

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Тернопільський національний економічний університет
Факультет аграрної економіки і менеджменту
Кафедра обліку та економіко-правового забезпечення АПБ

Лукаш Мар'ян Ярославович

Розробка організаційно-економічного розвитку АТП /
Development of organizational and economic development of ACE
Спеціальність: 8.18010024 – Прикладна економіка
Магістерська програма – Прикладна економіка
Магістерська робота

Виконав студент групи ПЕМ-21
М. Я. Лукаш

Науковий керівник:
к.е.н., доцент А. М. Бутов

Магістерську роботу допущено
до захисту
«___» _____ 20__ р.
Завідувач кафедри
_____ Р. Ф. Бруханський

ТЕРНОПІЛЬ -2017

АНОТАЦІЯ

Лукаш М. Я. Розробка організаційно-економічного розвитку АТП. – Рукопис.

Дослідження на здобуття освітньо-кваліфікаційного рівня «магістр» за спеціальністю 8.18010024 «Прикладна економіка». – Тернопільський національний економічний університет, Тернопіль, 2017.

Розглянуто теоретичні основи формування організаційно-економічного забезпечення розвитку АТП. Проаналізовано ринок автотранспортних послуг. Запропоновано механізм взаємодії АТП із суб'єктами зовнішнього середовища.

ANNOTATION

Lukash M. Y. Development of organizational and economic development of ACE. - Manuscript.

Research on education and qualification level "master" for specialty 8.18010024 "Applied Economics". – Ternopil National Economic University, Ternopil, 2017.

The theoretical basis for the formation of organizational and economic providing of development of ACE is described. The market of transport services is analyzes. The mechanism of interaction of ACE with the subjects of the environment is proposed.

ЗМІСТ

| | |
|---|------------|
| ВСТУП | 4 |
| РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ АТП | 8 |
| 1.1. Дослідження загальних закономірностей функціонування і розвитку АТП | 8 |
| 1.2. Сутність і особливості організаційного забезпечення економічного розвитку АТП | 22 |
| 1.3 Узагальнення теоретичних основ організаційно-економічного забезпечення розвитку АТП | 36 |
| Висновки до розділу 1 | 46 |
| РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СТАНУ ПОСЛУГ АВТОТРАНСПОРТУ ТА ТЕНДЕНЦІЙ ЇХ РОЗВИТКУ | 48 |
| 2.1 Макроекономічні передумови розвитку ринку автотранспортних послуг | 48 |
| 2.2. Методичні рекомендації з проведення комплексного аналізу стану розвитку АТП (на прикладі Тернопільської області) | 56 |
| Висновки до розділу 2 | 78 |
| РОЗДІЛ 3. МЕТОДИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ВЗАЄМОДІЇ АТП ІЗ СУБ'ЄКТАМИ ЗОВНІШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА | 80 |
| 3.1 Методика визначення умов взаємодії АТП із суб'єктом зовнішнього середовища | 80 |
| 3.2 Методичні рекомендації з обґрунтування вибору АТП банку-кредитора | 89 |
| 3.3 Розробка організаційного забезпечення взаємодії АТП з банком-кредитором | 102 |
| Висновки до розділу 3 | 114 |
| ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ | 116 |
| СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ | 119 |
| ДОДАТКИ | 135 |

ВСТУП

Актуальність теми. Автомобільний транспорт є однією з важливих галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою для реалізації державної економічної політики і політики з питань національної безпеки. Тому досягнення запланованих результатів економічних реформ і подальший розвиток ринкових відносин в Україні вимагають створення умов для розвитку суб'єктів господарювання автотранспорту.

Проблема забезпечення розвитку автотранспортних підприємств (АТП) за сучасних умов є складною, оскільки, як свідчить практика, вони виявилися значною мірою організаційно й економічно невідповідними до протидії руйнівному впливу трансформаційних процесів. Це обумовило різке скорочення і погіршення якості сукупного виробничого потенціалу АТП, стан якого визначає напрямок, характер і темп розвитку підприємств.

Скорочення обсягів бюджетного фінансування техніко-технологічної модернізації автотранспорту та обмеженість власних коштів підприємств, які можуть бути спрямовані на відновлення виробничого капіталу, обумовлюють особливу актуальність дослідження питань щодо економічного забезпечення розвитку АТП, зокрема організаційних форм взаємодії підприємства із суб'єктами зовнішнього середовища в процесі його ресурсного забезпечення.

Теоретичні і методологічні основи проблеми розвитку підприємств представлені в роботах Афоніна І. В., Базилюк А. В., Бутніка О. М., Гейця В. М., Диканя В. Л., Дмитрієва І. А., Загорулько В. М., Іванілова О. С., Кизима М. О., Левковця П. Р., Ляско В. І., Пономаренка В. С., Пушкаря О. І., Продіуса Ю. І., Тридіда О. М., Шемаєвої Л. Г., Шинкаренка В. Г. та ін. Проте в їх роботах залишаються поза увагою комплексні та системні дослідження питань організації економічного забезпечення розвитку підприємств, що

надають автотранспортні послуги. Так, найбільш дослідженими є теоретичні, методичні і практичні основи формування адаптивної реакції підприємства на зміни у зовнішньому середовищі та забезпечення окремих складових процесу його адаптації: якості послуг і конкурентоспроможності АТП, його взаємодії зі споживачами послуг та посередниками. Наукові розробки щодо організаційних форм взаємодії підприємства із суб'єктами зовнішнього середовища в процесі формування потенціалу розвитку мають міжгалузевий характер і не враховують специфічні умови діяльності АТП.

