

УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ

СЛОБОДЯНИК ЮЛІЯ БОРИСІВНА

УДК 658.15:656.3 (043)

**ФІНАНСОВИЙ МЕХАНІЗМ ФУНКЦІОНУВАННЯ
ПІДПРИЄМСТВ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОТРАНСПОРТУ
В СУЧАСНИХ УМОВАХ**

Спеціальність 08.04.01 – фінанси, грошовий обіг і кредит

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Суми – 2005

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській академії банківської справи
Національного банку України.

Науковий керівник – кандидат економічних наук, доцент
Плікус Ірина Йосипівна,
Українська академія банківської справи,
кафедра бухгалтерського обліку та аудиту

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор,
заслужений діяч науки і техніки України
Сич Євген Миколайович,
Київський університет економіки та технологій
транспорту, завідувач кафедри економіки
підприємств транспорту;
кандидат економічних наук, доцент
Маліков Володимир Васильович,
Харківський національний
автомобільно-дорожній університет,
завідувач кафедри обліку та аудиту

Провідна установа – Донецький національний університет,
кафедра фінансів і банківської справи,
Міністерство освіти і науки України,
м. Донецьк

Захист дисертації відбудеться “ ___ ” _____ 2005 р. о ___ год.
на засіданні спеціалізованої вченої ради К 55.081.01 в Українській
академії банківської справи за адресою: 40030, м. Суми, вул. Петро-
павлівська, 57, зала засідань вченої ради.

З дисертацією можна ознайомитися в бібліотеці Української
академії банківської справи за адресою: 40030, м. Суми, вул. Петропа-
влівська, 57.

Автореферат розісланий “ ___ ” _____ 2005 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

В.В. Коваленко

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Пасажирський комплекс транспортної галузі є однією із тих сфер діяльності, де у процесі розвитку ринкових відносин зберігають свою актуальність проблеми знаходження оптимального поєднання вільного підприємництва і державного регулювання. З одного боку, за час проведення економічних реформ було введено систему вільного ціноутворення на продукцію, яку використовують пасажирські автотранспортні підприємства, з іншого – ціни на послуги пасажирського автотранспорту продовжують залишатися жорстко регульованими. До того ж, у сучасних умовах, які характеризуються економічною нестабільністю, у підприємств пасажирського автотранспорту виникли проблеми, пов'язані з такими факторами, як: відсутність ефективного механізму інвестування в технічне переобладнання та модернізацію матеріальної бази автотранспорту; поступове закриття нерентабельних, але соціально необхідних автобусних маршрутів; відсутність державної системи компенсації перевізникам витрат, пов'язаних з перевезенням пільгових категорій пасажирів; наявність нерівноправних умов функціонування автотранспортних підприємств різних форм власності; відсутність узгодженої системи законодавчо-правових актів, а також адаптованого до сучасних умов фінансового механізму.

Дослідження теоретичних та практичних аспектів вищезазначених проблем відображені в працях провідних фахівців, зокрема Б. Геронімуса, С. Голованенка, І. Єфремова, О. Єдіна, Я. Ігудесмана, В. Кобозєва, І. Малікова, А. Редзюка, В. Самарухи, Є. Сича, В. Шинкаренка, В. Штанова та ін. У працях вітчизняних та зарубіжних вчених І. Балабанова, В. Буряковського, О. Ковалюк, В. Москаленка, В. Опаріна, А. Поддєрьогіна, Б. Райзберга, А. Шеремета та ін. достатньо ґрунтовно досліджені теоретичні питання функціонування фінансового механізму та його структури на макро- та мікрорівні. Разом з цим, високо оцінюючи результати досліджень названих авторів, слід констатувати, що наукових досліджень стосовно розвитку фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту поки що недостатньо. Тому слід зазначити об'єктивну необхідність подальшого поглиблення науково-методичних підходів до формування та функціонування фінансового механізму підприємств пасажирського автотранспорту з урахуванням галузевих особливостей.

Все вищевикладене обумовило вибір теми дисертаційної роботи, актуальність дослідження наукової проблеми та її практичну важливість.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Напрямок дисертаційного дослідження визначається Державною концепцією реформування транспортного сектора економіки, Стратегією розвитку автотранспортної галузі України. Наукові результати, теоретичні положення і висновки дослідження були використані при виконанні науково-дослідної теми “Сучасні технології фінансово-банківської діяльності в Україні” (номер державної реєстрації 0102U006965).

Мета і задачі дослідження. Метою дисертаційної роботи є розробка теоретичних і науково-методичних підходів до формування фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту в сучасних умовах.

Відповідно до мети дисертаційної роботи були поставлені наступні задачі:

- узагальнити теоретичні дослідження фінансового механізму підприємств і виявити специфічні ознаки функціонування та фінансування пасажирського автотранспорту з метою визначення напрямків удосконалення їх фінансового механізму;
- визначити роль державного регулювання в процесі функціонування фінансового механізму підприємств пасажирського автотранспорту;
- зазначити передумови побудови фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту на основі аналізу діяльності цих підприємств та визначити напрямки вирішення основних проблем фінансування пасажирського автотранспорту;
- конкретизувати економічну сутність поняття “фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту”, враховуючи їх соціальну функцію, встановити особливості цього механізму та визначити структуру і принципи його побудови;
- проаналізувати економічні інтереси суб’єктів пасажирського автотранспортного ринку з метою їх збалансування для підвищення ефективності функціонування фінансового механізму;
- розробити систему конкретних заходів щодо забезпечення сталого розвитку підприємств пасажирського автотранспорту.

Об’єктом дослідження є процес функціонування фінансового механізму підприємств пасажирського автотранспорту з урахуванням особливостей галузі.

Предметом дослідження є сукупність фінансових важелів, що використовуються державою і підприємствами пасажирського автотранспорту для забезпечення їх стабільної роботи.

