сучасних і доцільних формах» [164, с. 69].

Організаційно-економічна стійкість є важливою характеристикою загальної результативності прийняття та реалізації управлінських рішень, налагодженості і взаємодії всіх ланок транспортного процесу, а також виступає важливим чинником забезпечення конкурентоспроможності підприємства, закріплення і розширення позицій на ринку транспортних послуг.

Отже, логістика як система чіткої організації якісного транспортного обслуговування споживачів і логістика як засіб підвищення ефективності використання виробничих ресурсів автопідприємств, в першу чергу, досягається через реструктуризацію їх основних фондів, зокрема рухомого складу, та реорганізацію підходів до їх використання.

§ 3.3. Лізинг у системі вантажних автоперевезень як засіб формування ефективної структури рухомого складу автогосподарств України

Успіхи ринкових перетворень у сфері вантажних автоперевезень неможливі без пожвавлення господарської діяльності, що, в свою чергу, вимагає оновлення матеріальної бази і модернізації основних фондів, підвищення ефективності їх використання автопідприємствами різних форм власності.

На сьогодні більшість автогосподарств використовують вантажні автомобілі, які застаріли як морально, так і фізично, що є «наслідком

зменшення інвестиційних можливостей переважної більшості суб'єктів господарювання» [193, с. 77]. До того ж структура наявного парку рухомого складу вантажного автотранспорту України та досліджуваних автогосподарств Івано-Франківської, Львівської і Тернопільської областей далека від оптимальної як за продуктивністю, вантажопідймальністю, типом кузова, так і за екологічністю, про що йшлося вище у попередніх розділах дослідження.

Через брак необхідної суми власних коштів на рахунках автопідприємств, а також через неможливість отримання середньо- та довгострокових банківських кредитів інвестиційна діяльність не досягла належного рівня. Причиною цього є слабка інвестиційна зорієнтованість економічної політики держави, за якої «вигідним має стати капітал, що бере участь у довготермінових реальних проектах» [67, с. 74].

У зв'язку з тим, що вітчизняні виробничі потужності можуть забезпечувати потреби транспортного комплексу у вантажівках лише на 15 – 17 % [див.: 81, с. 11], сьогодні «оновлення парку рухомого складу шляхом імпорту автомобілів є важливим напрямком довгострокового управління розвитку автотранспорту України» [239, с. 4]. До того ж паливна економічність вантажних транспортних засобів, якими укомплектовані вітчизняні автогосподарства, в 1,5 рази нижча порівняно з автомобілями провідних зарубіжних фірм. Ситуація ускладнюється ще й тим, що при зростанні попиту на міжнародні автоперевезення «наші зарубіжні партнери в Європі докладають максимум зусиль для того, щоб в односторонньому порядку освоїти спільний транспортний ринок, забуваючи про умови паритету» [227, с. 5]. Протекціоністська політика західноєвропейських держав сприяє цьому. Загальний стан рухомого складу, що переважає в автогосподарствах України, «не відповідає європейським вимогам, зокрема за екологічними параметрами» [91, с. 18].

Таке становище так чи інакше орієнтує керівників вантажних автопідприємств України на придбання іноземних автомобілів, які, проте, для більшості вітчизняних підприємств є поки що недоступними. Насамперед – через високу ціну.

Це ставить вітчизняні автогосподарства перед розв'язанням дилеми, що за своєю природою є замкненим колом: 1) необхідність перекомплектації наявного витратного парку автомобілів, що за своєю структурою відповідав би існуючому попиту на автоперевезення; 2) відсутність власних джерел фінансування, однією з причин якої є нераціональна структура застарілого рухомого складу, що зводить нанівець інвестиційну та інноваційну діяльність у сфері вантажних автоперевезень.

Ця ситуація змушує керівників автогосподарств шукати інші шляхи залучення інвестицій. Одним з них є лізинг вантажних автомобілів.

Немає потреби говорити про те, яку роль в економіці відіграють інвестиції. Джерелами коштів при цьому можуть бути або власні грошові засоби підприємств, або позичені. А лізинг якраз і виступає в ролі джерела позичених коштів – комерційного кредиту в натуральній формі.

Лізинг як «важливий інструмент стимулювання оновлення виробництва» [64, с. 27] поширений в країнах Центральної та Західної Європи, Північної Америки. Постійний розвиток форм і методів організації лізингу в розвинених країнах засвідчує результативність притаманних йому іманентних переваг. Важливість лізингу та його ролі в процесах європейської інтеграції засвідчує завершення роботи над «створенням інформаційної системи для забезпечення вільного руху орендованих машин і устаткування в рамках єдиного спільноєвропейського ринку» [40, с. 51].

Серед об'єктів, що використовуються в лізингових операціях, значна частка припадає на вантажні автомобілі (див.: табл. 3.3.1). Так, у Болгарії в 1994 р. 71,4 % лізингових операцій припадало на вантажівки, в Іспанії – 32,1 %, Люксембурзі – 31,5 %, Франції – 26,2 % (що забезпечує їй перше місце в Європі за абсолютними обсягами – 2324 млн. єкю), Португалії – 22,6 %, Угорщині, Словенії, Словаччині – по 20,0 %, Нідерландах – 19,0 %, Великобританії – 12,1 %. В середньому на лізинг вантажних автомобілів серед 23 країн Європи припадало 13,8 % від загального обсягу лізингових операцій [див.: 190, с. 38 – 39]. У США ця частка становить 86,7 % [140, с. 37].

Таблиця 3.3.1

Частка лізингових операцій, що припадають
на вантажні автомобілі у країнах Європи*

Країна	Частка лізингових операцій, що припадає на вантажні автомобілі
Австрія	11,2
Бельгія	15,7
Болгарія	71,4
Великобританія	12,1
Греція	10,5
Данія	18,7
Ірландія	11,0
Іспанія	32,1
Італія	16,4
Люксембург	31,5
Нідерланди	19,0
Німеччина	6,8
Норвегія	14,9
Португалія	22,6
Словаччина	20,0
Словенія	20,0
Угорщина	20,0
Фінляндія	5,2
Франція	26,2
Чехія	9,2
Швейцарія	4,6
Швеція	6,0
В середньому по 22 країнах Європи	13,8

* Побудовано на основі даних: 190, с. 38 – 39.

Обсяги лізингу транспортних засобів в Україні значно скромніші, що є прямим наслідком несформованості вітчизняного ринку лізингових послуг, на якому існує всього біля 20 різних лізингових компаній «та й ті функціонують нерідко лише формально» [94, с. 5; див. також: 245, с.4]. І причина цього криється навіть не у відсутності до грудня 1997 р. Закону України «Про лізинг». Бо, наприклад, у Німеччині та США немає спеціальних законів, що регламентують лізингові угоди [див.: 216, с. 38-39; 231, с.14], хоча частка лізингу в загальній сумі інвестицій цих країн складає відповідно 15,8 і біля 30 % [див.: 139, с.9; 190, с.36].

Нерозвиненість лізингового ринку в Україні пояснюється радше внутрієконо-мічними причинами, законодавчою неузгодженістю та «браком

кваліфікованих спеціалістів, що володіють тонкощами організації лізингових відносин» [254, с. 91], відсутністю заохочувальних чинників, в т.ч. і податкових пільг для суб'єктів лізингу. Згідно з висновками, яких дійшли експерти Bank of Ireland International Services Ltd., у результаті досліджень розвитку лізингу в Україні (що здійснювались від імені Світового банку), реальні умови в нашій державі на даний час є несприятливими, лізинг не функціонує належним чином і найближчі перспективи такого функціонування не видаються втішними. Адже обсяг лізингових операцій в Україні складає біля 100 млн. американських доларів, з яких тільки 10 % фінансуються за рахунок українського капіталу [див.: 7, с. 15].

Недивно, що на ринку лізингу вантажних автомобілів України панівне стано-вище посідають лізингові компанії провідних іноземних автомобілебудівних фірм, в основному європейських. З 1991 по 1997 рр. їх кількість зросла від однієї до восьми, а лізингова діяльність здійснюється як прямими представництвами, так і фірмами-торговими агентами виробників. Сьогодні інтерлізинг вантажівок в Україні представлений такими марками автомобілів: французькою «Renault», голландською «DAF», італійською «Iveco», німецькою «Mercedes-Benz», шведськими «Scania» і «Volvo», чеською «Tatra», американською «Inter-national». За словами представника компанії DAF Trucks в Україні А. Кузнецова, «рівень технології і якості у всіх виробників практично однаковий. Представництва конкурують у якості обслуговування і умовах укладання контрактів. Успіх тієї чи іншої марки визначається умовами лізингу. Перевізник, що обирає фірму для укладання лізингово-вого контракту, сьогодні орієнтується перш за все на умови фінансування» [249, с. 84].

У наведеній нижче таблиці подаються основні відомості, що стосуються особливостей надання у лізинг вантажних автомобілів іноземного виробництва.

Таблиця 3.3.2

Особливості імпортного лізингу в Україні*

Фірма-виробник автомобілів та її лізингова компанія в Україні	Рік заснування діяльності в Україні	Схема лізингу	Строки лізингу нових автомобілів, років	Авансова плата від суми контракту, %	Строк першого внеску після отримання автомобіля в лізинг, міс.	Річна процентна лізингова ставка, %	Гарантія на автомобіль, років	Особливі умови
Концерн Renault, фірма "С.Т.Р. Рено В.И. Україна"	1991	без банківської гарантії	4	15	3 – 6	14 від лізингової плати	1	обов'язкове КАСКО-страхування
Компанія DAF Trucks N.V, представництво агентської фірми Трахім В.В.	1993	без банківської гарантії, якщо сума контракту менша 1,8 млн. німецьких марок	4	20	3	7,75 від суми контракту	2	обов'язкове КАСКО-страхування
Фірма Scania, представництво "Сканія кредит АБ"	1993	гнучка	4	20	3	6,61 від суми контракту	1	індивідуальні скидки залежно від обсягів лізингу та представлених гарантій і ін.
Концерн Iveco, пряме представництво концерну Iveco	1995	гнучка	4	15 – 20	3	15,5 від залишкової вартості	1	сплата 5% при розміщенні замовлення
Концерн Volvo, пряме представництво заводу Volvo	1997	гнучка	5	15 – 25	--	4,5 – 6 від суми контракту	1	індивідуальні скидки залежно від суми контракту, наявності банківської гарантії та ін.
Концерн Daimler-Benz AG, пряме представництво Daimler-Benz	1997	гнучка	3,5 – 4,5	20	6	7 – 12 від залишкової суми	2	індивідуальні скидки, що залежать від строків лізингу, обсягів контракту, гарантій
Фірма Navistar-фірма MBL Motors Inc., компанія MBL Technology	–	без банківської гарантії	3 – 4	15 – 30	-	13 – 16 від лізингової плати	1	індивідуальні скидки, що залежать від обсягів лізингу

* Побудовано на основі даних: 68, с. 13; 249, с. 84 – 85.

У міру насичення українського ринку лізинговими послугами та підвищення вимог до сервісу відчутно зростає різноманітність послуг, що надаються лізинговими компаніями. В першу чергу це виявляється у комплексності лізингових угод. Лізингові компанії, здаючи в оренду

вантажівки, часто перебирають на себе функції не тільки щодо ремонту та страхування, але й доставки орендованих машин, надання маркетингових і постачальницько-збутових послуг. Це дозволяє лізинговим компаніям зберігати високі темпи росту при відносному зниженні рівня лізингових ставок.

Так, окрім розглянутих в таблиці умов надання в лізинг вантажних автомобілів, кожна з фірм намагається зацікавити українських споживачів специфікою сервісного обслуговування, наданням додаткових послуг. Представництва концернів Daimler-Benz AG та Renault, наприклад, надають послуги з експедування вантажів, забезпечують візовою підтримкою. До того ж за рахунок концерну Renault здійснюється навчання водіїв на французькому полігоні. Конкуренція між фірмами точиться і в сфері технічного обслуговування автомобілів. Нині в Україні найкраще розвинена мережа станцій технічного обслуговування фірм Tatra, Scania, концернів Iveco, Daimler-Benz. Американська фірма MBL Technology допомагає перевізникам в пошуку кредитних ресурсів.

Лізингові компанії, що представлені сьогодні на українському ринку вантажних автомобілів, поряд з інвестуванням найбільш перспективних автогосподарств виконують роль своєрідного індикатора попиту і пропозиції, до певної міри регулюючи ці процеси.

Разом з тим, розрізнені дії кожного з представників інтерлізингу в Україні швидше нагадують «розвідку боєм», аніж узгоджені дії єдиної команди. Скидається на те, що континентальні національні лізингові об'єднання (такі як міжнародна асоціація Leaseurope – Європейське федеративне об'єднання компаній з лізингу устаткування, в складі якого 25 країн і понад 1200 лізингових компаній; спеціалізована асоціація ECATRA – Європейська асоціація орендодавців легкових та вантажних автомобілів та ін.) не ризикують виходити на український ринок, залишаючись в ар'єргарді і очікуючи завершення «чорнової» роботи щодо формування в Україні ринку лізингових послуг, здійснюваних поодинокими лізинговими фірмами. Як не дивно, але саме міжнародні лізингові організації покликані надавати допомогу у вирішенні правових, податкових, фінансових та інших проблем, урегульовувати питання, пов'язані з практикою лізингових операцій в рамках

процесу інтеграції європейських країн. Очевидно, на заваді цьому стає, по-перше, нерозвинутість вітчизняного лізингового ринку. Головна ознака – відсутність до недавнього часу української національної асоціації лізингових компаній, яка виступала б посередником між іноземними лізинговими організаціями та Урядом України. Лише в кінці квітня 1997 р. відбулась установча конференція асоціації «Укрлізинг». По-друге, «кризовий стан української економіки, високий рівень невизначеності щодо перспектив та напрямів реформування господарської системи, нестабільність законодавства, обмеженість валютних коштів у більшості українських підприємств, а також відсутність будь-яких гарантій щодо недоторканості приватної власності стримують європейський капітал від активного виходу на потенційно дуже місткий український ринок» [29, с. 33].