Мета і задачі дослідження. Метою дослідження є теоретичне обґрунтування та розробка організаційно-економічного механізму, формування рекомендацій щодо розвитку автотранспортних підприємств. Для досягнення цієї мети необхідно вирішити такі завдання:

- узагальнити підходи до розгляду категорії «розвиток» і виявити загальні закономірності розвитку АТП як виробничо-економічної системи;
- виявити особливості організаційного забезпечення економічного розвитку підприємств автотранспорту;
- установити основні напрямки удосконалення організаційно-економічного забезпечення взаємодії АТП із суб'єктами зовнішнього середовища;
- розробити порядок прийняття контрагентом бажаного для підприємства рішення щодо доцільності й умов контакту;
- обґрунтувати методичний підхід до вибору АТП суб'єктів взаємодії в процесі формування потенціалу розвитку;
- здійснити аналіз макроекономічних факторів функціонування транспортного ринку України й стану розвитку послуг АТП, що дозволяє встановити можливості й загрози розвитку підприємств автотранспорту;
- зіставити фінансовий стан АТП і стан фінансового ринку України, проаналізувати існуючі нормативно-правові акти в сфері банківського

кредитування й обґрунтувати необхідність і обмежуючі умови взаємодії АТП із банками-кредиторами;

- побудувати модель визначення підприємством можливості й умов одержання кредиту в банку та розробити методичне забезпечення організації АТП взаємодії з банком-кредитором.

Об'єктом дослідження є процес розвитку автотранспортного підприємства як виробничо-економічної системи, **предметом** – методи формування організаційно-економічного забезпечення розвитку АТП за сучасних умов.

Методи дослідження. Теоретичною основою проведеного дослідження є узагальнення фундаментальних робіт вітчизняних і зарубіжних учених економістів в галузі розвитку послуг і виробничої діяльності підприємств, законів і нормативних актів України. Методологічну основу дослідження склали філософські принципи пізнання, діалектичний підхід, фундаментальні положення економічної теорії, системно-логічний підхід при дослідженні економічних процесів і явищ.

Для рішення поставлених задач у процесі дослідження було використано методи аналізу, синтезу, теоретичного узагальнення, порівняння й аналогії для розгляду процесів розвитку на АТП та визначення складових і особливостей організаційного забезпечення економічного розвитку АТП; конкретизації – для обґрунтування необхідності застосування рефлексії в організаційному забезпеченні взаємодії АТП із суб'єктами зовнішнього середовища; статистичний і графічний аналіз – для дослідження тенденцій і факторів розвитку автотранспортної галузі за умов трансформаційної економіки; методи таксономії – для визначення особливостей кругообігу капіталу АТП за сучасних умов господарювання; метод експертних оцінок – для формування ієрархії критеріїв вибору підприємством банку-кредитора; економіко-математичного моделювання та

рефлексії – для розробки рефлексивної моделі визначення АТП можливості й умов взаємодії з банком.

Структура та обсяг магістерської роботи. Магістерська робота складається із вступу, трьох розділів, висновку, списку використаних літературних джерел, додатків. Повний обсяг магістерської роботи складає 126 сторінок машинописного тексту, містить 12 таблиць, 11 рисунків, список використаних літературних джерел складається зі 180 найменувань на 16 сторінках, 2 додатків на 6 сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ АТП

1.1. Дослідження загальних закономірностей функціонування і розвитку АТП

В економіках країн світу, включаючи Україну, автомобільний транспорт виступає органічною ланкою будь-якого виробничого процесу як на стадії формування запасів підприємства, необхідних для забезпечення виробничого процесу, так і на стадії реалізації виготовленої продукції – її доставки споживачам. Являючи собою частину продуктивних сил, вантажний автотранспорт служить умовою раціонального розміщення виробництва і продуктивності суспільної праці. Очевидно, що економічна ситуація, що склалася на підприємствах вантажного автотранспорту на сьогоднішній день, нерозривно зв'язана із загальним економічним становищем в Україні.

Спад виробництва, що відзначається у всіх галузях економіки України, інфляційні процеси, втрата традиційних ринків збуту і ряд інших факторів обумовили виникнення негативних тенденцій у розвитку автотранспортної галузі. Це проявилось, у першу чергу, у значному скороченні обсягів вантажних перевезень, зниженні якості обслуговування замовників, погіршенні матеріально-технічного забезпечення автотранспорту за наявності невикористаних провізних можливостей, нестабільності фінансового стану підприємств автотранспорту [143, с. 240].

Зниження результативності роботи вантажного автотранспорту в період трансформації економіки України свідчить про те, що більшість підприємств виявилися економічно й організаційно невідповідними до діяльності в нових умовах господарювання.

Збереження і підтримка позитивних тенденцій розвитку, які намітилися в економіці України починаючи з 2013 р., залежить від здатності сфери обігу, у тому числі і автотранспорту, адаптуватися до нових умов господарювання. Однак у даний час спостерігається значне відставання процесів його розвитку від прогресу інших галузей економіки. Це свідчить про наявність ряду невирішених проблем, що виникли в період трансформації економіки країни. Актуальність їхнього вирішення підвищується у зв'язку з формуванням в Україні економіки розвитку, тому що нормальна і добре скоординована робота автотранспорту є одним з основних факторів ефективного розвитку економіки країни [70].