Методи дослідження. В процесі роботи залежно від конкретних цілей і задач було використано наступні методи економічного аналізу та вивчення економічних процесів: розрахунково-аналітичний, економіко-статистичний, порівняльний аналіз – для оцінки роботи підприємств пасажирського автотранспорту та визначення тенденцій розвитку галузі пасажирських автотранспортних перевезень в цілому; системний підхід та логічне моделювання – при розробці фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту та заходів щодо його практичної реалізації; спостереження та узагальнення – для виявлення особливостей взаємодії підприємств автотранспорту та державних органів управління в умовах ринкових відносин.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в наступному:

вперше запропоновано:

- структуру фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту, що являє собою сукупність фінансових взаємовідносин, методів і важелів, які використовуються підприємством і визначаються державою, з метою забезпечення стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту та виконання ними соціальної функції;

удосконалено:

- схему запровадження лізингу в галузі пасажирського автотранспорту, особливою якою є обґрунтований розподіл витрат на придбання рухомого складу між автопідприємствами та державою;
отримали подальшого розвитку:
- використання контрактного фінансування як механізму збалансування економічних інтересів суб'єктів пасажирського автотранспортного ринку;
- підхід до використання бюджетної компенсації витрат пасажирських автопідприємств від перевезення пільгових категорій населення як важеля фінансового механізму функціонування підприємств;
- методичні підходи до визначення пасажирського автотранспортного тарифу як ціни авто послуги;
- використання інвестиційної складової при розрахунку ціни автопослуги, що дає можливість поступово оновити рухомий склад пасажирських автотранспортних підприємств в умовах обмеженості фінансових ресурсів.

Практичне значення одержаних результатів дисертаційного дослідження визначається обґрунтованими пропозиціями і рекомендаціями щодо побудови фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту, який об'єднує методи і важелі фінансового механізму підприємства і державного механізму управління фінансами.

Обґрунтовані в дисертації пропозиції щодо фінансового забезпечення діяльності підприємств пасажирського автотранспорту можуть бути використані в ході розробки регіональних програм інвестиційного розвитку територій.

Результати проведеного дослідження щодо вдосконалення договірних відносин між перевізником та замовником пасажирських автопослуг рекомендуються для використання Державним департаментом автомобільного транспорту при розробці Стратегії розвитку автотранспортної галузі України та інших галузевих нормативних актів.

Наукові результати, теоретичні положення та висновки дослідження були використані в практичній роботі ВАТ "Сумське АТП 15927" щодо розрахунку ціни на автопослуги в приміському сполученні та опрацюванні схеми запровадження лізингу (довідка про впровадження № 162 від 28.05.2004) та Державного підприємства "Сумське обласне автотранспортне управління" щодо розробки заходів поліпшення автотранспортного обслуговування населення області та обласної програми розвитку автомобільного транспорту по Сумській області на 2003-2007 роки (довідка про впровадження № 10/455 від 11.10.2004).

Основні положення та висновки роботи можуть бути використані при підготовці посібників з фінансів підприємств.

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійно виконаною науковою працею, в якій викладено авторський підхід до побудови фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту. Сформульовані в дисертаційній роботі наукові положення, висновки та рекомендації належать особисто автору. З наукових праць, опублікованих

у співавторстві, в роботі використані лише ті положення та ідеї, що є результатом особистої роботи здобувача.

Апробація результатів дисертації. Основні положення і результати виконаного наукового дослідження були оприлюднені на 11 конференціях. Серед них: I Всеукраїнська конференція студентів і аспірантів “Сучасні технології ведення бізнесу в Україні” (м. Київ, 2002), Четверта міжнародна наукова конференція студентів та молодих учених “Управління розвитком соціально-економічних систем: глобалізація, підприємництво, стале економічне зростання” (м. Донецьк, 2003), VII Міжнародна науково-практична конференція “Наука і освіта 2004” (м. Дніпропетровськ, 2004).

Наукові публікації. Основні результати дисертаційного дослідження опубліковані у 19 наукових працях загальним обсягом 4,2 друк. арк., з яких особисто автору належить 3,6 друк. арк., у тому числі 7 статей надруковані у фахових виданнях, 1 стаття – в іншому науковому виданні, 11 – у матеріалах наукових конференцій.

Структура і зміст дисертації. Дисертаційна робота складається із вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 194 сторінки, у тому числі на 57 сторінках розміщені 9 таблиць, 9 ілюстрацій, 3 додатки і список використаних джерел з 238 найменувань.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У першому розділі “Теоретичні аспекти функціонування фінансового механізму підприємств пасажирського автотранспорту” досліджено становлення і розвиток поняття “фінансовий механізм підприємств”, головні особливості транспортної галузі та діяльності підприємств пасажирського автотранспорту, визначено роль державного регулювання галузі пасажирського автотранспорту в економіці України.

У роботі зазначено, що досліджені як загальні проблеми функціонування фінансового механізму, так і особливості його функціонування в різних галузях і сферах економіки. Проте наукових досліджень стосовно фінансового механізму функціонування пасажирського автотранспорту поки що недостатньо.

У результаті дослідження специфічних ознак транспорту та особливостей діяльності пасажирських автопідприємств зазначено, що вони визначатимуть напрямки вдосконалення та особливості функціонування фінансового механізму підприємств пасажирського автотранспорту. До специфічних ознак діяльності пасажирського автотранспорту загального призначення належать: ознаки, які визначають особливості функціонування (в результаті процесу перевезення не створюється новий продукт у вигляді особливої речі; виробництво і споживання являють собою єдиний та одночасний процес; відсутність у структурі витрат на виробництво транспортної продукції витрат на сировину); ознаки, які визначають особливості фінансування.

В процесі аналізу ознак, що визначають особливості фінансування підприємств пасажирського автотранспорту, було з'ясовано наступне.

По-перше, ринок пасажирських автотранспортних послуг був монопольним, повністю регулювався та контролювався державою. На сьогодні на ринку пасажирських автопослуг працюють підприємства різних форм власності та приватні підприємці. Проте конкуренція між перевізниками різних форм власності виявилася нерівноправною з огляду на непорівнянність структури їх витрат та податкового навантаження.