Недосконалість регіональної політики в сфері лізингу, імпортного зокрема, утруднюють і затримують розвиток та повноцінне функціонування в Україні цієї своєрідної інвестиційної галузі підприємницької діяльності. Прийняття під кінець 1997 р. Закону «Про лізинг», покликаного врегулювати правові відносини між суб'єктами лізингових операцій, спричинило й нові недоречності. «Сам закон суперечить цілому букету інших документів. Влада ж настійно не поспішає ані виправляти помилки, ані, навіть, видавати пояснення до прийнятих законодавчих актів» [39, с. 34]. А ті нормативні акти, що з'являються, не дозволяють запрацювати лізинговому механізмові. Незрозумілою залишається позиція Кабінету Міністрів, програмою діяльності якого у транспортному комплексі на 1996 р. передбачалось «запровадити систему лізингової форми придбання рухомого складу» [193, с. 18] і який «не підтримав низки положень, які зменшували рівень фінансових навантажень на учасників лізингових угод. Чого варті хоча б нотаріальні послуги, які сягають 5 % від вартості договору! Закон орієнтовано на стару систему бухобліку з її основоположним принципом амортизації» [94, с. 5]. Або ж інструкція з бухгалтерського обліку орендних операцій зі змінами і доповненнями, затверджена наказом Міністерства фінансів України від 6.03.1998 р. № 50 [див.: 101; 215], «не дає відповіді майже на всі складні та незрозумілі питання, а в окремих

випадках навіть не узгоджується з чинним законодавством» [93, с. 126]. У результаті можли-вості застосування документа в Україні є мінімальними, і навіть ті компанії (як вітчизняні, так і зарубіжні), що до 1997 р. могли розвивати свою лізингову діяль-ність, сьогодні стоять перед перспективою закриття.

Закон «Про лізинг» суперечить чинному закону «Про оподаткування прибутку підприємств», згідно з яким об'єкти оперативного і фінансового лізингу можуть використовуватись протягом строку, що не перевищує строку їх амортизації [див. 85, ст. 18.1], тобто за суттю для фінансового лізингу нижня межа строку встанов-лювалась нульовою.

Незамортизовану за угодою фінансового лізингу вартість об'єкта оренди згідно з Законом «Про лізинг» необхідно викупити. А це в середньому становить 40 % при виконанні мінімального обсягу лізингу в 60 % вартості [див. 84, ст. 4], що може виявитись надзвичайно складною фінансовою проблемою для лізингоодержувача. При продовженні строків відповідного контракту можна вести мову про опера-тивний лізинг. Але при цьому виникає проблема захисту лізингодавця.

Пріоритетність амортизації, що виявляється в поділі лізингу на оперативний і фінансовий згідно із Законом України «Про лізинг», породжує недоречності іншого характеру. За міжнародними стандартами обліку для об'єктів лізингу приймаються економічні строки служби основних засобів, що обумовлюється в угоді відповідно до виробничих умов їх експлуатації. Визначальним при цьому повинне бути поняття ризику, оскільки прийняття лізингоодержувачем на себе всіх ризиків (в т.ч. пов'я-заних із власністю), є найважливішою специфічною ознакою фінансового лізингу. На жаль, правова база України не має напрацьованого юридичного трактування поняття економічних ризиків у контексті фінансових відносин [див. 39, с.34].

Останні зміни, внесені до Закону «Про оподаткування прибутку підприємств» від 30.12.1997 р., виявляють негативну дію на розвиток імпортного лізингу в Україні. Згідно з внесеними змінами до відома лізингодавця (нерезидента України) доводи-лося, що податок на прибуток

обчислюється за період, який уже минув; і те, що лізингодавець отримує не 100 % належної йому суми відповідно до лізингової угоди, а лише 85 %. Інші 15 % (податок на дохід нерезидента в Україні) будуть утримані в бюджет. Або інший варіант - заплатити в бюджет за нерезидента 15 % прибутку, що залишився у розпорядженні лізингової компанії після сплати всіх обов'язкових податків та інших витрат.

Складна ситуація виникає при сплаті податку на додану вартість (ПДВ), що ним учасники лізингу обкладаються на загальних підставах [див. 86, ст. 2], але який повинен був би «сплачуватись в момент зміни власника, тобто коли його амортизація сягне (або буде близькою) 100 % » [43, с. 34].

Не позбавлене законодавчої неузгодженості надання послуг з імпортного лізингу автотранспортних засобів. По-перше, згідно з Законом «Про податок на додану вартість» лізингові операції відносяться до об'єктів оподаткування, а Указ про критичний імпорт виділяє транспортні засоби серед категорії товарів, що не обкладаються ПДВ. Щоправда, в цьому документі не уточнюється, що авто-транспортні засоби можуть бути об'єктом лізингу. По-друге, залишається неврегульованим питання про те, що виступає об'єктом оподаткування імпортного лізингу. Згідно із Законом України «Про податок на додану вартість» – лізингова плата, що, в свою чергу, порушує норми інших законодавчих актів України, які звільняють імпорт послуг від сплати ПДВ.

Неврегульованість правового поля України в сфері імпортного лізингу виявляється і в особливостях митного законодавства. Так, при оформленні об'єктів лізингу лізингоодержувач, який юридично не є власником отриманого майна, змушений виплачувати значні суми ще не зароблених грошей у вигляді митного збору. А це – 10 % від митної вартості. За найскорнішими підрахунками сума митного збору складає понад 20 тис. грн. за одну вантажну машину. У Молдавії, наприклад, якщо транспортні засоби чи якесь інше устаткування отримують у лізинг, лізингоодержувача звільняють від усіх митних зборів [див. 68, с. 13].

Перепоною в реалізації міжнародних лізингових проектів в Україні є проблема сублізингу, що, на жаль, не знайшло свого відображення в Законі

«Про лізинг». На офіційному рівні пояснення цього зводиться до мотивації ціни на лізингові послуги, що за умови сублізингу можуть значно зрости. А в результаті міжнародний лізинговий бізнес не може ефективно впроваджуватись безпосередньо через угоди з українськими лізинговими компаніями, які опісля самі могли б виступати суб'єктами лізингу в ролі лізингодавця. Поширення такої схеми лізингу на початковому етапі його становлення цілком виправдане з огляду на те, що «лізингові компанії, які виникли на пострадянській території, малочисельні, слабкі і не володіють в повній мірі технікою лізингування» [39, с. 34].

Позитивного вирішення проблеми сублізингу очікують і вітчизняні лізингові компанії, що працюють на українському ринку. Особливо гостро це стосується вантажного автотранспорту, оскільки лізингоодержувач інколи (за відсутності замовлень) вимушений іти на сублізинг, щоб уникнути збитків.

Нерозуміння специфіки лізингу при прийнятті відповідних нормативних доку-ментів проявляється в елементарних речах. Так, зокрема часто звертають увагу на подорожчання об'єкта лізингу в порівнянні з ціною купівлі. При цьому в якості аргумента виступає загальна сума лізингової плати. Але сумування здійснюється без врахування фактора часу. Тільки при ставці 22 % річних по кредитуванню даної операції відбудеться збільшення початкової вартості об'єкта лізингу. В Поста-нові Кабінету Міністрів України говориться про те, що вартість кредитних ресурсів лізингового фонду складає 50 % облікової ставки Національного банку України. Рішення приймалося, коли її величина становила 16 % і при наступному її підви-щенні вартість кредитування не може бути пропорційно зміненою, оскільки її верхня межа сьогодні становить 22 % (50 % від 44 %).

Поступ України до цивілізованого ринку лізингових послуг ускладнюється мінливістю і нестабільністю вітчизняного законодавства. Багато міжнародних лізингових проектів «вступають у конфлікт з українським законодавством, яке змінюється значно швидше, ніж завершується строк дії контракту» [198, с. 11]. Однак, незважаючи на всю суму означених причин, що, безумовно, мають характер негації, очевидною є потреба якнайшвидшого їх подолання, бо лізинг є одним із безперечних і ефективних засобів оздоровлення економіки країни.

Стосовно України орендні відносини в системі євролізингу мають характер нових інтеграційних зв'язків, спрямованих на пожвавлення і розвиток економічних взаємовідносин України та Європейського Союзу. «За оцінками європейських дослідників лізингової діяльності ріст промислового виробництва, наприклад, на 5,7 % за рік корелював з 7 % ростом обсягу лізингових операцій» [48, с. 35].

Домінування іноземних фірм у сфері лізингу вантажівок на ринку транспортних засобів України в окремих моментах негативно впливає на формування аналогічних вітчизняних лізингових компаній, а отже, існує нагальна потреба у якомога швидшому їх становленні. Перешкодою на цьому шляху є те, що українські банки без особливого ентузіазму дивляться як на створення власних, так і фінансову підтримку позабанківських лізингових компаній. У зв'язку з цим цілком прийнятним бачиться створення таких організаційних структур при автомобілебудівних заводах України. В першу чергу це стосується Кременчуцького автозаводу, що випускає автомобілі марки «КрАЗ». Тим більше, що «вже є конкретна домовленість про виробництво спільного автомобіля компаній IVECO та КрАЗ. Такі ж наміри щодо КрАЗу має й італійська фірма FIAT» [138, с. 12]. Лізингові компанії також могли б бути створені на базі тих українських підприємств (наприклад, «Крим-автоГАЗсервіс», «Чернігівавтодеталь» і ін.), що складають вантажні автомобілі з комплектуючих Горьківського автомобільного заводу [див.: 47, с. 37].

Організаційного завершення потребує робота над створенням при корпорації «Укравтотранс» республіканської лізингової компанії з філіалами в областях, засновником якої виступила Українська біржа.

Розвиток республіканської мережі лізингових компаній є важливою складовою транспортного процесу, без якої в сучасних умовах неможливо сформувавши завершений цикл на ринку автотранспортних послуг. Ось чому роль держави повинна проявлятися у «селективному сприянні інвестиціям (національним і зарубіжним) передусім у реальний сектор економіки з метою його ефективної реструктуризації у процесі ринкових перетворень» [67, с. 79];

на мікрорівні пріоритетним має стати «формування стійкої інвестиційної мотивації підприємств – і приватизованих, і державних» [там само].

Переваги ж, які отримують вітчизняні автопідприємства-рентери від лізингу вантажівок, виявляють позитивний вплив в усіх сферах господарської діяльності.

Використовуючи лізинг, споживач відкриває для себе не тільки нове джерело інвестування, але й нові можливості. Для вантажних автопідприємств – це, по-перше, диверсифікація умов і джерел фінансування: лізинг дозволяє уникнути залучення кредитів з інших джерел фінансування, послаблюючи залежність суб'єктів інвестування від банків, отримуючи додаткову свободу маневру; дозволяє отримати значно більший обсяг інвестицій, що для підприємств часто може мати принципове значення.

По-друге, повне фінансування угоди з поступовою і гнучкою формою оплати вартості об'єкту лізингу. Лізинг передбачає 100 % кредитування угоди з боку лізин-годавця, і, як правило, не потребує негайного початку платежів; тоді як при банків-ському кредитуванні відбувається в основному лише часткове покриття вартості необхідного для споживача майна, інша частина вартості оплачується за рахунок власних коштів підприємств. Порядок здійснення лізингових платежів гнучкіший, ніж за кредитними угодами, «оскільки суми лізингових платежів, методи їх нарахування, способи, форми та терміни сплати визначають на договірній основі» [80, с. 29], що дозволяє оптимально поєднати інтереси всіх сторін. До того ж порівняно з кредитуванням лізинг передбачає триваліші строки виплати, що відповідає періоду експлуатації інвестованого майна. Загалом лізинг, на відміну від кредиту, дає змогу створити автопідприємствам надійніші умови господарювання.

По-третє, лізинг доступний малим і середнім підприємствам (які, власне, і складають основну масу господарств вантажного автотранспортного комплексу України), в той час як отримання банківських кредитів на сприятливих умовах для них є досить проблематичним; часто лізингові компанії не вимагають від лізинго-одержувача ніяких додаткових гарантій, оскільки забезпеченням угоди

виступає орендоване майно, яке може бути забране лізингодавцем в разі невиконання рентером своїх зобов'язань.

По-четверте, для автогосподарств-рентерів лізинг як особливий вид інвестування забезпечує можливість використання найновіших сучасних зразків ван-тажних автомобілів та іншої техніки високої вартості без значних одноразових витрат, а також можливість їх придбання за залишковою вартістю після завершення лізингової угоди. Так, наприклад, залишкова вартість вантажівки, отриманої за лізинговою схемою шведського представництва фірми Scania в Україні, становить лише 4 % [див. 249, с. 85].