Значною мірою, особливо на макроекономічному рівні, ринок заснований на самоорганізації. Розвиток ринку послуг в умовах конкурентного середовища регулюється силою конкуренції, що проявляється за допомогою дії законів: вартості, попиту та пропозиції, грошового обігу [76]. Однак це не означає, що держава відіграє пасивну роль стосовно цього ринку. Для оптимального функціонування ринкового механізму в країні потрібна державна підтримка і регулювання ринку та його інфраструктури на макроекономічному рівні [21].

Законом України «Про автомобільний транспорт» [99] визначено, що розвиток автомобільного транспорту здійснюється відповідно до загальнодержавної програми розвитку й удосконалювання транспорту і забезпечується підтримкою органів державної влади шляхом створення умов для: 1) надання соціально значущих його послуг; 2) придбання автомобільних транспортних засобів і засобів їхнього технічного обслуговування й ремонту; 3) стимулювання ринку послуг автотранспорту.

Основні шляхи економічного, соціального і технологічного розвитку автомобільного транспорту визначені Державною програмою розвитку транспортно-дорожнього комплексу на 2015-2020 роки, Концепцією реформування транспортного сектора економіки [103], Комплексною

програмою утвердження України як транзитної держави в 2010-2015 роках [108], Концепцією розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період до 2020 р. [57] та ін.

Узагальнення даних нормативно-правових актів дозволило визначити головні задачі, вирішення яких сприяє досягненню основної мети – стабільного розвитку транспортного сектора економіки та його інтеграції у європейську і світову транспортні системи (рис. 1.1).

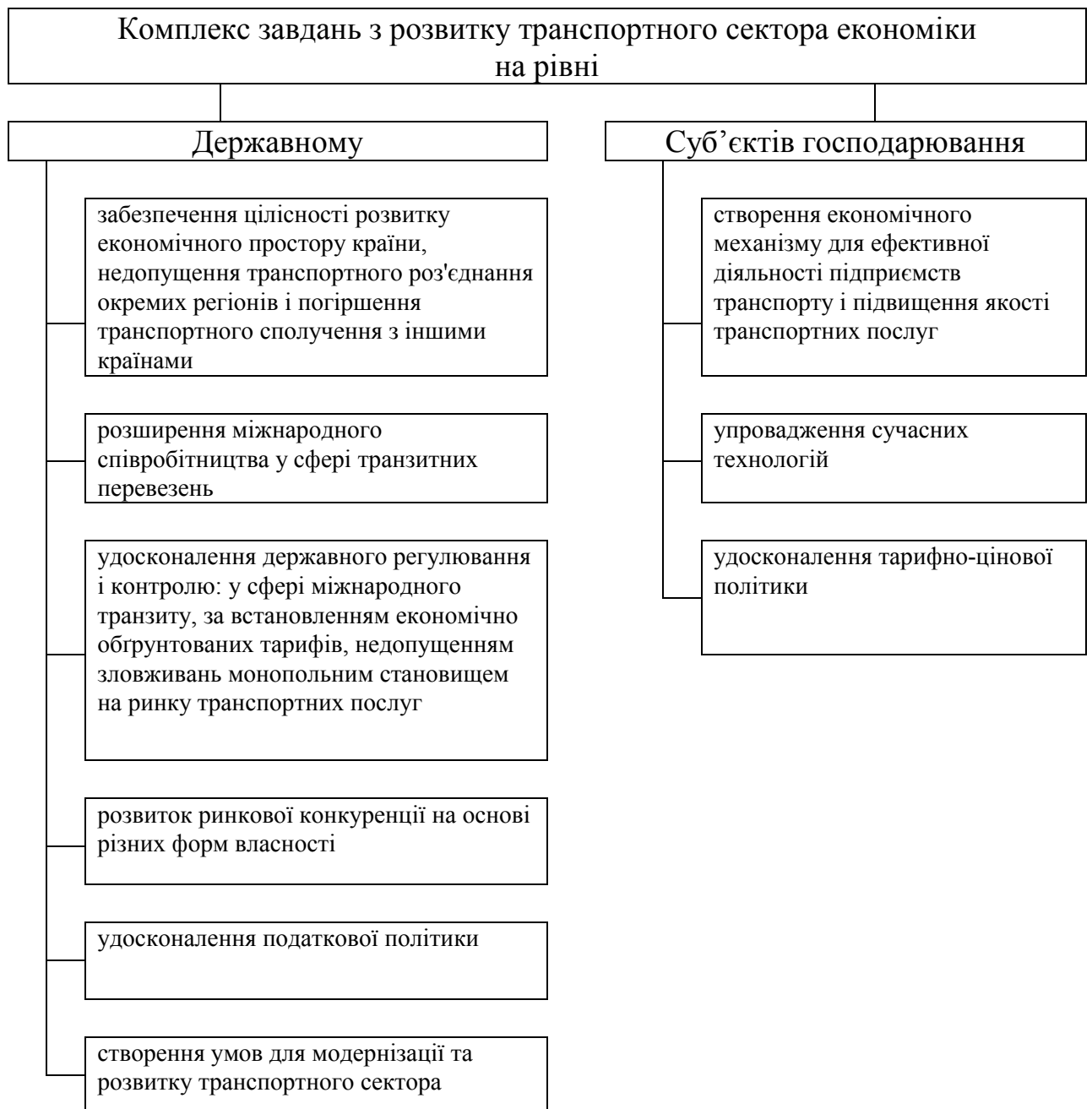


Рис. 1.1. Комплекс завдань з розвитку транспортного сектора економіки України

Оскільки «важливою рисою економіки розвитку є те, що в ній не лише відбувається кількісне нарощування виробництва, зростання валового внутрішнього продукту, а й якісно удосконалюються як матеріально-речовинні елементи економічної системи, так і відповідні господарські форми та соціальні відносини» [72, с. 17], своєчасна діагностика і вирішення існуючих на автотранспорті проблем вимагає системного підходу.