По-друге, при плановій економіці державні автобусні парки належали до категорії планово-збиткових – фінансування інфраструктури здійснювалось за рахунок бюджетних капіталовкладень. При цьому збитки повністю компенсувалися за рахунок перерозподілу прибутку рентабельних таксомоторних і вантажних перевезень, а також виділялися кошти на укріплення ремонтної бази, оновлення рухомого складу.

По-третє, принцип ринкової економіки “вартість послуг повинна бути сплачена споживачем виробнику” діє частково – виконуючи соціальну функцію держави, підприємства пасажирського автотранспорту перевозять окремі групи громадян за пільговими тарифами або безоплатно. При цьому виконання цієї функції для підприємств пасажирського автотранспорту супроводжується витратами, які згідно з Законом України “Про автомобільний транспорт” повинні компенсуватися з бюджету. За даними Мінтрансу України, субвенція для компенсаційних виплат автомобільним перевізникам за перевезення пільгових категорій громадян у 1992 р. становила 170 млн. грн., у 1998 – близько 400 млн. грн., на 2004 р. була передбачена у сумі 146,8 млн. грн., що становить 37 % від розрахункової суми компенсації. З 1993 р. частка платних пасажирів у загальному обсязі приміських та міжміських перевезень пасажирським автотранспортом скоротилася вдвічі – з 80 до 40 %, кількість пільгових пасажирів збільшилась із 7 млн. в 1992 р. до майже 17 млн. громадян.

По-четверте, у процесі розвитку ринкових відносин пасажирський автотранспорт поєднує як вільне підприємництво, так і державне регулювання. З одного боку, маємо нерегульовані ринкові ціни на паливно-мастильні матеріали, запчастини, шини, з іншого – державне регулювання тарифів на приміські та міжміські перевезення. В цих умовах господарювання собівартість перевезень постійно зростає, а державне обмеження вартості проїзду без відповідної компенсації підприємствам понесених експлуатаційних витрат приводить до збитковості функціонування підприємств пасажирського автотранспорту.

В результаті аналізу особливостей діяльності та фінансування пасажирського автотранспорту загального користування було визначено, що вирішення проблем функціонування, фінансування, стимулювання їх діяльності та вплив на розвиток здійснюється на макро- та мікрорівні. Макрорівень містить в собі елементи регулюючих механізмів: державного регулювання ринкових процесів, правового регулювання підприємницької діяльності, соціального регулювання тощо. При цьому зазначено, що державне регулювання діяльності підприємств

пасажирського автотранспорту слід розглядати не як повернення до адміністративної системи опікування підприємствами, а як засіб оптимізації фінансових відносин. Державні органи, проводячи активну соціально-економічну політику, не повинні брати безпосередньої участі в управлінні транспортним виробництвом, але у питаннях дотримання безпеки перевезень, охорони довкілля, досягнення світових стандартів якості обслуговування пасажирів контроль та регулювання з боку держави повинні посилюватися. Мікрорівень конкретизує дії окремих суб'єктів підприємницької діяльності стосовно пошуку варіантів розвитку ринкових можливостей: маркетингові дослідження, розробку власної цінової політики, удосконалення внутрішньої організаційної структури, пошук додаткових джерел фінансування тощо. Узгодження дій на цих рівнях відбуватиметься через функціонування фінансового механізму підприємств пасажирського автотранспорту, що враховує особливості їх діяльності в ринкових умовах.

У другому розділі “Розробка фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту” проведено аналіз діяльності підприємств пасажирського автотранспорту, визначено передумови побудови фінансового механізму їх функціонування, суттєво конкретизовано структурно-цільову схему фінансового механізму функціонування пасажирських автопідприємств; докладно досліджено принцип збалансування інтересів суб'єктів ринку пасажирських автопослуг при побудові фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту, запропоновано використання контрактного фінансування.

Проведений у роботі аналіз стану пасажирського автотранспорту підтверджує його фінансову нестабільність та свідчить про поступовий занепад галузі. Пасажирооборот з 1990 по 2003 роки скоротився майже на 56 %. Аналізуючи перевезення пасажирів по регіонах України, спостерігаємо ті ж самі тенденції, адже проблеми галузі та її стан загалом майже однакові на території всієї держави. Тому аналіз функціонування автопідприємств та передумов побудови фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту проведено на прикладі Сумської області.

Проведений аналіз доводить, що дефіцит фінансових ресурсів викликаний великою часткою пасажирів пільгових категорій і неповною компенсацією із бюджету збитків по їх перевезенню, високим рівнем зносу транспортних засобів, зростанням цін на паливо та енергію, запасні частини, збільшенням поточних витрат на технічне обслуговування та ремонт застарілої техніки. Визначено, що успішне вирішення вказаних проблем значною мірою залежить від функціонування фінансового механізму як складової системи управління підприємством.

У роботі доведено, що фінансовий механізм функціонування пасажирських автопідприємств має деякі особливості, що потребують:

- взаємодії підприємств пасажирського автотранспорту з державними і регіональними органами влади при виконанні соціально значимих перевезень;
- реалізації принципу збалансування інтересів суб'єктів ринку пасажирських автоперевезень, який виявляється в досягненні стабільної роботи підприємств галузі, задоволенні попиту всіх категорій населення на пасажирські перевезення;

- дотримання принципу системності при використанні фінансових методів та важелів для забезпечення стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту.

З урахуванням викладених положень у дисертаційному дослідженні конкретизована структурно-цільова схема фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту (рис. 1) та подано визначення поняття фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту як складової системи управління підприємством, що являє собою сукупність фінансових взаємовідносин, методів і важелів, які використовуються підприємством і визначаються державою з метою забезпечення стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту та виконання ними соціальної функції.