Лізинг вантажних автомобілів здатний забезпечити безперервні і швидкі темпи оновлення рухомого складу автогосподарств. До того ж орендні зв'язки між лізингодавцем і лізингоодержувачем значно міцніші і стабільніші, ніж зв'язки між продавцем і покупцем. Угоди можуть укладатися на основі постійних лізингових домовленостей. Тому лізингоодержувач отримує більш оперативну реакцію на свої запити. Тимчасово володіючи автотранспортними засобами, рентер вимушений постійно думати про заміну, підшукуючи більш досконалу за якістю і продуктивністю техніку. У зв'язку з цим окремою умовою лізингової угоди може виступати надання лізингоодержувачу можливості обміну попередньо лізингованої техніки на більш сучасні її зразки. Угоди, що передбачають таку можливість, називають «револьверним лізингом», тобто лізингом з автоматичною заміною автотранспортної техніки, що експлуатувалась, новою.

По-п'яте, суттєвою особливістю цієї форми підприємницької діяльності є розподіл функцій власності, а саме – відокремлення використання майна від володіння ним, що згідно з чинним законодавством дозволяє орендарю за відповідних умов уникнути додаткових витрат, пов'язаних із страхуванням майна, технічним обслуговуванням і ремонтом, виплатою відповідних податків та зборів, які лягають на лізингодавця. До того ж «майно за лізинговою угодою не зараховується на баланс лізингоодержувача, що не збільшує його активів і звільняє від сплати податку на майно; його вартість не включається в залишок кредитної заборгованості. Це поліпшує фінансові показники підприємства-

орендаря і відповідно дозволяє йому залучити додаткові кредитні ресурси (у зв'язку з цим сучасний лізинг часто класифікують як «позабалансове фінансування»)» [139, с. 14].

Ще одним наслідком розподілу функцій власності, за даними французьких соціологів, є бажання рентера використовувати лізинговане майно інтенсивніше і якісніше, порівняно з власником такого ж майна. Причина тут криється у тому, що лізингоодержувач, враховуючи сплачувані ним лізингові внески, намагається зрівнятися в прибутках з аналогічним власником. Крім цього, лізинг створює у рентера психологічне відчуття тимчасового володіння майном, а отже, стимулює його бажання експлуатувати майно, поки є така можливість. Власник же, розглядаючи майно як таке, що від нього невіддільне, виявляє дещо нижчу господарську активність у його використанні.

По-шосте, лізингові операції знижують вплив фактора економічного ризику, що загострюється в міру становлення ринкових механізмів господарювання; сприяють більш обґрунтованому плануванню розвитку підприємства. Споживач, що уклав лізинговий контракт, має більшу, порівняно з покупцем, свободу дій. Він може повернути лізингове майно, викупити його, обміняти на більш сучасне, доповнити наявне заново лізингованим, здати в суборенду. Всі ці дії рентер має можливість узгодити з реальними виробничими, фінансовими умовами, кон'юнк-турою ринку.

По-сьоме, лізинг іноземних вантажівок дозволяє освоювати нові ринки транс-портних послуг, в т.ч. і міжнародні, підвищувати свій вплив у цій сфері діяльності.

Аналіз можливостей вдосконалення лізингових угод засвідчує, що для лізинго-одержувача їх ефективність може виражатися не тільки в прямій матеріальній вигоді, але й у підвищенні іміджу автогосподарства, в налагодженні цінних контактів і ін.

Належна законодавча підтримка і заохочення лізингу вантажних автомобілів в Україні сприятиме швидкому реформуванню та розвитку системи вантажних авто-перевезень як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках, а в загальному під-сумку – побудові ринкової інфраструктури транспортного комплексу держави, розширенню її інтеграційних зв'язків.

З народногосподарської точки зору лізинг виступає засобом оновлення та розвитку виробництва, впровадження досягнень науково-технічного прогресу, створення нових робочих місць. Зокрема, у щорічному зверненні Президента України Л.Д. Кучми до народу, Верховної Ради України, виголошеному 12 травня 1998 р., вказувалось на важливість формування інститутів фінансового лізингу для активізації інвестиційного процесу в Україні [див.: 89, с. 3]. Якщо в Україні «запрацює механізм лізингу – можна очікувати бурхливого розвитку малого і середнього бізнесу» [113, с. 12].

Лізинг дозволяє ліквідувати невідповідність між платоспроможним попитом і пропозицією основних засобів, одночасно стабілізуючи розміри процентних ставок за кредити, оскільки при лізингу вони фіксуються на момент укладання угоди.

Поширення лізингу допомогло б «здійснити необхідну структурну перебудову економіки України у бік енергозбереження, як це відбулося з економікою США після енергетичної кризи 1974 – 1975 рр.» [140, с. 39].

Значення лізингу як одного з інструментів санації підприємств виявляється у «можливості залучення до процесу виробництва найсучасніших технологій при відсутності не тільки необхідних для здійснення капіталовкладень фінансових ресурсів, а й достатнього для виходу на фінансовий ринок кредитного забезпечення» [225, с. 34], що є особливо важливим в умовах, коли 30 % усіх господарських структур працюють збитково [див., напр., 217].

Позитивний вплив лізингу, що проявляється як на мікро-, так і на макроеко-номічному рівнях, переконує у необхідності створення сприятливих умов з боку держави у становленні та розвитку в Україні цього виду підприємницької діяльності.

Висновки до розділу:

1. Підвищення ефективності використання основних виробничих фондів є нарізним в переліку пріоритетних завдань, від успішного вирішення яких залежить результативність діяльності автотранспортних підприємств, а в окремих випадках й доцільність функціонування. У зв'язку з цим на перший план висувається необхідність формування в автогосподарствах такого

організаційно-економічного середовища, в якому раціональне використання основних виробничих фондів, зокрема рухомого складу, виступало б одним з гарантів економічної стійкості та конкурентоспроможності транспортної продукції вантажних автопідприємств. В сучасних умовах найбільш доцільним і результативним засобом досягнення цього є перехід автогосподарств на таку організацію діяльності, що в основі своїй базується на принципах маркетингу і транспортної логістики.

Якщо маркетинг займається виявленням, формуванням і стимулюванням попиту з метою задоволення усього спектру потреб ринку в автотранспортних послугах, то логістика покликана притаманними їй способами і методами задовольнити сформований маркетингом попит шляхом найбільш ефективної організації транспортно-експедиційного обслуговування з мінімальними витратами.

2. Сучасний етап розвитку економічних відносин вимагає розглядати підприємство у постійному взаємозв'язку з постачальниками виробничих ресурсів і споживачами готового продукту. В умовах загострення конкуренції успіх будь-якого підприємства залежить від швидкості реагування на постійні зміни зовнішньої інфраструктури, пристосовуючись до них за рахунок відповідної зміни своєї внутрішньої структури та парадигми економічної поведінки. Підприємство повинне володіти такими механізмами управління, які забезпечували б адаптацію до ринкових умов з притаманною їм конкуренцією. Забезпечення конкурентоспроможності автогосподарства повинне бути наслідком цілеспрямованої політики довго-строкового характеру. Реалізація цього означає, що саме споживач повинен визначати напрям розвитку підприємства. У зв'язку з цим виникає необхідність формування на підприємствах таких організаційно-економічних умов, які забезпечили б його ефективне функціонування.

3. Організаційно-економічні умови, що передбачають використання сукупності методів і алгоритмів управління підприємством у ринковому середовищі, повинні забезпечувати досягнення цілей функціонування, узагальнення яких для всіх підприємств і виробничих систем може бути

сформульоване у вигляді тези: «Створити споживача». Формування кола постійних споживачів є основою завоювання підприємством стійкого становища на ринку виробників транспортних послуг, наслідком і причиною ефективного використання основних виробничих фондів. Політика вантажних автогосподарств, спрямована на розширену диверсифікацію своєї діяльності, дозволить підвищити потенціал залучення клієнтури, збільшити прибутковість, прискорити впровадження найновіших транспортних технологій, закріпити своє становище на ринку транспортних послуг.

4. У сучасних умовах дотримання принципів логістичного підходу є важливою умовою забезпечення організаційно-економічної стійкості вантажних автопідприємств. Найближчим часом саме розвиток логістики виявлятиме суттєвий вплив на транспортну політику автогосподарств, зумовлюватиме іманентні структурні зміни в характері їх діяльності на основі раціонального використання всіх видів ресурсів: трудових, інформаційних, фінансових, матеріальних, а отже, на формування ефективного суб'єкта виробничої діяльності в сучасних і доцільних формах.

5. Один з найперспективніших нетрадиційних для нашої економіки фінансових інструментів – лізинг вантажних автомобілів. Переваги, які отримують вітчизняні автопідприємства-рентери від лізингу вантажівок, виявляють позитивний вплив в усіх сферах господарської діяльності.

Використовуючи лізинг, споживач відкриває для себе не тільки нове джерело інвестування, але й нові можливості. Для вантажних автопідприємств це – диверсифікація умов і джерел фінансування; повне фінансування угоди з поступовою і гнучкою формою оплати вартості об'єкту лізингу; можливість використання найновіших сучасних зразків вантажних автомобілів та іншої техніки високої вартості без значних одноразових витрат, а також можливість їх придбання за залишковою вартістю після завершення лізингової угоди; зниження впливу фактора економічного ризику, що загострюється в міру становлення ринкових механізмів господарювання; можливість освоювати нові ринки транспортних послуг, в т.ч. і міжнародні, підвищувати свій вплив у цій сфері діяльності.

ВИСНОВКИ

Результати дослідження ефективності використання основних виробничих фондів вантажних автотранспортних підприємств дають підстави зробити певні висновки та внести відповідні пропозиції:

1. Нерозробленість питань щодо ефективності використання основних виробничих фондів вантажних АТП в умовах перехідного періоду, необхідності впровадження інновацій, диверсифікації методів та засобів управління транспортним процесом є очевидною. Тому не зважаючи на всі об'єктивні і суб'єктивні чинники підвищення ефективності використання основних виробничих фондів, з точки зору теорії і практики поставлена проблема є актуальною і потребує свого розв'язання. Опубліковані праці, переважна більшість з яких є принагідними, не дають підстав робити висновки про вичерпаність задекларованої проблеми. Вчені-економісти (Настенко А., Васіна Т., Бородюк В., Орлов П., Остапенко В., Рудченко О., Омельянчик Н., Тютюн М., Супруненко В., Фукс А. та ін.) єдині в розумінні необхідності її розв'язання, проте усі спроби, здійснені на сьогоднішній день, не можна вважати достатніми на рівні теорії, а тим більше практики. До того ж майже всі праці (Благодарумової Н., Бистрицької А., Кривошапова І., Каплана Т., Голованенка С., Губіна В., Голобородкіна Б., Попченка Я., Луцкера Г. та інших.) в галузі вантажного автотранспорту, що донедавна вважались фундаментальними, на сьогоднішній день певною мірою втратили свою актуальність.

2. Зниження рівня використання основних виробничих фондів вантажних автогосподарств, що спостерігається в сучасних умовах, зумовлене кризовим станом економіки України, застарілою витратною структурою рухомого складу, порушенням відтворювальних процесів та відтворювальних пропорцій, неадекватними стосовно сучасних умов методами управління.

В умовах загального спаду виробництва різко скорочується потреба в перевезеннях вантажів, зростає незатребуваність рухомого складу автогосподарств. Утримувати надлишкові виробничі потужності в умовах

складного фінансового стану-вища стає недоцільним, що призводить до скорочення парку вантажівок авто-транспортних підприємств України.

3. Сума означених причин впливає на структуру основних виробничих фондів вантажного автотранспорту, вивчення якої дає підстави констатувати, що:

– специфіка транспортного процесу визначає особливості формування структури основних виробничих фондів автомобільного транспорту, до яких слід віднести відносно високу питому вагу активної частини основних фондів – транспортних засобів; високий ступінь залежності структури основних фондів від розміру авто-транспортних підприємств, середньої вантажопідймальності їх рухомого складу;

– структура основних виробничих фондів автотранспортних підприємств Івано-Франківської, Львівської, Тернопільської областей за 1992 – 1996 рр. зміни-лась в бік значного зниження питомої ваги активної їх частини – транспортних засобів. Ці структурні зрушення характеризують якісні зміни, які відбуваються в складі основних фондів і відображають процес реформування речового складу основних засобів автомобільного транспорту;

– прийнята офіційною статистикою класифікація основних фондів не дозволяє детально вивчити основні фонди з точки зору їх ролі у виробничому процесі, створює певні труднощі в техніко-економічних розрахунках при вивченні показників технічної оснащеності підприємств і ефективності використання основних фондів. Її позиції нечітко визначають технологічну структуру основних фондів у вигляді співвідношення їх активної і пасивної частин, не забезпечують можливості вивчати галузеве походження і функціональний склад основних виробничих фондів. Перешкодою для розв'язання цих завдань є наявність в діючій класифікації укрупнених груп основних фондів. Саме тому, на нашу думку, класифікація основних фондів повинна здійснюватися за запропонованою в дослідженні схемою, в якій кількість позицій і принципи систематизації груп відповідають завданням сьогодення, полегшують вивчення структури і ефективності використання основних виробничих фондів автотранспортних підприємств.

4. В результаті аналізу процесів оновлення та вибуття основних виробничих фондів вантажних АТП встановлено:

– діюча методологія побудови показників оновлення і вибуття основних виробничих фондів є небездоганною. Це виявляється у тому, що:

по-перше, у чисельнику і знаменнику цих показників порівнюються неспівставні величини;

по-друге, вони між собою неспівставні, оскільки ці показники обчислюються стосовно різних баз. За їх величиною важко судити про те, що переважало у досліджуваному періоді: оновлення чи вибуття основних фондів.