Загальновідомо, що системний підхід – це напрямок методології наукового пізнання, в основі якого лежить розгляд об'єктів як систем різного класу, що дозволяє досліджувати властивості, що важко спостерігаються, принципи і закони організації, функціонування і розвитку [53].

Відповідно до даного підходу на першому етапі дослідження необхідно чітко визначити терміни і поняття, що будуть використані при дослідженні проблем функціонування вантажного автотранспорту, розробці теоретичних і методичних засад розвитку його послуг.

Розуміння сутності розвитку послуг вантажного АТП, а також основних його закономірностей зв'язано з розглядом розвитку як економічної категорії, зміст якої формувався різними науковими напрямками.

У загальному вигляді «розвиток» – це процес переходу з одного стану в інший, більш досконалий, перехід від старого якісного стану до нового, від простого до складного, від нижчого до вищого [86, с. 523; 153, с. 37]. При цьому корінний переворот, різкий стрибкоподібний перехід від одного якісного стану до іншого визначається як «революція» [86, с. 549], а процес поступової безупинної кількісної зміни кого-(чого-)небудь, що готує якісні зміни, визначається як «еволюція» [86, с. 738].

Аналіз визначень поняття «розвиток», представлених в економічній літературі, дозволяє виділити два основні підходи. Перший заснований на

визначенні економічного розвитку через категорію «економічне зростання», другий – на використанні системного підходу.

Так, автори Г. С. Вечканов і Г. Р. Вечканова визначають економічний розвиток як економічний процес, що включає періоди економічного зростання й економічного спаду в часі [77, с. 335]. І. Бернар і Ж. К. Колі «розвиток» розглядають як процес зміни структур суспільства, зв'язаний з економічним зростанням [149, с. 572]. Визначаючи економічне зростання як стан економіки, в умовах якого збільшуються обсяг виробництва і попит, автори стверджують, що не може бути розвитку без зростання, а зростання не може здійснюватися без розвитку [149, с. 655].

Інший підхід у Р. Акоффа [1], який розрізняє поняття зростання і розвитку, відзначаючи, що «зростання може відбуватися разом із розвитком або за його відсутності» [1, с. 62]. При цьому зростання трактується як збільшення розмірів чи кількості будь-чого: розмірів корпорації, обсягів збуту, чисельності працівників, частки на ринку, чистого прибутку. На відміну від зростання розвиток розглядається як придбання потенціалу для поліпшення, а не саме реальне поліпшення якості й рівня існування. При цьому розвиток тісніше пов'язаний з якістю, ніж з рівнем існування [1, с. 63].

Автори В. С. Пономаренко, О. М. Тридід і М. О. Кизим [95] відзначають, що «теорія економічного зростання описує тільки кількісний бік економічного розвитку і ... не відображує таких якісних зрушень в економічному розвитку, як поява принципово нових технологій, нових типів фірм, глибоких структурних змін у промисловості, народження нових інститутів й ін.» [95, с. 75].

Аналогічної точки зору дотримуються й інші дослідники [2; 14; 48; 66; 95; 114], які розглядають розвиток з позицій системного підходу.

Центральним поняттям у системному дослідженні об'єктів є система. За роки розвитку теорії систем різними авторами була сформульована велика кількість його визначень. М. О. Кизим [53] обґрунтував, що найбільш

повним і обґрунтованим є визначення поняття система як ціле, складене з множини елементів, зв'язаних між собою. Дане визначення, на нашу думку, є найбільш повним і тому необхідно виділити сфери його дії.

Система характеризується такими властивостями, як: відособленість від навколишнього середовища – наявність границь; відкритість – наявність зв'язків із навколишнім середовищем; структурованість – наявність елементів і зв'язків між ними; динамічність – здатність змінювати в часі свій стан; емерджентність – поява таких властивостей системи, яких не було в її елементів; ієрархічність – така побудова, коли кожна частина системи теж являє собою систему, що складається з елементів; підпорядкованість функціонування всіх елементів системи єдиній меті [69, с. 21].

Елемент системи є її первинною ланкою і не піддається подальшому розподілу на частини. Глибина декомпозиції елементів залежить від поставленого завдання дослідження і внутрішніх властивостей конкретної системи [2]. Кожний з елементів системи характеризується множиною параметрів. Окреме сполучення різних параметрів елемента характеризує стан, а деяка сукупність станів елементів формує конфігурацію стану системи в цілому.

Під станом системи розуміється упорядкована сукупність значень внутрішніх і зовнішніх параметрів, які визначають хід процесів, що відбуваються в системі [36]. Загальна кількість станів об'єкта визначається кількістю активних елементів системи і набором можливих станів кожного з них [30].