Саме така економічна сутність фінансового механізму функціонування пасажирських автопідприємств визначає, що, з одного боку, фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту тісно пов'язаний із соціально-економічною політикою держави, яка через систему методів стимулювання та регулювання управляє формуванням соціально орієнтованої регульованої ринкової економіки, а з іншого боку, – він пов'язаний з діяльністю конкретних суб'єктів господарювання, які визначають своє місце на ринку автопослуг.

У зв'язку з цим у роботі визначено принципи та зазначено фінансові методи та важелі такої взаємодії, зокрема: фінансування (дотації, субвенції, лізинговий механізм), ціноутворення (рівень, методики розрахунку, регулювання тарифів). Серед зазначених принципів формування та функціонування фінансового механізму підприємств пасажирського автотранспорту особливе місце займає принцип збалансування інтересів. Це пов'язано з тим, що проблеми функціонування пасажирського автотранспорту стосуються інтересів трьох взаємодіючих сторін: населення, що користується послугами пасажирського автотранспорту; виробників транспортних послуг; держави.

Проведений аналіз інтересів дозволив зробити висновок, що існуючі протиріччя інтересів пояснюються наявністю різних ефектів, що виникають у сфері пасажирських автоперевезень (табл. 1). Так, дії держави направлені на досягнення соціального ефекту, тобто забезпечення доступності автопослуг для соціально незахищених категорій населення. З метою досягнення цього ефекту держава регулює та контролює діяльність суб'єктів ринку автопослуг за допомогою законів та нормативних актів. З точки зору автотранспортних підприємств як суб'єктів ринкових відносин, соціальний ефект не має великого значення, вони віддають пріоритет економічному ефекту. Споживачі автотранспортних послуг зацікавлені як в економічному, так і соціальному ефекті: користуватися пільгами, що їх гарантує держава, мати гарантовану можливість поїздки в будь-який населений пункт та сплачувати мінімально можливу ціну за придбання послугу. В роботі підкреслюється, що ефективне функціонування пасажирського автотранспорту неможливе без узгодження цих інтересів.



Рис. 1. Структурно-цільова схема фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту

Характеристика інтересів суб'єктів ринку автотранспортних послуг

Ефект	Інтереси суб'єктів транспортного ринку	Форми забезпечення
Держава		
а) соціально-альний ефект	Забезпечення доступності послуг для соціально незахищених категорій громадян	Введення пільг, зобов'язання АТП перевозити пільговиків
	Збереження маршрутної мережі незважаючи на прибутковість або збитковість рейсів; збільшення обсягу значимих для суспільства автопослуг	Розробка програм на зразок "Сільський автобус", "Шкільний автобус"
	Забезпечення регулярності руху на маршрутах	Введення ліцензійних умов та конкурсів
	Контроль за цінами на автопослуги, підтримання їх на стабільному рівні	Регулювання тарифів шляхом обмеження рентабельності та встановлення граничного тарифу
	Контроль за якістю та безпечністю послуг	Законодавче та нормативне регулювання ринку автопослуг, контроль за перевізниками
б) економічний ефект	Зростання економічного потенціалу АТП призводить до збільшення доходів держави за рахунок росту податкових надходжень	Підтримання АТП; впровадження концепцій розвитку галузі, розробка схем фінансування
Автотранспортне підприємство		
а) соціально-альний ефект	Не зацікавлене, оскільки в умовах ринку відсутня відповідна мотивація	—
б) економічний ефект	Забезпечення максимального прибутку та підвищення рентабельності від реалізації послуг	Відсутність жорстких тарифних обмежень з боку держави, можливість розробки власної цінової політики, проведення маркетингових досліджень ринку
	Забезпечення відтворення рухомого складу	Розробка схем фінансування капітальних вкладень (кредити, лізинг тощо)
	Збільшення обсягу реалізації послуг	Покращення якості та надання додаткових послуг споживачам
Споживачі автотранспортних послуг		
а) соціально-альний ефект	Наявність регулярного сполучення з найвіддаленішими населеними пунктами	За наявності державного контролю над галуззю
	Стабільність ціни за проїзд	
	Гарантія безпеки перевезень, відповідність встановленим нормам та правилам	
б) економічний ефект	Мінімальна ціна автопослуг	За наявності згоди перевізника або примусу з боку держави
	Збалансованість ціни та якості послуг	За наявності можливостей перевізника

З урахуванням визначених особливостей функціонування та фінансування пасажирського автотранспорту запропоновано використання контрактного фінансування як механізму збалансування економічних інтересів суб'єктів пасажирського автотранспортного ринку. Залучаючи перевізників на контрактних засадах, держава встановлює “правила гри” по відношенню до всіх суб'єктів ринку і не допускає нечесної конкуренції. Обґрунтовано, що предметом контракту на маршруті є не відшкодування неконтрольованих збитків підприємства, а купівля замовником конкретних послуг (пасажиро-місць на певних маршрутах). При цьому ціна повинна бути обґрунтована, а витрати перевізника доступні для контролю.

У роботі доведено, що договірні відносини, які сьогодні є в Україні, не задовольняють ні державу як замовника транспортних послуг, ні перевізників, оскільки не гарантують стабільність умов функціонування, а тому – не відповідають світовим вимогам до забезпечення транспортного обслуговування населення. У зв'язку з цим порівняльний аналіз західної практики та договорів, які використовуються сьогодні в Україні, дозволив розробити напрямки вдосконалення договірних відносин між перевізниками та органами державного управління, серед яких зазначено запровадження контрактного фінансування, яке полягає в закріпленні фінансових відносин між замовником послуг та перевізниками в умовах контракту.

В роботі запропоновано визначати такі головні складові контрактного фінансування:

- забезпечення повної компенсації перевізникам безоплатного перевезення пільгових категорій населення (дотація або субвенція);
- розробка реальних програм інвестування в оновлення рухомого складу (лізинг або фінансування);
- закріплення вимог до ціни автопослуги (вільне ціноутворення або застосування обґрунтованого граничного тарифу).