Вважаємо, що коефіцієнти оновлення і вибуття основних виробничих фондів повинні обчислюватися щодо однієї бази. При цьому з тією порівняльною базою повинні бути однаковою мірою пов'язані обидва показники: і коефіцієнт оновлення, і коефіцієнт вибуття. Такою базою може бути середньорічна вартість основних виробничих фондів. Вона є найбільш типовою величиною основних фондів в даному році і забезпечує найнижчу похибку обчислених показників;

– невідповідність амортизаційної політики держави економічним процесам, що відбувалися протягом 1991 – 1996 рр., призвела до неадекватного відображення зростання цін у відтворювальних процесах і практично зупинила процес нагро-мадження та оновлення основних фондів.

5. Недосконалість процесу формування амортизаційного фонду призводить у кінцевому підсумку до значних втрат купівельної спроможності накопичених фінансових ресурсів і не дозволяє підприємствам здійснювати серйозні фінансові інвестиції.

На нашу думку, амортизаційні відрахування зможуть виконувати свою еконо-мічну функцію в повному обсязі лише за умови, якщо методика їх нарахування базуватиметься на таких економічних засадах:

- врахування закону спадної ефективності основного капіталу;
- врахування фактора часу.

6. Аналіз процесу відтворення виробничого апарату України засвідчив, що в період економічної кризи саме ця сфера виявилася найбільш вразливою. Це

зумовлено тим, що процес відтворення основних фондів був деформований і в періоди позитивних темпів зростання показників соціально-економічного розвитку. До того ж в умовах високих темпів інфляції, а тим більше гіперінфляції, об'єктивно скоро-чується інтерес до нагромадження та інвестицій. Державні програми економічних реформ були спрямовані, головним чином, на впровадження жорстких монетаристських методів регулювання економіки. Тим часом досвід країн ринкової економіки, які пройшли кризові періоди, переконує в необхідності структурної перебудови, активізації виробництва на основі стимулювання відтворення виробничого апарату, його оновлення і технічного переозброєння. Формування ринку капіталу та процес відтворення основних фондів потребують цілеспрямованого регулювання, оскільки вони в значній мірі визначають ефективність суспільного виробництва, темпи впровадження науково-технічного прогресу, зростання національного доходу і добробуту населення.

7. Кожен з показників (вантажообіг, тонни перевезених вантажів та ін.), які використовуються для визначення обсягу транспортної роботи, несе своє відповідне економічне навантаження. Вони по-своєму відображають обсяг роботи, виконаної транспортом. Разом з тим, їм притаманні певні недоліки. Якщо вантажообіг орієнтує транспортників на дальні перевезення, то показник тонн перевезених вантажів стимулює перевезення вантажів на близькі відстані. Цих недоліків певною мірою позбавлений показник «тран». Однак методика його розрахунку знижує зрозумілість і зручність користування, завищує обсяг транспортної роботи.

На нашу думку, в основі обчислення головного оціночного показника роботи транспорту визначальними повинні бути: **кількісна, просторова і часова характеристики**. Це впливає з того, що обсяг і якість роботи транспорту можуть бути виражені трьома параметрами: кількістю тонн перевезених вантажів, відстанню перевезення та витратами часу на перевезення.

Впровадження цього показника в практику роботи транспортних підприємств дозволить стимулювати зниження затрат часу на оформлення

документів, вантажно-розвантажувальні роботи, часу перебування вантажів в дорозі, часу на простою-вання їх на станціях, у портах і аеропортах, на здійснення транзитних операцій.

Це забезпечить підвищення ефективності роботи не лише транспортних підприємств, ступінь використання їх основних виробничих фондів, а й підприємств і організацій, які обслуговуються ними. В свою чергу, скорочення часу транспорту-вання вантажів дозволяє знизити витрати матеріальних, трудових і фінансових ресурсів на перевезення і вантажно-розвантажувальні роботи, підвищити продуктивність рухомого складу.

8. Комплексний аналіз рівня фондівдачі основних виробничих фондів досліджуваних автопідприємств за допомогою багатofакторного кореляційно-регресійного аналізу дозволив встановити, що найсуттєвіший вплив на її форму-вання виявляють три чинники: рівень використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві, рівень використання пробігу та виробіток в розрахунок на одну спискову автомобіле-тонну. Величина фондівдачі на 67,1 % залежить від впливу цих факторів. Решта факторів меншою мірою впливають на її рівень.

9. Результати дослідження засвідчують наявність резервів зростання фондівдачі основних виробничих фондів вантажних автопідприємств Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей. Вони пов'язані з покращенням використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві, підвищенням коефіцієнта використання пробігу та продуктивності рухомого складу. Із збільшенням коефіцієнта використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві на 0,1 фондівдача основних виробничих фондів в цілому по вантажних автопідприємствах регіону зростає на 4,517 ткм/грн. (в т. ч.: в Івано-Франківській області – на 5,445, Львівській – на 5,309, Тернопільській – на 2,541); приріст коефіцієнта використання пробігу на 0,1 веде до збільшення обсягу транспортної продукції з однієї гривні основних фондів по підприємствах регіону на 0,727 ткм, Івано-Франківської області на 0,509 ткм, Львівської – на 0,782 ткм, Тернопільської – на 0,422 ткм; приріст річного виробітку однієї автомобіле-тонни на 1000 ткм призводить до

збільшення обсягу транспортної продукції з кожної гривні основних виробничих фондів автогосподарств регіону на 0,184 ткм, зокрема, у Львівській області – на 0,215 ткм, Івано-Франківській – на 0,162 ткм, Тернопільській – на 0,104 ткм.

10. Отримані в результаті обчислень коефіцієнти регресії є надійною основою для визначення резервів можливого підвищення фондівіддачі за рахунок зміни факторів, що впливають на її величину. Реалізація цих резервів у межах опти-мального рівня дозволила б підвищити фондівіддачу основних виробничих фондів в цілому по автопідприємствах досліджуваного регіону на 0,163 ткм/грн., тобто на 28,7 %. Значні резерви підвищення фондівіддачі спостерігаються в автогоспо-дарствах Івано-Франківської та Тернопільської областей. Їх реалізація дозволила б підвищити рівень фондівіддачі відповідно на 49,2 % та 47,0 %. Реалізація резервів за умови досягнення всіма автопідприємствами регіону максимального значення відібраних факторів дозволила б підвищити рівень фондівіддачі на 114,1 %. Отримані показники резервів можуть використовуватись в перспективному плану-ванні підвищення ефективності використання основних виробничих фондів вантажних автотранспортних підприємств.

11. Підвищення ефективності використання основних виробничих фондів є нашім в переліку пріоритетних завдань, від успішного вирішення яких залежить результативність діяльності автотранспортних підприємств, а в окремих випадках й доцільність функціонування. У зв'язку з цим на перший план висувається необ-хідність формування в автогосподарствах такого організаційно-економічного середовища, в якому раціональне використання основних виробничих фондів, зокрема рухомого складу, виступало б одним з гарантів економічної стійкості та конкурентоспроможності транспортної продукції вантажних автопідприємств. В сучасних умовах найбільш доцільним і результативним засобом досягнення цього є перехід автогосподарств на таку організацію діяльності, що в основі своїй базується на принципах маркетингу і транспортної логістики.

Якщо маркетинг займається виявленням, формуванням і стимулюванням попиту з метою задоволення усього спектру потреб ринку в автотранспортних послугах, то логістика покликана притаманними їй способами і методами задовольнити сформований маркетингом попит шляхом найбільш ефективної організації транспортно-експедиційного обслуговування з мінімальними витратами.

12. Сучасний етап розвитку економічних відносин вимагає розглядати підприємство у постійному взаємозв'язку з постачальниками виробничих ресурсів і споживачами готового продукту. В умовах загострення конкуренції успіх будь-якого підприємства залежить від швидкості реагування на постійні зміни зовнішньої інфраструктури, пристосовуючись до них за рахунок відповідної зміни своєї внутрішньої структури та парадигми економічної поведінки. Підприємство повинне володіти такими механізмами управління, які забезпечували б адаптацію до ринкових умов з притаманною їм конкуренцією. Забезпечення конкурентоспроможності автогосподарства повинне бути наслідком цілеспрямованої політики довго-строкowego характеру. Реалізація цього означає, що саме споживач повинен визначати напрям розвитку підприємства. У зв'язку з цим виникає необхідність формування на підприємствах таких організаційно-економічних умов, які забезпечили б його ефективне функціонування.

13. Організаційно-економічні умови, що передбачають використання сукупності методів і алгоритмів управління підприємством у ринковому середовищі, повинні забезпечувати досягнення цілей функціонування, узагальнення яких для всіх підприємств і виробничих систем може бути сформульоване у вигляді тези: «Створити споживача». Формування кола постійних споживачів є основою завоювання підприємством стійкого становища на ринку виробників транспортних послуг, наслідком і причиною ефективного використання основних виробничих фондів. Політика вантажних автогосподарств, спрямована на розширену диверсифікацію своєї діяльності, дозволить підвищити потенціал залучення клієнтури, збільшити прибутковість, прискорити впровадження найновіших транспортних технологій, закріпити своє становище на ринку транспортних послуг.

14. У сучасних умовах дотримання принципів логістичного підходу є важливою умовою забезпечення організаційно-економічної стійкості вантажних автопідприємств. Найближчим часом саме розвиток логістики виявлятиме суттєвий вплив на транспортну політику автогосподарств, зумовлюватиме іманентні структурні зміни в характері їх діяльності на основі раціонального використання всіх видів ресурсів: трудових, інформаційних, фінансових, матеріальних, а отже, на формування ефективного суб'єкта виробничої діяльності в сучасних і доцільних формах.

15. Один з найперспективніших нетрадиційних для нашої економіки фінансових інструментів – лізинг вантажних автомобілів. Переваги, які отримують вітчизняні автопідприємства-рентери від лізингу вантажівок, виявляють позитивний вплив в усіх сферах господарської діяльності.

Використовуючи лізинг, споживач відкриває для себе не тільки нове джерело інвестування, але й нові можливості. Для вантажних автопідприємств це – диверсифікація умов і джерел фінансування; повне фінансування угоди з поступовою і гнучкою формою оплати вартості об'єкту лізингу; можливість використання найновіших сучасних зразків вантажних автомобілів та іншої техніки високої вартості без значних одноразових витрат, а також можливість їх придбання за залишковою вартістю після завершення лізингової угоди; зниження впливу фактора економічного ризику, що загострюється в міру становлення ринкових механізмів господарювання; можливість освоювати нові ринки транспортних послуг, в т.ч. і міжнародні, підвищувати свій вплив у цій сфері діяльності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абалонин С. О конкурентоспособности транспортной продукции // Автомобильный транспорт. – 1994. – № 6. – С. 30.
2. Абалонин С., Пинхасик Е. Финансовые показатели приватизированных АТП должны отражать интересы его акционеров и других заинтересованных участников рыночного процесса // Автомобильный транспорт. – 1996. – № 11. – С. 21 – 22.
3. Адамов В.Е., Ильенкова С.Д., Сиротина Т.П., Смирнов С.А. Экономика и статистика фирм. – М.: Финансы и статистика, 1996. – 240 с.
4. Аксенова З.И., Бачурин А.А. Анализ производственно-финансовой деятельности автотранспортных предприятий. – М.: Транспорт, 1990. – 254 с.
5. Андрусенко С.І., Козак Л.С., Андрусенко В.С. Контроль якості та ефективності роботи підприємств // Автошляховик України. – 1997. – № 3. – С. 12 – 14.
6. Анисимов А.П. Организация и планирование работы автотранспортных предприятий. – М.: Транспорт, 1982. – 269 с.
7. Аренда, рассрочка, лизинг // Финансовая консультация. – № 18. – С. 12 – 15.
8. Артеменко А.Н. «Укртрансэкспедиция» – генеральный перевозчик и грузовладелец // Автошляховик України. – 1993. – № 1. – С. 2 – 3.
9. Артюхов В. Транспорт движется к рынку // Российский экономический журнал. – 1994. – № 1. – С. 33 – 40.
10. Ахмедуев А., Лыкова Л. Переоценка основных фондов ставит проблемы // Вопросы экономики. – 1993. – № 4. – С. 97 – 102.
11. Бабич М. І хочеться, і колеться // Діло. – 1998. – № 20. – С. 4.
12. Бабо А. Прибыль: Пер. с фр. / Общ. ред. В.И. Кузнецова. – М.: А/О Издательская группа «Прогресс», «Универс», 1993. – 176 с.
13. Безуглий А. Податок на прибуток: облік основних засобів і амортизація // Ді-ло. – 1998. – № 16. – С. 26.
14. Беляков А. Основные общеевропейские требования к подвижному составу // Автомобильный транспорт. – 1996. – № 8. – С. 10 – 12.
15. Бенсон Д., Чайтхед Д. Транспорт и доставка грузов: Пер. с англ. В.В. Косми-на. – М.: Транспорт, 1990. – 278 с.