Елементи в системі взаємозалежні, взаємодія здійснюється за допомогою енергетичних, речовинних, інформаційних зв'язків, які у свою чергу поділяються на прямі і зворотні. Просторово-часові агрегати взаємодіючих елементів, які володіють припустимою свободою в складі системи при їхній визначеній цілісності і цілеспрямованості, виділяються в підсистеми [2]. Підсистема має свої характерні, властиві тільки їй

особливості, вона взаємозалежна з іншими підсистемами, її можна розглядати як самостійну систему [35].

Множина усіх можливих відносин між підсистемами й елементами всередині системи являє собою структуру системи [35]. Структура характеризує стійку упорядкованість елементів системи, її побудову. Формування структури в системі різко знижує число можливих сполучень і взаємодій елементів і їхніх параметрів; дає можливість пояснити складне явище, користуючись відносинами, що на один ступінь більш елементарні; знижує число ступенів свободи елементів [2].

Різним аспектам розвитку економічних систем присвячений ціла низка робіт зарубіжних і вітчизняних учених-економістів. Під розвитком економічних систем учені розуміють:

1. Сукупну зміну у взаємозв'язку кількісних, якісних і структурних категорій у системі [66].
2. Сукупність змін, що ведуть до появи нової якості і посилення життєздатності системи, її здатність чинити опір руйнівним силам зовнішнього середовища [58].
3. Процес кількісно-якісних змін у системі, ускладнення структури й складу, у результаті чого підвищується опірність дестабілізуючому впливу зовнішнього середовища й ефективність функціонування [95].
4. Процес переходу економіко-виробничої системи в новий, більш якісний, стан за рахунок накопичення кількісного потенціалу, зміни й ускладнення структури й складу, у результаті чого підвищується її здатність чинити опір руйнівним силам зовнішнього середовища [48].

Дослідження робіт [2; 43; 53; 66; 95] дозволило представити загальну ситуацію, що складається в процесі розвитку економічних систем.

Протягом певного періоду свого існування економічна система приймає чітко визначені структуру і форму, адекватні встановленим вимогам.

Під впливом різних зовнішніх і внутрішніх факторів, які виступають рушійною силою розвитку, відносно стабільний стан системи втрачає усталеність. Система, набувши критичних параметрів, зі стану сильної нестабільності переходить в іншу конфігурацію – в один з множини можливих нових для неї стабільних станів.

Таким чином, для переходу в якісно новий стан, що характеризує її розвиток, система обов'язково повинна в якийсь момент виявитися хитливою. З цього випливає, що занадто стійка система (гіперстійка) до розвитку нездатна, тому що вона придушує будь-які відхилення від свого гіперстійкого стану. Однак перманентна стійкість так само шкідлива для системи, що розвивається, як і гіперстійкість, тому що вона виключає запам'ятовування, закріплення в системі характеристик, корисних для взаємодії із зовнішнім середовищем, тобто того, що визначає стійку структуру системи. Така трансформація супроводжується кількісними, якісними і структурними змінами в системі. Під зміною розуміється філософське поняття, що відбиває процес руху та взаємодії предметів і явищ об'єктивної дійсності, переходу від одного стану до іншого [154, с. 672].

Кількісні зміни в системі характеризуються збільшенням чи зменшенням складових частин даного цілого, що виражається збільшенням чи зменшенням їхніх числових значень, структурні – як зміни взаємовідносин складових частин, що зовсім не обов'язково супроводжуються збільшенням чи зменшенням їхнього числа. Кількісні і структурні зміни відіграють причинну роль у якісних змінах, які розглядаються як: 1) зміна якості за рахунок кількісного додавання матерії й енергії в результаті взаємодії із зовнішнім середовищем; 2) якісні зміни в системі в результаті перерозподілу (без порушення балансу) енергії всередині самої системи; 3) якісні зміни в системі як результат зміни якості підсистем (елементів), що складають структуру системи [66].

У критичній точці, яка визначається терміном «біфуркація» (від лат. *bifurcus* – роздвоєний), що означає роздвоєння чи розгалуження, перед системою відкриваються два можливі шляхи розвитку. Перехід системи до більш високих рівнів якісного стану являє собою прогресивний розвиток, зниження рівня – регресивний розвиток (деградацію).

Поведінку системи в точці біфуркації не можна передбачити з достовірною визначеністю, яким шляхом вона «підє» значною мірою залежить від випадкових факторів. Оскільки попередні стани визначають наступні неоднозначно, зміна такої системи в критичній точці підпорядковується ймовірностно-статистичним законам. Однак, якщо такий шлях обрано, подальший рух системи підпорядковується динамічним законам, однозначній детермінації.

Система, перейшовши таким чином у новий, відносно стійкий, стан, набуває здатності чинити опір руйнівним силам зовнішнього і внутрішнього середовища. Після цього починається новий цикл розвитку.

Отже, процес розвитку системи можна представити як послідовність циклів змін станів усередині циклу, зі стрибкоподібним переходом стану наприкінці циклу на новий рівень, що означає початок нового циклу розвитку.

Розвиток як циклічний процес (зі стрибком наприкінці циклу на якісно новий рівень) містить у собі елемент незворотності. Незворотність – характеристика зміни, за якої не відбувається повернення в початковий стан, а здійснюється перехід у якісно новий стан [159, с. 314]. На відміну від зворотних змін, характерних для процесів функціонування (тобто циклічного відтворення постійної системи зв'язків і відносин [159, с. 400]), незворотність як найважливіша характеристика процесу розвитку дозволяє закріпити в системі зміни, що відбуваються, не даючи їй можливості вільно перейти у вихідний стан.