У процесі дисертаційного дослідження доведено, що зазначені складові контрактного фінансування є взаємопов'язаними, а тому встановлення параметрів кожної окремої з них повинно бути узгодженим з іншими.

У третьому розділі роботи “Організаційно-методичні заходи щодо реалізації фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту” запропоновано види державної фінансової підтримки в рамках дії фінансового механізму; розроблено альтернативну схему побудови лізингу в галузі за участю держави; запропоновано реформування тарифно-цінового механізму в напрямку ринкового розрахунку ціни автопослуги із застосуванням на перехідному етапі інвестиційної складової.

Державна фінансова підтримка стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту на сьогодні є частиною заходів щодо стимулювання розвитку пасажирського автотранспорту. Очевидність даного висновку підтверджують проведені дослідження. Для того, щоб рівень пасажирських автотранспортних

послуг вивести на суспільно необхідний рівень і тим самим стимулювати підприємства перевозити пільгових пасажирів, держава використовує механізм субвенцій, надаючи в такий спосіб додаткові стимули перевізникам. В роботі доведено, що рівень субвенції з бюджету не відповідає реальним витратам підприємств, не має економічного обґрунтування та потребує розробки методики обчислення.

У роботі запропоновані альтернативні варіанти прямої компенсації збитків:

- запровадження механізму фінансування капітальних вкладень (наприклад, часткове фінансування інвестицій в рухомий склад шляхом створення державних лізингових компаній або розробки механізму фінансування з бюджету);
- встановлення залежності рівня граничного тарифу від коливань вартості на паливно-мастильні матеріали та рівня мінімальної заробітної плати (як основних складових витрат) або пропорційне його зростання залежно від рівня прожиткового мінімуму;
- заміна граничного тарифу обмеженням рентабельності на певному рівні або встановленням регульованого тарифного “коридору”. Зазначено, що нижня межа “коридору” ціни на автопослуги знівелює цінову конкуренцію в галузі між підприємствами та приватними перевізниками і не дозволить останнім використовувати ціну як засіб витиснення з ринку великих підприємств. Запропоновано розрахунок нижньої межі граничного “коридору” цін робити на основі підрахунку середньої собівартості одиниці транспортної роботи автотранспортного підприємства. Підкреслюється, що нижня межа не може бути нижчою за середню собівартість.

У роботі визначено, що однією з форм фінансування галузі в рамках дії фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту є участь держави в лізингу, яка на сьогодні практично відсутня. Зазначено, що проблема парку автомобільного транспорту є однією з головних, оскільки практично на 70 % рухомий склад автотранспортних підприємств амортизований, середній його вік майже в два рази перевищує нормативний. Тобто на сьогодні більша частина пасажирського парку підлягає списанню. З метою вирішення цієї проблеми у роботі запропонована альтернативна схема запровадження лізингу у галузі пасажирського автотранспорту, яка складається з трьох етапів.

На першому етапі автотранспортне підприємство визначається з типом, маркою та кількістю автобусів, які йому необхідні для роботи. При цьому необхідно провести аналіз наявного парку та розробити напрямки вдосконалення в бік оптимізації його за структурою. Для цього пропонується проаналізувати маршрутну мережу та провести маркетингові дослідження, визначивши попит на автопослуги.

На другому етапі проводиться аналіз можливості сплати підприємством щомісячних лізингових платежів. Для цього місячний платіж, передбачений лізинговою угодою, та витрати на виробництво автопослуг з урахуванням

застосування нового рухомого складу порівнюються з виручкою, що може бути отримана в процесі роботи.

На третьому етапі з місцевими органами влади погоджується сума, яку вони мають виділити для підтримки АТП на сплату лізингових платежів.

Перевагою цієї форми фінансування є те, що витрати на придбання дорожньої техніки обґрунтовано розподіляються між перевізником та бюджетом, адже в сьогоденній ситуації ні перший, ні останній не можуть взяти на себе витрати на придбання рухомого складу в повному обсязі.

У дисертаційній роботі визначено, що при відсутності схем фінансування придбання нового рухомого складу, в розрахунок ціни автопослуги необхідно додати інвестиційну складову, яка передбачатиме створення своєрідного фонду фінансування капітальних інвестицій. Доцільність введення такої складової полягає в тому, що внаслідок практично повного зносу існуючого рухомого складу така стаття витрат, як амортизаційні відрахування, в структурі собівартості є незначною. Як наслідок, існуючі тарифи не передбачають інвестування в рухомий склад. Введення в розрахунок ціни автопослуги такої складової повинно супроводжуватися обов'язковим контролем з боку державних органів управління, що затверджують розрахунки ціни автопослуги, за цільовим використанням отриманих коштів. Ціна автопослуги та інвестиційна складова розраховуються за наведеними нижче формулами (1, 2). Порівняльний аналіз зміни ціни на автопослуги при застосуванні інвестиційної складової наведено у табл. 2.

$$C_{\text{пас.-км}} = C_{\text{пас.-км}} + C_{\text{пас.-км}} \cdot P_n + I + T_{\text{пдв}} + T_c, \quad (1)$$

де $C_{\text{пас.-км}}$ – вартість 1 пас.-км, грн.;
 $C_{\text{пас.-км}}$ – собівартість 1 пас.-км, грн.;
 P_n – норма рентабельності, %;
 I – інвестиційна складова, грн./1 пас.-км;
 $T_{\text{пдв}}$ – 20 % – податок на додану вартість, грн.;
 T_c – 2 % – страховий збір, грн.

При цьому інвестиційна складова визначається за формулою (2):

$$I = \frac{B_n}{K_{\text{пас.-км}} + K_{\text{пас.-км}} \cdot n} \quad (2)$$

де B_n – кошти, що спрямовуються на придбання рухомого складу відповідно до затвердженого плану на розрахунковий період, грн.;
 $K_{\text{пас.-км}}$ – кількість виконаних платних пасажиро-кілометрів в розрахунковому періоді, пас.-км;
 n – коефіцієнт, що визначає співвідношення кількості платних та безплатних пасажирів.