16. Бичкова О.Ф., Мушинський Ю.В. *Форми власності сьогодні*. – К.: Видавництво т-ва «Знання» України, 1992. – 48 с.
17. Білорус О., Скаленко О. *Українську економіку врятує тільки справжня демо-кратія* // *Сучасність*. – 1998. – № 6. – С. 67 – 71.
18. Білоусько Я. *Де взялася платіжна криза та як її побороти* // *Час*. – 8 листопада 1996. – С. 6.
19. Білуха М.Т. *Економіка, організація і планування автомобільного транспорту*. – К.: Вища школа, 1976. – 260 с.
20. Благоразумова Н.И., Быстрицкая А.К., Кривошапов И.Г. *Эффективность использования производственных фондов автомобильного транспорта*. – К.: Техніка, 1984. – 136 с.
21. Богатко С. *Транспортная услуга – «тран»* // *Правда*. – 22 января 1985.
22. Бойко В.М., Вашків П.Г. *Бізнес: словник-довідник*. – К.: Україна, 1995. – 157 с.
23. Бойко Є., Горін М. *Активізація інвестування та господарського функціонування промисловості регіону* // *Регіональна економіка*. – 1997. – № 4. – С. 52 – 58.
24. Болховітінова О. *Розрахункові методи переоцінки основних фондів* // *Економіка України*. – 1993. – № 4. – С. 30 – 37.
25. Бородюк В. *Експерименти в суспільстві* // *Віче*. – 1994. – № 11. – С. 40 – 58.
26. Бородюк В. *Результативність економічних реформ в Україні* // *Економіка України*. – 1994. – № 7. – С. 3 – 13.
27. Брігхем Є.Ф. *Основи фінансового менеджменту: Пер. з англ. В. Біленького і ін.* – К.: Молодь, 1997. – 1000 с.
28. Брунько В. *Про амортизаційну політику* // *Економіка України*. – 1994. – № 5. – С. 88 – 90.
29. Будкін В., Сіденко В., Новицький В., Бураковський І., Малколм Н. *Україна та ЄС: лібералізація співробітництва* // *Політична думка*. – 1995. – № 2 – 3. – С. 27 – 39.
30. Бураковський І. *Посткомуністичні країни: перелоги системної трансформації* // *Політична думка*. – 1998. – № 1. – С. 39 – 50.

31. Варфоломеев В.М., Лоза І.Д. Планування технічного розвитку підприємств автомобільного транспорту / За загал. ред. Варфоломеева В.М. – К.: Техніка, 1993. – 126 с.
32. Вихрущ В.П. Основи бізнесу. – Тернопіль: «Збруч», 1998. – 200 с.
33. Вихрущ В.П. Роздуми про формування українського ринку. – Тернопіль, 1992. – 102 с.
34. Вихрущ В.П., Харів П.С., Карпик Я.М., Собко О.М. Макроекономічне регулювання підприємницької діяльності: теорія і практика. – Тернопіль, 1996. – 56 с.
35. Вишневський В., Липницький Д. Про новий порядок амортизації основних фондів // Економіка України. – 1998. – № 3. – С. 42 – 46.
36. Вітлінський В.В., Наконечний С.І. Ризик у менеджменті. – К.: ТОВ «Борисфен – М», 1996. – 336 с.
37. Внукова Н. Альянс во лизинге // Бизнес. – 1997. – № 25 – 26. – С. 8.
38. Внукова Н. Беспризорная лизинг // Бизнес. – 1997. – № 15. – С. 16.
39. Внукова Н. Ни по понятиям, ни по закону // Бизнес. – 1998. – № 11. – С. 34.
40. Внукова Н.Н., Ольховиков О.В. Мир лизинга. – Х.: Основа, 1994. – 224 с.
41. Вовша П.С., Левитин Е.С., Панов С.А. Проблемы концентрации грузового автомобильного транспорта. – М.: Транспорт, 1987. – 165 с.
42. Волков Ф.М., Кашкин И.Т. Повышение эффективности основных производственных фондов в процессе интенсификации. – М.: Изд-во МГУ, 1989. – 104 с.
43. Волченко А. До и после лизинга // Бизнес. – 1997. – № 38. – С. 11.
44. Воркут А.И. Грузовые автомобильные перевозки. – К.: Вища школа, 1986. – 446 с.
45. Габрель М. Розвиток сучасної транспортної інфраструктури як фактор і умова інтеграції України в Європейський Союз // Вісник Тернопільської академії народного господарства. Матеріали другої міжнародної наукової конференції «Проблеми економічної інтеграції України в Європейський Союз: мікроекономічний аспект». – Тернопіль, 1997. – С. 118 – 120.
46. Гаврилишин О. Основні елементи теорії ринкової системи. – К.: Наукова думка, 1992. – 128 с.

47. ГАЗанем? / Инфобанк // Бизнес. – 1997. – № 14. – С. 37.
48. Газман В.Д. Лизинг: теория, практика, комментарии. – М.: Фонд «Правовая культура», 1997. – 416 с.
49. Галушак І. При перевезенні вантажів через кордон додержуйте правил митного контролю // Діло. – 1992. – № 52. – С. 6.
50. Гаркавенко З. Дорога, дорога, ты стоишь так много // Бизнес. – 1998. – № 8. – С. 72 – 73.
51. Геєць В. Реструктуризація підприємств як умова оздоровлення економіки // Роз-будова держави. – 1998. – № 5/6. – С. 51 – 64.
52. Геєць В. Якою має бути стратегія якісної зміни економічних перетворень // Роз-будова держави. – 1998. – № 7 – 8. – С. 56 – 61.
53. Герасимчук В.Г. Маркетинг: теорія і практика: Навч. посібник. – К.: Вища школа, 1994. – 327 с.
54. Геронимус Б.Л. Совершенствование планирования на автомобильном транспорте. – М.: Транспорт, 1985. – 224 с.
55. Геронимус Б.Л., Царфин Л.В. Экономико-математические методы в планировании на автомобильном транспорте. – М.: Транспорт, 1988. – 191 с.
56. Гетьман В.Г. План счетов: перспективы развития // Бухгалтерский учет. – 1991. – № 1. – С. 92.
57. Глинский Г.Я. Облавтодоры в условиях перехода к рыночной экономике // Ав-тошляховик України. – 1992. – № 1. – С. 27.
58. Говорко П. Таможня позвала в дорогу // Бизнес. – 1998. – № 14. – С. 79 – 80.
59. Гойхман И.М., Мироненко В.П., Самойленко С.Г. Применение автопоездов – важное направление эффективности использования автомобильного топлива // Автошляховик України. – 1992. – № 1. – С. 6 – 8.
60. Голованенко С. Л. Экономика автомобильного транспорта. – М.: Высшая школа, 1983. – 352 с.
61. Голованенко С.Л., Губин В.А., Голобородкин Б.М., Благоразумова Н.И. Эффек-тивность использования материально-технической базы автотранспорта. – Х.: Вища школа, 1986. – 141 с.

62. Голованенко С.Л., Жарова О.М., Маслова Т.И. Анализ хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий. – Х.: Вища школа, Изд-во Харьковського ун-та, 1982. – 280 с.
63. Гольц Г., Филина В. Структурные сдвиги на транспорте // Автомобильный транспорт. – 1995. – № 5. – С. 22 – 24.
64. Горденко Г. Условия структурного и технического обновления // Экономист. – 1993. – № 8. – С. 20 – 28.
65. Горейло В. Транспорт, який справді народний // Урядовий кур'єр. – 1996. – № 90 – 91. – С. 11.
66. Горемыкин В.А. Лизинг. Практическое учебно-справочное пособие. – М.: ИНФРА-М, 1997. – 384 с.
67. Губський Б. Економічні реформи та інвестиційні процеси в Україні // Політична думка. – 1998. – № 1. – С. 71 – 79.
68. Гурняк І., Костецький Р. «Чи потрібні Україні вантажні автомобілі з-за її меж?» – запитує у нашого уряду представник фірми «DAF Trucks» // Діло. – 1996. – № 81. – С. 13.
69. Дмитриев Е. Вывезет ли приватизация груз недоработок? // Автомобильный транспорт. – 1996. – № 1. – С. 2 – 4.
70. Днестрян О. Семь классов и три коридора // Бизнес. – 1998. – № 11. – С. 33.
71. Довідка про стан вантажних перевезень автомобільним транспортом загального користування за станом на 1.01.1997 р. // Матеріали Державного департаменту автомобільного транспорту України. – 1997.
72. Економіка підприємств / Під ред. В.П. Вихруща., П.С. Харіва. – Тернопіль, 1995. – 204 с.
73. Економіка підприємства: Підручник: В 2 т. / За ред. С.Ф. Покропивного. – К.: Вид-во «Хвиля-Прес», 1995.
74. Економічний словник-довідник / За ред. С.В. Мочерного. – К.: Феміна, 1995. – 368 с.
75. Енциклопедичний словник бізнесмена: Менеджмент, маркетинг, інформатика / Під заг. ред. М.І. Молдованова. – К.: Техніка, 1993. – 856 с.
76. Егоров Ю. Поднимет ли приватизация эффективность производства // Экономист. – 1993. – № 6. – С. 37 – 44.

77. Єлісеєва А. Автотранспорт: нюанси оподаткування, ремонту та використання // Галицькі контракти. – 1996. – № 48. – С. 49 – 51.
78. Житков В.А., Ким К.В. Методы оперативного планирования грузовых автомо-бильных перевозок. – М.: Транспорт, 1982. – 183 с.
79. Жуков Е.Ф. Самофинансирование при капитализме: теория и практика. – М.: Финансы и статистика, 1990. – 160 с.
80. Загородний А., Селюченко Н. Складові витрат лізингових операцій // Діло. – 1998. – № 16. – С. 29.
81. Заенчик Л.Г., Заставнюк А.Г. Нормы потребления моторного топлива должны быть нучно обоснованы // Автошляховик України. – 1994. – № 4. – С. 10 – 12.
82. Заенчик Л.Г., Кабанов В.Г. Программа коммерческой деятельности на автотранспорте общего пользования // Автошляховик України. – 1993. – № 1. – С. 12 – 17.
83. Заенчик Л.Г., Кабанов В.К., Чистяков В.В. Информационно-аналитическая поддержка рынка транспортных услуг // Автошляховик України. – 1996. – № 1. – С. 23 – 26.
84. Закон України «Про лізинг» // Діло. – 1998. – № 2. – С. 39 – 41.
85. Закон України «Про оподаткування прибутку підприємств» // Діло. – 1998. – №№ 1, 2.
86. Закон України «Про податок на додану вартість» // Діло. Бізнес досье. – 1997. – № 35. – С. 1 – 8.
87. Закон України «Про транспорт» // Автошляховик України. – 1995. – № 1. – С. 2 – 4.
88. Захаров В.Г. Особенности воспроизводства основных фондов в условиях эконо-мической реформы. – Сборник трудов УПИ. – Свердловск, 1994. – С. 59 – 67.
89. Звернення Президента України Л.Д. Кучми зі щорічним посланням до народу, Верховної Ради України // Свобода. – № 50. – С. 3.
90. Звіт про роботу автотранспорту за 1996 рік // Матеріали Державного департаменту автомобільного транспорту України, 1997 р.

91. Златин П.О. О муниципальном регулировании работы грузового автотранспорта в г. Москве // Автомобильный транспорт. – 1996. – № 7. – С. 17 – 21.
92. Златкін Б. Лізинг як метод кредитування // Економіка України. – 1997. – № 4. – С. 86 – 88.
93. Зміни до інструкції: хотілося, як краще, а вийшло, як завжди. А може й гірше. Коментар. // Галицькі контракти. – 1998. – № 17. – С. 126 – 127.
94. Іваненко В. Лізинг натрапив на міністерські рифи // Діло. – 1998. – № 18. – С. 5.
95. Иванов И., Рогов С. Воспроизводство основных фондов и его инвестиционные источники // Российский экономический журнал. – 1995. – № 7. – С. 20 – 29.
96. Івашина Н.В. Міжнародні перевезення вантажів на сучасному етапі // Автошляховик України. – 1997. – № 4. – С.10 – 11.
97. Ігнатенко О.С., Маруніч В.С., Дума І.М. Логістика і пасажирські перевезення // Автошляховик України. – 1995. – № 2. – С. 4 – 8.
98. Ильенкова Н.Д. Спрос: анализ и управление: Учебное пособие / Под ред. И.К. Беляевского. – М.: Финансы и статистика, 1997. – 160 с.
99. Ильяшов М.А. Развитие транспортной системы международных автомобильных перевозок Украины // Автошляховик України. – 1992. – № 1. – С. 4 – 5.
100. Інструкція від 21 травня 1992 р. № 10 – 13/9 «Про індексацію балансової вартості основних фондів підприємств, організацій та установ у зв'язку з підвищенням цін». – Міністерство статистики України, Міністерство економіки України, Міністерство фінансів України. – 1992.
101. Інструкція з бухгалтерського обліку орендних операцій. Затверджено наказом Мінфіну від 25 липня 1995 р. № 128. Із змінами і доповненнями, внесеними наказом Мінфіну України № 50 від 6 березня 1998 р. // Галицькі контракти. – 1998. – № 17. – С. 125 – 126.
102. Інструкція з бухгалтерського обліку балансової вартості груп основних фондів. Затверджено наказом Міністерства фінансів України від 24 липня 1997 р. № 159 // Финансовая консультация. – 1997. – № 19. – С. 36 – 39.