Важливим при цьому є врахування основних закономірностей розвитку економічних систем. Під законом розуміється філософська категорія, що відображає істотне, загальне, необхідне, стійке, повторюване для даної області відношення між явищами об'єктивної дійсності [154, с. 624]. Поняття закону близько до поняття закономірності, яка являє собою сукупність взаємозалежних по змісту законів, що забезпечують стійку тенденцію чи спрямованість [159, с. 147].

У самому загальному плані економічні закони поділяються на: 1) загальні економічні закони - такі, що діють протягом усієї людської історії; 2) спільні економічні закони - такі, що діють у рамках кількох формацій; 3) специфічні економічні закони – такі, що діють у рамках одного способу виробництва [176, с.73]. Саме специфічні закони принципово відрізняють системи економічних законів.

АТП, що надає послуги вантажного автотранспорту, розглядається як відкрита виробничо-економічна система. Основна його функція обумовлюється функцією наданих послуг: задоволення потреб замовників у підготовці і здійсненні перевезення вантажів засобами автотранспорту.

Оскільки функціонування виробничо-економічної системи визначається як поточна виробничо-господарська діяльність виробничо-економічної системи в межах досягнутої якості спрямована на реалізацію усіх виробничих функцій для задоволення суспільних потреб у благах і послугах [47], то якість наданих АТП послуг можна розглядати як один із критеріїв розмежування процесів функціонування і розвитку на АТП. Так, незмінність якості послуг характеризує процес функціонування АТП, а підвищення чи погіршення якості послуг – його розвиток (прогресивний або регресивний відповідно).

Виробничо-господарська діяльність АТП як суб'єкта економічних відносин здійснюється відповідно до дії основних економічних законів, які

відображають внутрішні, стійкі, істотні зв'язки в системі виробничих відносин.

Процес реформування національної економіки має такі ринкові ознаки:

- врівноваження пропозиції та попиту на товари й послуги здійснюється передусім за допомогою цінових механізмів;
- відбувається насичення ринків товарами і послугами різноманітної якості, що дає змогу задовольнити платоспроможний попит населення;
- функціонує валютний ринок, де певною мірою визначається курс валюти, на коливання якого економіка реагує, підтримуючи або обмежуючи цінову конкурентоспроможність;
- після «агресії» імпорту на внутрішній ринок відбуваються імпортозаміщення, розширення внутрішнього споживання та підвищення конкурентоспроможності національного виробництва в окремих секторах економіки;
- спостерігається збільшення експорту внаслідок зростання попиту на зовнішніх ринках, що є ознакою відкритості економіки;
- здійснюється розвиток ринково орієнтованого середовища [72, с. 634].

Таким чином, функціонування і розвиток АТП як виробничо-економічної системи у даний час в Україні базується на дії основних економічних законів ринкових відносин, які являють собою цілісну систему необхідних і існуючих зв'язків і залежностей, що найбільш повно характеризують сутність і напрямок розвитку способу виробництва в умовах ринкової економіки.

До основних економічних законів ринкових відносин належать: закон піднесення потреб людини; закон залежності між попитом і ціною (закон попиту); закон залежності між пропозицією та попитом; закон зростання додаткових витрат; закон зменшеної дохідності; закон економічного взаємозв'язку витрат у сферах виробництва і споживання; закон ефекту

масштабу виробництва; закон ефекту досвіду; закон економії часу; закон конкуренції. Суть їхнього використання полягає в тому, щоб, виходячи з їх об'єктивної спрямованості і форм дії, організувати господарський механізм АТП так, щоб у даних конкретних умовах отримати максимально можливий корисний результат і створити умови для прогресивного розвитку підприємства.

Ефективність функціонування і розвитку АТП залежить від ступеня його пристосованості до зовнішнього оточення, що виявляється в його зв'язках із зовнішнім середовищем. Найбільш важливими параметрами, за якими система та середовище взаємодіють, є ступені складності і організованості. Звичайно для успішної дії системи в середовищі постійної складності та рівня організації їй потрібно мати адекватний рівень складності і організації [96].

Функціонування і розвиток АТП як організаційної системи підпорядковується дії законів організації, основними серед яких є: закон синергії; закон самозбереження; закон розвитку; закон композиції; закон пропорційності; закон найменших; закон онтогенезу; закон упорядкованості; закон єдності аналізу і синтезу. Перші три закони є базовими в розвитку організаційних систем.

Функціонуючи в умовах невизначеності під впливом зовнішнього середовища, що постійно змінюється, організація прагне забезпечити загальносистемний закон самозбереження. Для збереження себе, як цілісного утворення, системі необхідний потенціал більший, ніж сукупний потенціал зовнішніх і внутрішніх дестабілізуючих факторів. [2, 14].

Відповідно до закону розвитку на кожній стадії організація намагається набрати максимальний потенціал, що дорівнює сумі всіх ресурсів системи, причому потенціал кожного попереднього етапу впливає на наступний етап. Об'єктивна дія закону розвитку обумовлює такі

властивості потенціалу організації, як інерція, еластичність, безперервність і стабілізація [158, с. 89].