**Порівняльний аналіз цін на автопослуги, розрахованих
за чинною методикою і з урахуванням інвестиційної складової**

Найменування показників	Ціна, розрахована за чинною методикою	Ціна, розрахована з урахуванням інвестиційної складової
Обсяги перевезень:		
- пасажиро-кілометрів, всього	29307,6	29307,6
з них: платних, тис. пас.-км	15827,6	15827,6
безплатних, тис. пас.-км	13480,0	13480,0
Доходи (з ПДВ), тис. грн.	971,0	1250,4
Доходи (без ПДВ), тис. грн.	809,2	1042,0
Вартість 1 пас.-км (тариф + ПДВ), грн.	0,061	0,079
Втрати доходів від безкоштовного перевезення пільгових категорій, тис. грн.	$13480 \cdot 0,061=822,3$	$13480 \cdot 0,079=1064,9$
Склад витрат:		
- заробітна плата, тис. грн.	323,4	323,4
- відрахування на соціальні заходи, тис. грн.	120,8	120,8
- паливно-мастильні матеріали, тис. грн.	646,4	646,4
- автошини, тис. грн.	15,8	15,8
- ТО і ремонт автобусів, тис. грн.	22,2	22,2
- амортизація, тис. грн.	75,0	75,0
- податки і збори, тис. грн.	29,4	29,4
- інші витрати, тис. грн.	130,8	130,8
Всього витрат, тис. грн.	1363,8	1363,8
Прибуток при P=10 %, тис. грн.	136,4	136,4
Інвестиційний план на наступний рік, тис. грн.	-	440,0
Інвестиційна складова, грн./1 пас.-км	-	$440,0 : 29307,6 = 0,015$
Розрахункова ціна за 1 пас.-км		
- без ПДВ, грн.	0,051	0,066
- з ПДВ, грн.	0,061	0,079

Застосування інвестиційної складової обґрунтоване лише на перехідному етапі для виходу з кризи та негайної стабілізації роботи автопідприємств. За нормальних умов функціонування автотранспортних підприємств необхідність включення інвестиційної складової в розрахунок ціни автопослуги зникне у зв'язку з досягненням нормального рівня статті витрат на амортизацію.

Таким чином, результати дослідження довели, що запропонований підхід до побудови фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту враховує специфіку галузі та дозволяє адаптувати її роботу до ринкових умов, а практичні рекомендації є найбільш реальним шляхом виходу галузі пасажирських автоперевезень з кризи.

ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення і нове вирішення наукової задачі, що виявляється в обґрунтуванні та впровадженні нових методів та підходів до побудови фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту з метою забезпечення їх стабільної роботи у ринкових умовах господарювання.

Основні висновки виконаного дисертаційного дослідження полягають у наступному:

1. Незважаючи на дослідження загальних проблем фінансового механізму та особливостей його функціонування в різних галузях і сферах економіки, наукових досліджень стосовно фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту поки що недостатньо. Існуючі дослідження базуються на планово-дотаційному механізмі фінансування і функціонування пасажирського автотранспорту та не враховують протиріччя інтересів суб'єктів ринку пасажирського автотранспорту. Перехід країни до ринкових умов господарювання виявив проблеми фінансування пасажирського автотранспорту, вирішення яких пов'язано з функціонуванням фінансового механізму підприємств пасажирського автотранспорту.

2. Вирішення проблем функціонування, стимулювання діяльності та вплив на розвиток пасажирського автотранспорту здійснюється на двох рівнях – держави та конкретного суб'єкта господарювання. Однією з умов беззбиткового функціонування пасажирських автопідприємств є державна підтримка їх діяльності. Це пов'язано з тим, що підприємства пасажирського автотранспорту виконують соціальну функцію держави: перевозять окремі категорії населення за пільговими тарифами або безоплатно та діють в умовах регульованих тарифів.

3. Запропоновано структурно-цільову схему фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту, що включає пов'язані між собою методи і важелі фінансового механізму підприємства і державного механізму управління фінансами.

4. Визначено, що фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту повинен враховувати інтереси учасників ринку пасажирських автоперевезень. Дослідження інтересів виявило їх протиріччя, узгодження яких запропоновано здійснювати через контрактне фінансування, яке полягає в закріпленні фінансових відносин між замовником послуг та перевізниками в умовах контракту. Застосування контрактного фінансування дозволить забезпечити ясність та прозорість умов функціонування пасажирських перевізників, впевненість останніх в результатах своєї роботи та можливості контролю з боку держави за їх роботою.

5. В рамках контрактного фінансування повинні знайти відображення такі види фінансових відносин між державою (як замовником послуг) та перевізниками: надання компенсації перевізникам за виконання ними соціальної функції – безоплатного перевезення пільгових категорій населення; забезпечення

інвестиційних програм оновлення рухомого складу; розрахунок різних варіантів цін на автопослуги.

6. Враховуючи економічну ситуацію в країні, слід зазначити, що ні держава, ні автопідприємства не в змозі взяти на себе витрати на придбання рухомого складу в повному обсязі. Тому відповідно до контрактного фінансування розроблено альтернативну схему запровадження лізингу в галузі пасажирського автотранспорту, при цьому витрати на придбання техніки обґрунтовано розподіляються між перевізником та бюджетом.

7. Аналіз діяльності автотранспортних підприємств за останні роки показує, що на сьогодні структура тарифу не відповідає вимогам ринку. Державне регулювання тарифів узгоджується з обов'язковою компенсацією втрат доходів підприємств від перевезень пільгових категорій громадян. Але фіксація тарифів негативно впливає на доходи автопідприємств. Встановлення жорстких тарифних обмежень позбавляє підприємства можливості займатися власною політикою ціноутворення. Запропонований механізм формування ціни на автотранспортні послуги надає можливість поєднати соціальні інтереси держави та економічні інтереси АТП для забезпечення сталого розвитку галузі та задоволення потреб населення у перевезеннях.