103. Інструкція про порядок виготовлення, зберігання, застосування єдиної первинної транспортної документації для перевезення вантажів автомобільним транспортом та обліку транспортної роботи // Галицькі контракти. – 1997. – № 49. – С. 124 – 132.
104. Інструкція про порядок видачі суб'єктам підприємницької діяльності ліцензій на здійснення внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом. Затверджена наказом Мінтрансу України від 19 липня 1996 р. № 178 // Галицькі контракти. – 1996. – № 48. – С. 52 – 53.
105. Канарчук В.Є., Канарчук О.В., Курніков І.П., Курніков С.І., Нікульшин С.В., Васадзе Т.Ш. Управління матеріально-технічними ресурсами на транспорті // Автошляховик України. – 1997. – № 1. – С. 8 – 10.
106. Канарчук В.Є., Курніков І.П., Андрусенко С.И., Васадзе Т.Ш., Березняцкий В.В., Яцек В.М. Проблемы развития производственных систем и организации фирменного обслуживания автотранспортных средств // Автошляховик України. – 1995. – № 1. – С. 5 – 7.
107. Каплан Т.Л. Пути повышения эффективности использования основных производственных фондов на автомобильном транспорте. – М.: Транспорт, 1981. – 136 с.
108. Карпінський Б., Макух Б. Транспортна система України в контексті європейської інтеграції // Економіка України. – 1998. – № 7. – С. 17 – 23.
109. Каспарьянц А.Г., Намаконов Б.В. Ресурсосбережение на автомобильном транспорте // Автошляховик України. – 1994. – № 4. – С. 13 – 14.
110. Кельман І. Держава не хоче втрачати монополізму. Автотранспортники – надій на краще // Діло. – 1994. – С. 6.
111. Кирей О. Передумови формування ефективної амортизаційної політики // Економіка України. – 1994. – № 9. – С. 87 – 90.
112. Кисельман Р.Н. Управление ресурсами на автотранспорте // Автошляховик України. – 1992. – № 2. – С. 8 – 10.
113. Князев О. Лизинг – взаимная выгода // Малый бизнес России. – 1995. – № 2. – С. 12.

114. Королев Н.С. Эффективность работы автомобильного транспорта. – М.: Транспорт, 1981. – 231 с.
115. Костіна Н.І., Алексєєв А.А., Василик О.Д. Фінансове прогнозування: методи та моделі. – К.: Товариство «Знання», КОО, 1997. – 183 с.
116. Котелянець В.І., Касарєв Т.В., Пугачов М.І. Про ефективність роботи автотранспорту на перевезенні цукрових буряків в умовах ринку // Економіка АПК. – 1995. – № 6. – С. 57 – 60.
117. Котлер Ф. Основы маркетинга: Пер. с англ. / Общ. ред. и вступ. ст. Е.М. Пень-ковой. – Новосибирск: Наука, 1992. – 736 с.
118. Крамар І. Врахування імовірнісного характеру амортизації у техніко-економічних розрахунках // Економіка України. – 1994. – № 4. – С. 94 – 95.
119. Криницький Е. Налоги – тормоз на пути нового подвижного состава // Автомобильный транспорт. – 1996. – № 9 – 10. – С. 56 – 57.
120. Кулаковский В.А. Информатизация – одно из приоритетных направлений развития отрасли // Автошляховик України. – 1997. – № 4. – С. 2 – 6.
121. Кульман А. Экономические механизмы: Пер. с фр. / Общ. ред. Н.И. Хруста-левой. – М.: А/О Издательская группа «Прогресс», «Универс», 1993. – 192 с.
122. Курников И.П., Асметкин О.В., Соболевский О.А., Мирзалиев М.А., Пышняк С.Л. Современные тенденции формирования структуры производственно-технической базы АТП // Автошляховик України. – 1993. – № 3. – С. 10 – 13.
123. Лапішко М.Л. Основи фінансово-статистичного аналізу економічних процесів. – Львів: Світ, 1995. – 328 с.
124. Левітан О. Фінансовий облік та звітність за кордоном. Амортизація // Діло. – 1998. – № 11. – С. 29.
125. Лемпа С.В., Полторыгин В.К. Повышение эффективности использования основных производственных фондов. – М.: Экономика, 1971. – 206 с.
126. Лещо Ш.Ш. Каким мне видится бухгалтерский учет основных средств в Украине // Все о бухгалтерском учете. – 1997. – № 43. – С. 51 – 53.
127. Логистика: Учеб. пособие /Под ред. Б.А. Аникина. – М.: ИНФРА – М, 1997. – 327 с.

128. Лохов А.Н. Организация управления на автомобильном транспорте: Опыт. Проблемы. Перспективы. – М.: Транспорт, 1987. – 271 с.
129. Лучко М.Р., Десятнюк О.М. Основні засоби: облік, контроль та аналіз. – Тернопіль, 1986. – 50 с.
130. Лящов В., Редзюк А. Автотранспорт: сучасні умови існування // Урядовий кур'єр. – 1994. – № 117. – С. 3.
131. Максимова В.Ф. Микроэкономика. – М.: «Соминтэк», 1996. – 328 с.
132. Малявко Е.Г. Транспортно экспедиционное обслуживание при перевозках грузов автотранспортом // Автошляховик України. – 1992. – № 1. – С. 8 – 10.
133. Мандрица В.М., Краев В.Н. Прогнозирование перевозок грузов на автомобильном транспорте. – М.: Транспорт, 1981. – 152 с.
134. Марчева А. Европейские акценты в логистической концепции // Вісник Тернопільської академії народного господарства. Матеріали другої міжнародної наукової конференції «Проблеми економічної інтеграції України в Європейський Союз: мікроекономічний аспект». – Тернопіль, 1997. – С. 61 – 62.
135. Меламед М. Методи та проблеми обчислення валового внутрішнього продукту за критеріями доходу // Економіка України. – 1997. – № 2. – С. 33 – 47.
136. Мельник Б. Амортизация (износ) подвижного состава автомобильного транспорта // Финансовая Украина. – 1996. – С. 50.
137. Миротин Л.Б., Гольдин А.Г., Колик А.В. Основы маркетинга на автомобильном транспорте: Учеб. пособие / МАДИ. – М., 1991. – 91 с.
138. Михальов В. Вітчизняним вантажним машинам може закритися шлях в Євро-пу // Діло. – 1995. – № 12. – С. 12.
139. Міщенко В.І., Луб'яницький О.Г., Слав'янська Н.Г. Основи лізингу: Навч. посібник. – К.: Товариство «Знання», 1997. – 138 с.
140. Мосійчук В. Світова практика проведення лізингових операцій та проблеми її впровадження в Україні // Економіка України. – 1995. – № 3. – С. 37 – 42.

141. Моссаковский В.Б. Особенности организации учета на предприятиях в странах с рыночной экономикой // Экономика сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий. – 1991. – № 7. – С. 57.
142. Настенко А., Васина Т. Избежать проедания основных производственных фондов // Экономист. – 1992. – № 5. – С. 21 – 29.
143. Недов П.П., Прусенко С.А. Амортизационные отчисления – реальный источник финансовых инвестиций // Автошляховик України. – 1995. – № 3. – С. 2 – 4.
144. Недов П.П., Прусенко С.А. Комплексный анализ и прогнозирование финансовой деятельности предприятия в современных условиях хозяйствования // Авто-шляховик України. – 1996. – № 4. – С. 23 – 26.
145. Неруш Ю.М. Коммерческая логистика: Учебник для вузов. – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1997. – 271 с.
146. Нікбахт Е., Гроппелі А. Фінанси: Пер. з англ. В.Ф.Овсієнка та В.Я. Мусієнка. – К.: Вік, Глобус, 1992. – 383 с.
147. Николин В.И. Автотранспортный процесс и оптимизация его элементов. – М.: Транспорт, 1990. – 191 с.
148. Обыденков А.П. Управление автомобильным транспортом с применением ЭВМ. – М.: Транспорт, 1989. – 244 с.
149. Обыденков А.П., Ишмуратов Г.В., Козлов Р.К. Совершенствование системы управления автотранспортным предприятием. – М.: Транспорт, 1992. – 230 с.
150. Общая теория статистики: Статистическая методология в изучении коммерческой деятельности: Учебник / А.И. Харламов, О.Э. Башина, В.Т. Бабурин и др.; Под ред. А.А. Спирина, О.Э. Башиной. – М.: Финансы и статистика, 1995. – 296 с.
151. Окландер М. Концепція промислової логістики // Економіка України. – 1993. – № 10. – С. 27 – 33.
152. Окландер М. Логістичний сервіс і методика розрахунку логістичних затрат // Економіка України. – 1998. – № 8. – С. 85 – 87.
153. Окландер М.А. Маркетинг и логистика в предпринимательстве. – Одесса, 1996. – 104 с.

154. Онишко Д. Амортизація – жертва податкової політики // Діло. – 1998. – № 25. – С. 6.
155. Орлов П. Державне регулювання оновлення основних фондів // Економіка України. – 1994. – № 6. – С. 31 – 35.
156. Орлов П., Орлов С. Державна амортизаційна політика // Економіка України. – 1998. – № 8. – С. 31 – 36.
157. Осетинський А. Про Закон України «Про лізинг» / Вищий арбітражний суд України, лист № 01 –8/104 від 23.03.1998 // Діло. – 1998. – № 20. – С. 30 – 31.
158. Остапенко В. Инфляция и воспроизводство основных фондов // Вопросы экономики. – 1994. – № 7. – С. 45 – 55.
159. Павловський М. Шлях України: Шлях вліво, шлях вправо – хибний шлях... – К.: Техніка, 1996. – 152 с.
160. Панченко Є.Г., Дубняк О.І. Деякі аспекти маркетингу на автомобільному транспорті // Автошляховик України. – 1993. – № 1. – С. 6 – 12.
161. Пашенко Ю., Давиденко А. Розвиток і модернізація транспортної системи України // Економіка України. – 1993. – № 9. – С. 28 – 34.
162. Петрова Е.В., Алексеева И.М. Статистика автомобильного транспорта: Учебник. – 4-е изд. – М.: Финансы и статистика, 1988. – 215 с.
163. Піндайк Р.С., Рубінфелд Д.Л. Мікроекономіка: Пер. з англ. А. Олійник, Р. Скільський. – К.: Основи, 1996. – 646 с.
164. Плотников О. Економіка сучасної України: виміри деградації // Політична думка. – 1997. – № 3. – С. 59 – 70.
165. Повышение эффективности грузовых автомобильных перевозок: Сборник статей / Отв. ред. А. Баублис. – Вильнюс, 1986. – 179 с.
166. Пода А.К., Вашків О.П., Куц Л.Л. Мікроекономіка. Збірник задач для еконо-мічних спеціальностей: Навч. посібник. – К.: ІСДО, 1995. – 123 с.
167. Положення про порядок нарахування амортизаційних відрахувань по основ-них засобах у народному господарстві // Бухгалтерский учет. – 1991. – № 4. – С. 74 – 78.
168. Положення про Міністерство транспорту України // Зібрання постанов Уряду України. – 1993. – № 6. – Ст. 101 – 102.

169. Положення про порядок застосування норм прискореної амортизації активної частини (машин, устаткування, транспортних засобів) основних виробничих фондів. Затверджене наказом Мінфіну і Мінекономіки України від 6 червня 1994 р. № 48159 // Бизнес. Документы, комментарии, консультации. – 1994. – № 29. – С. 1 – 2.
170. Положення про національного автомобільного перевізника. Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 11 липня 1994 р. № 475 // Урядовий кур'єр. – 1994. – № 112 – 113. – С. 12.
171. Положення про порядок визначення амортизації та віднесення амортизаційних відрахувань на витрати виробництва (обігу) // Діло. – 1996. – № 78.
172. Положення про профілактичне обслуговування і ремонт рухомого складу автомобільного транспорту. Затверджене Міністерством транспорту України 6 квітня 1994 р. // Все о бухгалтерском учете. – 1997. – № 43. – С. 28 – 30, 35 – 37.
173. Попередні підсумки розвитку економіки у 1997 році коментує Голова Держ-комстату України О. Осауленко // Урядовий кур'єр. – 1998. – № 10 – 11. – С. 6.
174. Попченко Т.Я. Предприятия автотранспорта в период перехода к рыночной экономике // Автошляховик України. – 1995. – № 2. – С. 12 – 13.
175. Попченко Я.А., Луцкер Г.Д. Пути повышения эффективности грузовых автомобильных перевозок. – М.: Транспорт, 1986. – 94 с.
176. Порядок індексації балансової вартості основних фондів підприємств, організацій та установ у зв'язку з підвищенням цін // Діло. – 1993. – № 68.
177. Порядок проведення індексації балансової вартості основних фондів підприємств, організацій та установ за станом на 1 січня 1995 року (крім основних фондів житла) // Діло. – 1995. – № 15.
178. Порядок проведення індексації балансової вартості основних фондів підприємств, організацій та установ за станом на 1 квітня 1996 року (крім об'єктів житлового фонду) // Діло. – 1996. – № 48.