Інерція виявляється в запізнюванні реакції на зміни, тобто зміна потенціалу організації починається через деякий час після початку впливу змін у зовнішньому і внутрішньому середовищі і продовжується якийсь час після їхнього закінчення. Інерція підсилюється (збільшується час запізнювання потенціалу) зі збільшенням складності і зниженням рівня адаптації організації до змін, що відбуваються. Швидкість зміни потенціалу організації залежить від самого потенціалу. Еластичні організації, що мають високий рівень інноваційного, виробничого, фінансового і відтворювального потенціалів, швидко реагують на зміни вимог ринку.

На властивості потенціалу підприємства як суми його ресурсів впливають галузеві особливості, що визначають специфічність технологічних процесів, особливості організації виробництва, відмінності в характеристиках кінцевого продукту і ресурсів для його виробництва, а також ринків збуту тощо.

Недовговічність, невіддільність та непостійність якості автотранспортних послуг, як і послуг в цілому, особливості організації технологічних процесів, які обумовлюють значний обсяг основних виробничих фондів, необхідних для забезпечення процесу виробництва на транспорті, обмежують можливості АТП оперативно реагувати на зміни попиту на свої послуги і підвищення вимог споживачів до їх якості, оскільки вимагають здійснення значних капітальних вкладень в оновлення і модернізацію рухомого складу та технологічного устаткування, механізацію і автоматизацію трудових процесів та інше. Таким чином, специфічність послуг вантажного автотранспорту обумовлює високу інерційність і низьку еластичність потенціалу АТП, що підвищує вимоги до організації взаємодії АТП із суб'єктами зовнішнього середовища у процесі формування потенціалу розвитку.

Значні коливання попиту на послуги автотранспорту (як результат дії макроекономічних, регіональних і сезонних факторів) при низькому рівні еластичності потенціалу АТП та особливості кругообігу капіталу в процесі його відтворення вимагають обліку принципу стабілізації потенціалу організації, який полягає в тому, що система прагне стабілізації діапазону зміни потенціалу. Будучи стабільною, система намагається не мати різких перепадів у процесі життєдіяльності, штучно обмежуючи діапазон зміни потенціалу [14].

Безперервність зміни потенціалу організації виявляється в збільшенні чи скороченні сукупного потенціалу, прискоренні або уповільненні швидкості, з яким він змінюється. Наслідком безперервності зміни потенціалу є перехід системи з одного стану в інший.

Практика господарювання свідчить про те, що АТП, як виробничо-економічна система, може ефективно функціонувати тільки за наявності визначеного набору взаємозалежних і взаємодоповнюючих елементів, за умови забезпечення необхідної пропорції в їхньому потенціалі. Невідповідність за потенціалом якого-небудь елемента іншим неминуче ускладнює його функціонування в цілому, викликає додаткові витрати, тим самим знижуючи його конкурентоспроможність [53].

Відповідно до закону синергії пропорційність елементів у наборі має забезпечити максимальну результативність системи стосовно суми потенціалів її елементів. Різниця між сумою властивостей системи і сумою властивостей її компонентів називається синергетичним ефектом, додатковим ефектом взаємодії компонентів [158, с. 84]. Чим вище рівень організованості АТП як виробничо-економічної системи тим більшим буде синергетичний ефект.

Механізм дії базових законів розвитку організації виявляється в характері розвитку: прогресивному, регресивному, революційному й еволюційному. Однак на відміну від законів функціонування закони

розвитку не пояснюють спосіб забезпечення цього руху, його механізм. Тому формування механізму забезпечення розвитку АТП як виробничо-економічної системи повинне ґрунтуватися на загальних закономірностях функціонування і розвитку економічних систем (сукупності основних економічних законів ринкових відносин і законів організації). Реалізація законів залежить від наявності відповідних умов, тому врахування об'єктивної дії закономірності дозволяє передбачати перебіг процесу розвитку АТП і створювати умови, які забезпечують перехід наслідків, що випливають із законів, зі сфери можливого у сферу дійсного.

1.2. Сутність і особливості організаційного забезпечення економічного розвитку АТП

Механізм дії основних економічних законів і законів організації носить об'єктивний характер, тому облік особливостей автотранспортної галузі в процесі його аналізу дозволяє в першу чергу підвищити ефективність формування і використання ресурсів, необхідних для забезпечення процесу функціонування і розвитку АТП як виробничо-економічної системи.

Аналіз представлених дефініцій дозволяє встановити три основні значення, у яких частіше вживається поняття «забезпечення»:

- 1) як сукупність методів (у значенні «теорія, вчення, прийоми чи спосіб життя, підпорядковані рішення конкретної задачі» [177, с. 276]), методик як сукупності способів, прийомів для систематичного послідовного виконання якої-небудь роботи [177, с. 278] і засобів (у значенні «прийом, спосіб дії для досягнення чого-небудь» [86, с. 760]);
- 2) як сукупність ресурсів (у значенні «кошти, цінності, запаси, сировина і джерела коштів» [97, с. 256]), якими забезпечують існування (функціонування) системи, гарантують виконання зобов'язань;

3) як сукупність прийнятих заходів, створення умов, що сприяють нормальному протіканню економічних процесів.

Для розкриття змісту поняття «організаційне забезпечення розвитку» використовуємо логічну операцію обмеження, у процесі якої відбувається перехід від поняття з більшим обсягом до поняття з меншим обсягом [46]. Оскільки поняття «організація» вживається в кількох значеннях, то для переходу від поняття «забезпечення» до поняття «організаційне забезпечення» необхідно розглянути кожне зі значень і установити те з них, що доцільно використовувати, виконуючи логічну дію обмеження.