8. Внаслідок практично повного зносу існуючого рухомого складу в структурі собівартості така стаття витрат як амортизаційні відрахування є незначною. У зв'язку з цим обґрунтовано введення інвестиційної складової в ціну автопослуги з обов'язковим контролем з боку державних органів управління, що її затверджують, за цільовим використанням отриманих коштів.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ

У фахових виданнях

1. Пликус И.И., Слободяник Ю.Б. Системный подход к формированию модели финансового механизма автотранспортного предприятия // Экономика: проблемы теории та практики: Зб. наук. праць. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2002. – Вип. 130. – С. 177-183.
2. Слободяник Ю.Б. Особливості організації фінансів автотранспортних підприємств // Механізм регулювання економіки, економіка природокористування, економіка підприємства і організація виробництва. – 2002. – № 3-4. – С. 344-348.
3. Слободяник Ю.Б. Актуальні проблеми реформування галузі автомобільного транспорту у перехідний період // Экономические проблемы и перспективы стабилизации экономики Украины. Актуальные проблемы реформирования экономики в регионе: Сб. науч. трудов. – Донецк, 2002. – С. 125-127.
4. Плікус І.Й., Слободяник Ю.Б. Механізм формування ціни на послуги пасажирського автотранспорту // Экономика: проблеми теорії та практики: Зб. наук. праць. – Вип. 184. – Т. 3. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2003. – С. 588-594.

5. Слободяник Ю.Б. Фінансовий лізинг в галузі пасажирського автотранспорту // Регіональні перспективи. – 2003. – № 7-8. – С. 85-88.
6. Слободяник Ю.Б. Створення моделі забезпечення стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту // Економіка: проблеми теорії та практики: Зб. наук. праць. – Вип. 192. – Т. 4. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2004. – С. 1044-1051.
7. Слободяник Ю.Б. Розробка балансу інтересів у системі “держава – автотранспортне підприємство – споживачі послуг” // Проблеми і перспективи розвитку банківської системи України: Зб. наук. праць. Т. 10. – Суми: ВВП “Мрія-1” ЛТД, УАБС. – 2004. – С. 216-222.

В інших наукових виданнях

8. Плікус І.Й., Слободяник Ю.Б. Особливості функціонування фінансового механізму підприємств // Економіка. Фінанси. Право. – 2003. – № 4. – С. 18-23.

У матеріалах наукових конференцій

9. Пликус И.И., Слободяник Ю.Б. Системный подход к управлению финансовыми ресурсами автотранспортных предприятий // Проблеми формування і розвитку фінансово-кредитної системи України: Зб. наук. статей за матеріалами II міжвузівської науково-практичної конференції студентів та молодих вчених. – Харків: Штрих, 2002. – С. 243-245.
10. Плікус І.Й., Слободяник Ю.Б. Проблеми формування тарифів на пасажирські автотранспортні перевезення // Матеріали Другої всеукраїнської науково-практичної конференції “Україна наукова 2002”. – Т. 6. Економіка. – Дніпропетровськ: Наука і освіта, 2002. – С. 38-40.
11. Слободяник Ю.Б. Особливості фінансового менеджменту в галузі автомобільного транспорту // Сучасні технології ведення бізнесу в Україні: Матеріали I Всеукраїнської конференції студентів і аспірантів. – К.: “Економіка і право”, 2002. – С. 113-115.
12. Слободяник Ю.Б. Тарифи як структурний елемент системи фінансового механізму автотранспортних підприємств // Праці Другої міжнародної третьої всеукраїнської наукової конференції студентів та молодих учених “Управління розвитком соціально-економічних систем: глобалізація, підприємництво, сталі економічне зростання”. Частина 1. – Донецьк: ДонНУ, 2002. – С. 319-322.
13. Слободяник Ю.Б. Інформаційне забезпечення стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту // Праці Четвертої міжнародної наукової конференції студентів та молодих учених “Управління розвитком соціально-економічних систем: глобалізація, підприємництво, сталі економічне зростання”. – Донецьк: ДонНУ, 2003. – С. 286-288.
14. Слободяник Ю.Б. Методи державної підтримки стабільної роботи підприємств пасажирського автотранспорту // Сучасні проблеми гуманізації та гармонізації управління. Матеріали 4-ї Міжнародної міждисциплінарної науково-практичної конференції. – Харків: Українська асоціація “Жінки в науці та освіті”, Харківський національний університет ім. В.Н. Каразіна, 2003. – С. 40-41.

15. Слободяник Ю.Б. Принципи формування ефективно функціонуючого фінансового механізму автотранспортних підприємств // Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції “Наука і освіта 2003”. Т. 21. Економіка. – Дніпропетровськ: Наука і освіта, 2003. – С. 51-53.
16. Слободяник Ю.Б. Фінансовий лізинг в галузі пасажирського автотранспорту // Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції молодих вчених “Фінансово-кредитна система України: проблеми та шляхи їх вирішення”. – Дніпропетровськ: Наука і освіта, 2003. – С. 184-186.
17. Слободяник Ю.Б. Лізингові відносини в галузі пасажирського автотранспорту // Зб. матеріалів Першої всеукраїнської науково-практичної конференції вчених, викладачів, практичних працівників “Розвиток фінансово-кредитної системи України в умовах ринкових трансформацій”. – Вінниця: “Універсам” – “Ландо ЛТД”, 2003. – С. 228-230.
18. Слободяник Ю.Б. Договір між державою та перевізником – основа стабільної роботи пасажирського автотранспорту // Матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції “Наука і освіта 2004”. – Дніпропетровськ: Наука і освіта, 2004. – С. 15-17.
19. Слободяник Ю.Б. Контрактне фінансування як елемент фінансового механізму підприємств пасажирського автотранспорту // Зб. тез доповідей VII Всеукраїнської науково-практичної конференції “Проблеми і перспективи розвитку банківської системи України”. – Суми, УАБС, 2004. – С. 109-110.