179. Постанова Кабінету Міністрів України від 3 березня 1992 р. № 104 «Про тарифи на перевезення вантажів і пасажирів автомобільним транспортом» // Зібрання постанов Уряду України. – 1992. – № 4. – С. 16 – 17.
180. Постанова Кабінету Міністрів України від 7 травня 1992 р. № 229 «Про проведення загальної переоцінки основних фондів, залік взаємної заборгованості підприємств і поповнення оборотних засобів державних підприємств та організацій» // Зібрання постанов Уряду України. – 1992. – № 5. – Ст. 121.
181. Постанова Кабінету Міністрів України від 3 серпня 1993 р. № 598 «Про проведення індексації основних фондів у народному господарстві України».
182. Постанова Кабінету Міністрів України від 18 серпня 1994 р. № 567 «Про заходи щодо створення безпечних умов для міжміських і міжнародних перевезень автомобільним транспортом» // Зібрання постанов Уряду України. – 1994. – № 11. – С. 85 – 87.
183. Постанова Кабінету Міністрів України від 17 січня 1995 р. № 34 «Про проведення індексації основних фондів та визначення розмірів амортизаційних відрахувань на повне їх відновлення у 1995 році» // Діло. – 1995. – № 9.
184. Постанова Кабінету Міністрів України від 17 серпня 1995 р. № 656 «Про вдосконалення системи ліцензування внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом» // Зібрання постанов Уряду України. – 1996. – № 1. – С. 38 – 39.
185. Постанова Кабінету Міністрів України від 6 вересня 1996 р. № 1075 «Про затвердження положення про порядок визначення амортизації та віднесення амортизаційних відрахувань на витрати виробництва (обігу)» // Разом. – 1996. – № 32. – С. 1.
186. Постанова Кабінету Міністрів України від 16 травня 1996 р. № 523 «Про проведення індексації балансової вартості основних фондів та визначення розмірів амортизаційних відрахувань на повне їх відновлення у 1996 – 1997 роках» // Діло. – 1996. – № 48.

187. Постанова Кабінету Міністрів України від 6 вересня 1996 р. № 1075 «Про затвердження положення про порядок визначення амортизаційних відрахувань на витрати виробництва (обігу)» // Діло. – 1996. – № 78.
188. Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 1996 р. № 1512 «Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів» // Зібрання постанов Уряду України. – 1996. – № 21. – Ст. 588. – С. 116 – 118.
189. Прауде В.Р., Білий О.Б. Маркетинг: Навч. посібник. – К.: Вища школа, 1994. – 256 с.
190. Прилуцкий Л. Финансовый лизинг. Правовые основы, экономика, практика. – М.: Изд-во «Ось – 89», 1997. – 272 с.
191. Примак Т. Удосконалення методів прогнозування величини попиту на авто-перевезення // Економіка України. – 1994. – № 7. – С. 87 – 89.
192. Принят Закон «Об амортизации» // Бизнес. – № 49. – С. 14.
193. Програма діяльності Кабінету Міністрів України. Схвалена постановою Верховної Ради України від 15 жовтня 1996 року № 412. – К., 1996. – 143 с.
194. Промышленная логистика. Логистико-ориентированное управление организационно-экономической устойчивостью промышленных предприятий в рыночной среде / Под ред. Л.А. Колобова. – М.: Изд-во МГТУ им. Н.Э. Баумана, 1997. – 204 с.
195. Про підсумки роботи автопідприємств Укравтотрансу на виконання галузевої угоди за 1996 рік // Доповідь голови Державного департаменту автомобільного транспорту України Раді Держдепартаменту «Укравтотранс» 17 січня 1997 р.
196. Про повернення переказаних у державний бюджет амортизаційних відрахувань / Лист Головної державної податкової інспекції України від 18 квітня 1996 р. № 10 – 115/11 – 2484 // Діло. – 1996. – № 76.
197. Про стан заборгованості автотранспортних підприємств Державного департаменту автомобільного транспорту України перед бюджетом, Пенсійним фондом та з виплат заробітної плати станом на 20.01.1997 р. // Матеріали Державного департаменту автомобільного транспорту України. – 1997.

198. Прудка Н. Финансовый лизинг от IBM // Финансовая консультация. – 1997. – № 14. – С. 11 – 12.
199. Пугачова М.В., Сирота В.М. Обстеження економічної кон'юнктури в Україні // Автошляховик України. – 1996. – № 4. – С. 2 – 5.
200. Ребров Ю.В. Проблемы использования основных производственных фондов. – М.: Экономика, 1974. – 112 с.
201. Рева В.М., Рудзинський В.В. Вантажний парк малотоннажних автомобілів. Яким він має бути? // Автошляховик України. - 1995. - № 2. - С. 2 - 3.
202. Редзюк А.М. Застосування міжнародних стандартів в Україні // Автошляховик України. – 1997. – № 4. – С. 7 – 8.
203. Редзюк А.М. Концепція розвитку автомобілебудування та автотранспортного комплексу України // Автошляховик України. – 1992. – № 3. – С. 2 – 5.
204. Рекомендації щодо порядку застосування індексів інфляції / Лист заступника Міністра статистики України О.В. Гашицького від 8 квітня 1997 р. № 12-3-9/160.
205. Рогова Р.Н. Экономический анализ баланса автотранспортного предприятия. – М.: Транспорт, 1988. – 81 с.
206. Рудченко О., Омельянчик Н., Тютюн М. Методичні підходи до регулювання процесу відтворення основних фондів // Економіка України. – 1997. – № 2. – С. 52 – 58.
207. Рушак Є.В., Кучера Т.Я. Визначення тарифів за перевезення вантажів автомобільним транспортом // Автошляховик України. – 1996. – № 3. – С. 18 – 20.
208. Рушак Є.В. Раціональне використання транспортних засобів у сільському господарстві // Автошляховик України. – 1996. – № 1. – С. 6 – 8.
209. Сергеев И. Логистика и ее применение на предприятии // Российский эконо-мический журнал. – 1994. – № 9. – С. 41 – 44.
210. Сіденко В. Пастки посткомуністичних економічних перетворень // Політична думка. – 1997. – № 4. – С. 61 – 76.
211. Скаленко О. Як назвати нашу кризу? // Сучасність. – 1998. – № 1. – С. 80 – 83.

212. Скорик А.П. Концепция перехода автотранспорта общего пользования к рыночным отношениям // Автошляховик України. – 1992. – № 2. – С. 2 – 6.
213. Слав'янська Л.Г. Організація лізингових відносин на підприємствах України: Автореф. дис. ...канд. екон. наук. – Суми, 1997. – 19 с.
214. Смалюк Г. Методика моделювання прийняття оптимальних рішень в умовах невизначеності на мікрорівні // Вісник Тернопільської академії народного господарства. Матеріали другої міжнародної наукової конференції «Проблеми економічної інтеграції України в Європейський Союз: мікроекономічний аспект». – Тернопіль, 1997. – С. 170 – 172.
215. Смеян Ю., Холощак О. Бухгалтерські проводки по операціях з оперативної і фінансової оренди // Галицькі контракти. – 1998. – № 17. – С. 128 – 129.
216. Смирнов А.Л. Лизинговые операции. – М.: Издательство АО «Консалт-банк», 1995. – 136 с.
217. Соціально-економічне становище України у 1996 році / Повідомлення Міністерства статистики // Урядовий кур'єр. – 1997. – № 26 – 27. – С. 7 – 10.
218. Справочник по организации и планированию грузовых автомобильных перевозок / И.Г. Крамаренко и др.: Под ред. И.Г. Крамаренко. – К.: Техніка, 1991. – 206 с.
219. Справочник по рентабельности эксплуатации грузовых автомобилей. – К.: Техніка, 1980. – 160 с.
220. Статистика: Підручник / А.В. Головач, А.М. Єріна, О.В. Козирєв та ін.; За ред. А.В. Головача, А.М. Єріної, О.В. Козирєва. – К.: Вища школа, 1993. – 623 с.
221. Статистика рынка товаров и услуг: Учебник / Под ред. И.К. Беляевского. – М.: Финансы и статистика, 1995. – 432 с.
222. Супруненко В., Жадан А. Індексція балансової вартості основних фондів підприємств і організацій у 1996 році // Економіка, фінанси, право. – 1996. – № 12. – С. 38 – 42.
223. Суторміна В.М., Федосов В.М., Рязанова Н.С. Фінанси зарубіжних корпорацій. – К.: Либідь, 1993. – 248 с.
224. Сухова Л.Ф. Модели и методы оптимизации размещения грузового автомобильного транспорта. – М.: Транспорт, 1991. – 127 с.

225. Терещенко О. Державне сприяння реструктуризації та санації підприємств // Економіка України. – 1998. – № 2. – С. 27 – 34.
226. Типовой проект по разработке КС УКПП и ЭИР: РД 238 УССР 84001-42-81 Минтранс УССР. – К., 1981. – 218 с.
227. Ткаченко А.Н., Игнатенко А.С., Марунич В.С. Международным перевозкам – законодательную основу // Автошляховик України. – 1997. – № 1. – С. 2 – 5.
228. Транспорт і зв'язок України: Стат. збірник / Державний комітет статистики України; Відповідальний за випуск О.В. Голуб. – К.: Інформаційно-видавничий центр Держкомстату України, 1997. – 150 с.
229. Транспортная логистика. – М.: Бранусс, 1996. – 145 с.
230. Транспортный налог снова увеличился // Посредник. – 1997. – № 20. – С. 15.
231. Тульчинский Л. Закон опережения темпов развития транспорта // Автомобильный транспорт. – 1997. – № 2. – С. 26 – 28.
232. Указ Президента України від 26 листопада 1992 р. № 581/92 «Про Міністерство транспорту України» // Зібрання постанов Уряду України. – 1993. – № 6. – Ст. 101 – 102.
233. Указ Президента України від 18 липня 1996 р. «Про заходи щодо реформування інвестиційної політики в Україні» // Галицькі контракти. – 1996. – № 33.
234. Україна у цифрах у 1996 році: Короткий статистичний довідник. – К.: Наукова думка, 1997. – 170 с.
235. Україна у цифрах у 1997 році: Короткий статистичний довідник / Міністерство статистики України; Відповідальний за випуск В.В. Самченко. – К.: Техніка, 1998. – 143 с.
236. Ферстер Э., Ренц Б. Методы корреляционного и регрессионного анализа. – М.: Финансы и статистика, 1983. – 302 с.
237. Фукс А. Оцінка основного капіталу і його індексація в умовах інфляції // Економіка України. – 1996. – № 7. – С. 46 – 51.
238. Фукс А. Прискорена амортизація: можливості і перспективи // Економіка України. – 1995. – № 9. – С. 90 – 93.

239. Хабутдинов Р.А. Маркетинговая методика системного анализа конструкции автомобиля при обновлении подвижного состава // Автошляховик України. – 1994. – № 3. – С. 4 – 6.
240. Хабутдинов Р.А. Маркетинговая методология энергоресурсосберегающего обновления парка подвижного состава автотранспорта // Автошляховик України. – 1994. – № 2. – С. 8 – 11.
241. Хабутдинов Р.А. Технично-економическое управление интенсивным развитием автотранспорта в условиях рынка // Автошляховик України. – 1993. – № 1. – С. 17 – 20.
242. Хайман Д.Н. Современная микроэкономика: анализ и применение. В 2 т.: Пер. с англ. – М.: Финансы и статистика, 1992.
243. Харів П.С., Зятковський І.В., Вашків О.П., Михайлюк З.І., Собко О.М. Зношення і амортизація основних виробничих фондів та їх вплив на інноваційні процеси. – Тернопіль, 1996. – 28 с.
244. Ходош М.С., Дасковский Б.А. Организация, экономика и управление перевозками грузов автомобильным транспортом. – М.: Транспорт, 1989. – 286 с.
245. Худицький В. Обираючи лізинг, підрахуйте вигоду // Діло. – 1998. – № 20. – С. 4.
246. Цветов Ю.М. Эффективность использования автотранспортных средств. – М.: Знание, 1987. – 63 с.
247. Чеботаев А.А. Специализированные автотранспортные средства. Выбор и эффективность применения. – М.: Транспорт, 1988. – 156 с.
248. Шубіна Л. ТВО «Львівавтотранс» у Європі заробляє, в Україні – вкладає // Діло. – 1998. – № 5. – С. 24 – 25.
249. Шульман А. Рынок с прицепом на будущее // Бизнес. – 1997. – № 51. – С. 84 – 85.
250. Шмонин А. Ускоренная амортизация: мифы и реальность // Вопросы экономики. – 1991. – № 11. – С. 48 – 49.
251. Шморгун О. Україна: шлях відродження (економіка, політика, культура). – К., 1994. – 208 с.
252. Шустова Е. Возможности обновления основных фондов в промышленности // Экономист. – 1992. – № 9. – С. 69 – 72.
253. Якушев А.Ж. Проблемы использования маркетинга как метода управления автомобильным транспортом в сфере международных перевозок грузов //

- Ком-плексное ТЭО народного хозяйства грузовыми перевозками: Материалы семинара / МДНТП. – М., 1990. – С. 75 – 78.
254. Яновський О. Лізинг як форма підприємницької діяльності // Економіка України. – 1994. – № 11. – С. 90 – 92.
255. Ballou R.H. Basic business logistics. – New York, 1987. – 438 p.
256. Beg D., Fisher S., Dornbusch R. Ekonomia. – Warszawa: Panstwowe Wydawnictwo Economiczne, 1993. – 576 s.
257. Bergstrem S., Piotrowski K. Zastosowanie logistyki w transporcie krajow kapitalistycznych // Przegląd komunikacyjny. – 1987. – 26, № 7. – S. 129 – 132.
258. Case K.E., Fair R.C. Principles of economics. – New Jersey: Prentice Hall, Englewood Cliffs, 1989. – 1025 p.
259. Effective Logistics Managment // International Journal of Physical Distribution. – 1988. – № 2/3.
260. Junemann R. Neueste Entwicklungen im Materialflusssystem der Unternehmen als logistische Umschlagsknoten // Dokumentation Transport 82. – Munchen, 1983. – S. 111 – 142.
261. Le monde boude // Transp. publ. – 1994. – № 928. – P. 42 – 49.
262. Logistik zur Diskussion freigegeben // Logistic heute. – 1991. – № 7 – 8. – S. 30 – 34.
263. Mansfield E. Microeconomics. Theory / Applications. – Seventh edition. – New York: W.W. Norton, 1991. – 622 p.
264. Robetson R. Logistics excellence leags to corporate Profitability // Canadian Transportation and Distribution Management. – 1986. – № 11. – P. 40 – 49.
265. Sibling J. Rationeller forgern, transportieren und lagern // Transport, Forder-und-Lager technik. – 1984. – № 7 – 8. – S. 7 – 12.
266. Winiger Verkenr produziennenmehr Guter transportieren / Vellmar A. // INVFA Transp. Rdsch. – 1994. 15. – № 4. – S. 20 – 22.