АНОТАЦІЯ

Слободяник Ю.Б. Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту в сучасних умовах. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.04.01 – фінанси, грошовий обіг і кредит. – Українська академія банківської справи, Суми, 2005.

Дисертацію присвячено розв’язанню теоретичних, методологічних та практичних проблем функціонування підприємств пасажирського автотранспорту в сучасних умовах. У дисертаційній роботі досліджено роль транспортної галузі в економіці України, проблеми та протиріччя, що негативно впливають на стабільну роботу пасажирських автопідприємств. Обґрунтовано науково-методичний підхід до побудови фінансового механізму функціонування підприємств пасажирського автотранспорту, який полягає в поєднанні методів і важелів фінансового механізму підприємства і державного механізму управління фінансами. З урахуванням особливостей функціонування і фінансування пасажирського автотранспорту запропоновано використання контрактного фінансування як механізму збалансування інтересів суб’єктів пасажирського автотранспортного ринку.

Ключові слова: пасажирські автотранспортні підприємства, фінансовий механізм, контрактне фінансування, ціна автопослуги, інвестиційна складова.

АННОТАЦИЯ

Слободяник Ю.Б. Финансовый механизм функционирования предприятий пассажирского автотранспорта в современных условиях. – Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.04.01 – финансы, денежное обращение и кредит. Украинская академия банковского дела, Сумы, 2005.

Диссертация посвящена решению теоретических, методологических и прикладных проблем функционирования предприятий пассажирского автотранспорта в условиях становления и развития рыночных отношений.

Переход государства к рыночным условиям хозяйствования выявил проблемы финансирования пассажирского автотранспорта, решение которых неразрывно связано с функционированием финансового механизма предприятий отрасли.

На основе анализа экономических исследований понятия “финансовый механизм предприятий”, специфики функционирования и финансирования пассажирского автотранспорта, исследования роли государственного регулирования в процессе его функционирования конкретизирована сущность понятия “финансовый механизм функционирования предприятий пассажирского автотранспорта”. Предложено авторское определение экономической сущности понятия “финансовый механизм функционирования предприятий пассажирского автотранспорта”, под которым следует понимать составную часть системы управления предприятием, которая представляет собой совокупность финансовых взаимоотношений, методов и рычагов, используемых предприятием и устанавливаемых государством, с целью обеспечения стабильной работы предприятий пассажирского автотранспорта и выполнения ими социальной функции.

На базе обширного статистического материала и отчетных данных открытых акционерных обществ проведен анализ финансового состояния автотранспортных предприятий Сумской области. В процессе анализа выявлены тенденции резкого сокращения подвижного состава вследствие практически полного его износа, роста себестоимости оказываемых автотранспортных услуг, вытеснения крупных автотранспортных предприятий частными перевозчиками.

В работе подчеркивается, что финансовый механизм функционирования предприятий пассажирского автотранспорта должен учитывать интересы участников рынка пассажирских автоперевозок. Исследование интересов позволило выявить их противоречия. Сбалансировать экономические и социальные интересы предлагается с помощью контрактного финансирования, которое заключается в закреплении финансовых отношений между государством, как заказчиком автоуслуг, и перевозчиками в условиях контракта.

В рамках контрактного финансирования должны быть отражены такие виды финансовых взаимоотношений между государством и предприятиями пассажирского автотранспорта: предоставление компенсации перевозчикам за выполнение ими социальной функции – бесплатной перевозки льготных категорий населения; обеспечение инвестиционных программ обновления подвижного состава; расчет разных вариантов цен на автоуслуги.

В диссертационной работе предложены альтернативные источники финансирования автотранспортных предприятий, алгоритм внедрения лизинга. При этом затраты на приобретение дорогостоящей техники обоснованно распределяются между предприятием и бюджетом.

Анализ деятельности пассажирских автотранспортных предприятий в последние годы показывает, что структура существующего тарифа на автоуслуги не отвечает требованиям рынка. Фиксация тарифа негативно влияет на доходы предприятий, а установление жестких тарифных ограничений не дает предприятиям возможности разрабатывать собственную политику ценообразования. Поэтому в работе даны практические рекомендации по формированию рыночной цены автоуслуги. Впервые предложено использование инвестиционной составляющей при расчете цены автоуслуги, что позволит автотранспортным предприятиям постепенно обновить парк подвижного состава.

Ключевые слова: пассажирские автотранспортные предприятия, финансовый механизм, контрактное финансирование, цена автоуслуги, инвестиционная составляющая.

SUMMARY

Slobodyanic Y.B. The financial mechanism of operation of the enterprises of a passenger truck in modern conditions. – Manuscript.

Dissertation for getting scientific degree of the Candidate of economic sciences on a speciality 08.04.01 – finance, money turnover and credit. Ukrainian Academy of Banking, Sumy, 2005.

The dissertation is dedicated to a solution of idealized, methodological and applied problems of operation of the enterprises of a passenger truck in conditions of becoming and development of the market attitudes (relations).

The dissertation is devoted to operation the role of transport branch in economy of Ukraine, problem and inconsistency is researched, which one negatively influence a stable operation of the passenger motor transportation enterprises. The approach to construction of the financial mechanism of operation of the enterprises of a passenger truck is justified (reasonable) scientific – methodical, which one consists in association of methods and cradles of the financial mechanism of the enterprise and state regulation of activity of the enterprises. With allowance for of features of operation and financing of a passenger truck usage of contract financing is offered as the mechanism of concerns of the subjects of the passenger motor transportation market.

Key words: the passenger motor transportation enterprises, financial mechanism, contract financing, price of auto service, investment component.

Відповідальний за випуск
кандидат економічних наук, доцент
І.Й. Плікус

Підписано до друку 15.04.2005.
Формат 60x90/16. Обл.-вид. арк.
Гарнітура Times. Тираж 100 пр.

Інформаційно-видавничий відділ
Української академії банківської справи
40030, м. Суми, вул. Петропавлівська, 57.