Додаток А

Обчислення параметрів кореляційної залежності фондівіддачі основних виробничих фондів вантажних автотранспортних підприємств Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей

Параметри кореляційної залежності фондівіддачі від впливу факторів (рівня використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві, коефіцієнта використання пробігу, виробітку спискової автомобіле-тонни) здійснюється шляхом складання і розв'язування системи нормальних рівнянь. Лінійній моделі відповідає система рівнянь з двома невідомими:

$$\Sigma y = an + b\Sigma x$$

$$\Sigma xy = a\Sigma x + b\Sigma x^2.$$

Параболічній моделі відповідає система рівнянь з трьома невідомими:

$$\Sigma y = an + b\Sigma x + c\Sigma x^2$$

$$\Sigma xy = a\Sigma x + b\Sigma x^2 + c\Sigma x^3$$

$$\Sigma x^2y = a\Sigma x^2 + b\Sigma x^3 + c\Sigma x^4.$$

В результаті обчислень розрахункових сум (Σy , Σx , Σx^2 , Σx^3 , Σx^4 , Σxy , Σx^2y), здійснених з допомогою ЕОМ, складено такі системи рівнянь для визначення впливу кожного з досліджуваних чинників:

а) рівень використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві:

Івано-Франківська область

$$9,111 = 24a + 5,004b + 1,285c$$

$$2,163 = 5,004a + 1,285b + 0,376c$$

$$0,56 = 1,285a + 0,376b + 0,212c .$$

Львівська область

$$34,553 = 39a + 9,192b + 2,842c$$

$$8,758 = 9,192a + 2,842b + 1,129c$$

$$2,633 = 2,842a + 1,129b + 0,566c .$$

Тернопільська область

$$11,439 = 34a + 5,603b + 1,297c$$

$$1,994 = 5,603a + 1,297b + 0,426c$$

$$0,423 = 1,297a + 0,426b + 0,189c .$$

Регіон

$$55,103 = 97a + 19,799b + 5,424c$$

$$12,915 = 19,799a + 5,424b + 1,931c$$

$$0,877 = 5,424a + 1,931b + 3,615c ;$$

б) коефіцієнт використання пробігу:

Івано-Франківська область

$$9,111 = 24a + 9,32b$$

$$3,874 = 9,32a + 4,278b.$$

Львівська область

$$34,553 = 39a + 15,49b$$

$$14,67 = 15,49a + 7,361b.$$

Тернопільська область

$$11,439 = 34a + 12,3b$$

$$4,451 = 12,3a + 5,191b.$$

Регіон

$$55,103 = 97a + 37,11b$$

$$22,995 = 37,11a + 16,831b.$$

б) річний виробіток спискової автомобіле-тонни:

Івано-Франківська область

$$9,111 = 24a + 49,95b$$

$$32,554 = 49,95a + 187,788b.$$

Львівська область

$$34,553 = 39a + 118,42b$$

$$137,549 = 118,42a + 511,281b.$$

Тернопільська область

$$11,439 = 34a + 79,49b$$

$$39,381 = 79,49a + 307,874b.$$

Регіон

$$55,103 = 97a + 247,86b$$

$$209,484 = 247,86a + 1006,942b.$$

Щільність зв'язку між результативною (фондовіддачею) та факторною (рівнем використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві, коефіцієнтом використання пробігу, річним виробітком спискової автомобіле-тонни) ознаками встановлюється з допомогою коефіцієнта детермінації, який обчислюється за формулою:

$$R^2 = \frac{\sigma_{yx}^2}{\sigma_y^2}$$

$$\text{де, } \sigma_{yx}^2 = \Sigma(y - Y_x)^2 / n,$$

$$\sigma_y^2 = \Sigma(y - y_{cp})^2 / n.$$

На основі даних про зв'язок фондовіддачі основних виробничих фондів вантажних АТП регіону від рівня використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві здійснимо необхідні підрахунки, попередньо обчисливши з допомогою ЕОМ відповідні розрахункові суми ($\Sigma(y - Y_x)^2$, $\Sigma(y - y_{cp})^2$), отримаємо:

$$\sigma_{yx}^2 = 63,802832 / 97 = 0,657761;$$

$$\sigma_y^2 = 68,370144 / 97 = 0,704847.$$

$$\text{Тоді } R^2 = 0,657761 / 0,704847 = 0,9332.$$

Перевірка істотності зв'язку здійснюється за допомогою F-критерію, який обчислюється за формулою:

$$\text{де } k_1 = m - 1,$$

$$k_2 = n - m,$$

де n і m відповідно кількість елементів сукупності і груп.

$$0,9332 \quad 97 - 3$$

$$F = 1 - 0,9332 \cdot 3 - 1 = 656,6.$$

Фактичне значення F-критерію порівнюється з критичним, яке береться з відповідних таблиць критичних значень F-критерію.

Середня помилка коефіцієнта регресії обчислюється за формулою:

$$\mu = \frac{\sigma_e^2}{\sigma_x^2 (n - 2)}$$

де σ_e^2 – залишкова дисперсія ($\sigma_y^2 - \sigma_{yx}^2$).

$$\sigma_x^2 = \frac{\sum x^2}{n} - \left(\frac{\sum x}{n}\right)^2$$

$$\sigma_e^2 = 0,704847 - 0,657761 = 0,047086.$$

$$\sigma_x^2 = 5,424195 / 97 - (19,799 / 97)^2 = 0,014257.$$

В цілому по автопідприємствах досліджуваного регіону на основі даних про залежність фондівдачі від рівня використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві

$$\mu = \frac{0,047086}{0,0142257 (97 - 2)} = 0,1865.$$

Величина граничної помилки залежить від імовірності P :

$$\Delta\mu = t \cdot \mu$$

де t – коефіцієнт довіри. Для імовірності $P = 0,96602$ $t = 2,12$ (див. таблиці значень інтеграла ймовірностей нормального закону розподілу). Отже,

$$\Delta\mu = 2,12 \cdot 0,1865 = 0,3953,$$

а довірчі межі коефіцієнта регресії:

$$4,5168 - 0,3953 \leq b \leq 4,5168 + 0,3953$$

$$4,1215 \leq b \leq 4,9121.$$

За аналогією здійснюються обчислення в розрізі областей, а також по інших факторних ознаках (коефіцієнти використання пробігу, виробітку спискової автомобіле-тонни).

Додаток Б

Обчислення параметрів множинної регресії

Визначення величин параметрів множинної регресії здійснюється на основі розв'язку системи нормальних рівнянь. Оскільки в дисертаційному дослідженні встановлюється зв'язок між результативною ознакою та трьома факторними ознаками, то система кореляційних рівнянь має такий вигляд:

$$\Sigma y = b_0 n + b_1 \Sigma x_1 + b_2 \Sigma x_2 + b_3 \Sigma x_3$$

$$\Sigma x_1 y = b_0 \Sigma x_1 + b_1 \Sigma x_1^2 + b_2 \Sigma x_1 x_2 + b_3 \Sigma x_1 x_3$$

$$\Sigma x_2 y = b_0 \Sigma x_2 + b_1 \Sigma x_1 x_2 + b_2 \Sigma x_2^2 + b_3 \Sigma x_2 x_3$$

$$\Sigma x_3 y = b_0 \Sigma x_3 + b_1 \Sigma x_1 x_3 + b_2 \Sigma x_2 x_3 + b_3 \Sigma x_3^2.$$

В результаті обчислень розрахункових сум ($\Sigma x_1 x_2$, $\Sigma x_1 x_3$, $\Sigma x_2 x_3$), здійснених за допомогою ЕОМ, складено такі системи нормальних рівнянь в розрізі вантажних АТП досліджуваних областей:

Івано-Франківська область

$$9,111 = 24b_0 + 5,004b_1 + 9,32b_2 + 49,95b_3$$

$$2,163 = 5,004b_0 + 1,285b_1 + 2,028b_2 + 11,041b_3$$

$$3,847 = 9,32b_0 + 2,0028b_1 + 4,278b_2 + 21,416b_3$$

$$32,554 = 49,95b_0 + 11,041b_1 + 21,416b_2 + 187,788b_3.$$

Львівська область

$$34,553 = 39b_0 + 9,192b_1 + 15,49b_2 + 118,42b_3$$

$$8,758 = 9,192b_0 + 2,842b_1 + 3,63b_2 + 30,151b_3$$

$$14,67 = 15,49b_0 + 3,63b_1 + 7,361b_2 + 50,046b_3$$

$$137,549 = 118,42b_0 + 30,151b_1 + 50,046b_2 + 511,281b_3.$$

Тернопільська область

$$11,439 = 34b_0 + 5,603b_1 + 12,3b_2 + 74,49b_3$$

$$1,994 = 5,603b_0 + 1,297b_1 + 2,08b_2 + 14,719b_3$$

$$4,451 = 12,3b_0 + 2,08b_1 + 5,191b_2 + 32,015b_3$$

$$39,381 = 79,49b_0 + 14,719b_1 + 32,015b_2 + 307,874b_3.$$

Регіон

$$55,103 = 97b_0 + 19,799b_1 + 37,11b_2 + 247,86b_3$$

$$12,9151 = 19,799b_0 + 5,4242b_1 + 7,7387b_2 + 55,9114b_3$$

$$22,9945 = 37,11b_0 + 7,7387b_1 + 16,8307b_2 + 103,477b_3$$

$$209,4843 = 247,86b_0 + 55,9114b_1 + 103,477b_2 + 1006,9418b_3.$$

ДОДАТОК В

Розрахунок резервів зростання фондівдачі вантажних автотранспортних підприємств

Фактор	Середнє значення факторної ознаки			Максимальне значення факторної ознаки	Резерви зростання факторної ознаки			Коефіцієнт	Резерви підвищення фондівдачі, ткм/грн.		
	загальна середня величина	середня величина нижчої групи	середня величина вищої групи		мінімальний	середній прогресивний	максимальний		мінімальний	середній прогресивний	максимальний
Івано-Франківська область											
Коефіцієнт використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві	0,209	0,136	0,324	0,467	+0,040	+0,053	+0,143	0,703	+0,028	+0,037	+0,101
Коефіцієнт використання пробігу	0,388	0,241	0,536	0,680	+0,074	+0,074	+0,144	0,067	+0,005	+0,005	+0,010
Річний виробіток спискової автомобіле-тонни, ткм	2,081	0,691	4,510	5,630	+0,521	+0,911	+1,120	0,159	+0,083	+0,145	+0,178
РАЗОМ									+0,116	+0,187	+0,379
Львівська область											
Коефіцієнт використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві	0,236	0,107	0,357	0,541	+0,053	+0,026	+0,184	0,234	+0,012	+0,060	+0,043
Коефіцієнт використання пробігу	0,397	0,300	0,553	0,749	+0,037	+0,060	+0,196	0,273	+0,010	+0,016	+0,054
Річний виробіток спискової автомобіле-тонни, ткм	3,036	0,850	4,935	7,532	+0,456	+0,730	+3,000	0,206	+0,009	+0,150	+0,618
РАЗОМ									+0,031	+0,226	+0,715
Тернопільська область											
Коефіцієнт використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві	0,165	0,116	0,254	0,385	+0,017	+0,031	+0,131	0,167	+0,003	+0,005	+0,022
Коефіцієнт використання пробігу	0,362	0,244	0,538	0,650	+0,192	+0,072	+0,112	0,085	+0,016	+0,006	+0,010
Річний виробіток спискової автомобіле-тонни, ткм	2,338	1,294	4,468	5,980	+0,368	+1,378	+1,512	0,107	+0,039	+0,147	+0,162
РАЗОМ									+0,058	+0,158	+0,194
Регіон											
Коефіцієнт використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві	0,204	0,117	0,312	0,541	+0,035	+0,043	+0,229	0,524	+0,018	+0,023	+0,120
Коефіцієнт використання пробігу	0,383	0,266	0,542	0,749	+0,022	+0,038	+0,207	0,124	+0,003	+0,005	+0,026
Річний виробіток спискової автомобіле-тонни, ткм	2,555	1,322	4,645	7,532	+0,458	+0,776	+2,887	0,174	+0,080	+0,135	+0,502
РАЗОМ									+0,101	+0,163	+0,648