Поняття «організація» в економічній науці найчастіше вживається в таких значеннях:

1) організація як система – деяке соціально-економічне утворення (група осіб, що становлять єдине ціле), орієнтоване на досягнення якої-небудь мети, рішення якої-небудь задачі на основі принципів поділу праці, обов'язків й ієрархічної структури [12, с. 485; 40, с. 145; 53; 129, с. 234; 180, с. 287];

2) організація як стан – сформований взаємозв'язок елементів системи, частин цілого, їхня упорядкованість, погодженість дії щодо незалежних частин цілого, обумовлена його будовою [12, с. 485; 39, с. 644; 40, с. 145; 180, с. 287];

3) організація як процес – сукупність процесів і дій, що ведуть до утворення й удосконалювання взаємозв'язків між частинами цілого [39, с. 644; 180, с. 287]; налагодження, упорядкування, зведення чого-небудь у систему [152, с. 584]; дія чи діяльність зі створення нових і якісному вдосконаленню функціонуючих систем, включаючи формування їхнього складу, побудову структури, упорядкування взаємодії елементів [53].

Зіставлення значень, у яких уживаються поняття «забезпечення» й «організація», дозволяє зробити висновок про те, що під організаційним забезпеченням варто розуміти сукупність дій (діяльність), що, по-перше,

передують яким-небудь процесам, діям, оскільки створюють необхідні умови для нормального протікання економічних процесів, по-друге, дозволяють упорядкувати, погодити які-небудь дії, звести що-небудь у систему (організувати).

Загальна (сукупна) ситуація в процесі розвитку підприємства складається з трьох комплексів:

- стан об'єкта, що спостерігається, який характеризується певними показниками рівня розвитку й ефективності функціонування;
- бажаний стан об'єкта, що описується розподілом імовірності стану зовнішнього середовища і рівнем розвитку продуктивних сил підприємства, імовірністю ситуацій, що забезпечують бажані показники ефективності майбутнього функціонування;
- альтернативи, що проектують траєкторії переходу з одного стану в інший зі своїми економічними, фінансовими й імовірними характеристиками [2].

Оскільки будь-якій конкретній дії передують аналіз і оцінка обстановки, складання плану дій, підготовка до дії [34, с. 49], то організаційне забезпечення розвитку як діяльність, що передує заходам (діям), які гарантують перехід економічної системи в якісно новий стан за визначеною траєкторією, можна розглядати як сукупність таких дій:

1) аналіз, оцінка, прогноз і систематизація інформації щодо поточного і бажаного станів економічної системи, її елементів, їхніх зв'язків, а також зв'язків системи і зовнішнім середовищем, на підставі яких розробляються альтернативні варіанти переходу системи в якісно новий стан і здійснюється вибір найбільш оптимального;

2) послідовна конкретизація оптимальної альтернативи у вигляді планування, програмування, проектування;

3) підготовка до дії, що передбачає формування, обґрунтування й здійснення конкретних (часткових) дій, необхідних для діяльності, яка організовується.

Виходячи з вищевикладеного, поняття «організаційне забезпечення розвитку» варто визначати:

- за обсягом – загальне, нереєструюче, оскільки воно поширюється на групу об'єктів (видів діяльності) й відноситься до необмеженої кількості предметів (система, її елементи, фактори зовнішнього середовища і т. ін.);
- за змістом – конкретне, позитивне, безвідносне, оскільки в ньому відображається конкретна діяльність (зокрема, моніторинг, аналіз і оцінка, рефлексія, планування, прогнозування, проектування, організація і т.д.) з підготовки кількісних, якісних і структурних змін у системі, що гарантують її перехід у якісно новий стан.

У процесі функціонування АТП, як економічна система, мусить розв'язувати постійно виникаючі протиріччя і реагувати на зміни внутрішніх і зовнішніх умов свого існування.

В. С. Пономаренко і О. І. Пушкар розглядають розвиток економічної системи як процес, що може здійснюватися за двома принципово відмінними сценаріями: розвиток-відгук і випереджальний розвиток [94]. Розвиток-відгук розглядається як реакція підприємства на збільшення зовнішньої розмаїтості з боку середовища. Такий розвиток, по суті, є процес його адаптації до середовища. При випереджальному розвитку підприємство вносить додаткову різноманітність у конкретне ринкове середовище (новий продукт, нові технології) і розглядається як випереджальна адаптація.

В обох випадках розвиток ініціюється протиріччями між елементами як усередині підприємства і середовища, так і в їхній взаємодії, що виникають через обмеженість ресурсів для задоволення потреб суспільства, зіткнення інтересів людей, конкуренції підприємств і т. ін. і вимагає забезпечення адаптації підприємства до змін, що відбуваються.

Інші автори виділяють дві складові адаптації підприємства до змін зовнішнього середовища: адаптивну реакцію, що розглядається як зміна стратегічних цілей діяльності підприємства чи способів досягнення цих

цілей, які істотно впливають на взаємини підприємства із зовнішнім середовищем, і процес адаптації, під яким розуміється внесення змін у функціонування внутрішніх систем і діяльність підрозділів підприємства, що супроводжують адаптивну реакцію [55].

Такий підхід дозволяє розглядати організаційне забезпечення розвитку підприємства як багатоступеневий процес, що включає: моніторинг зовнішнього середовища; аналіз і оцінку інформації, що надходить, про стан зовнішнього середовища; формування адаптивної реакції; визначення форми реалізації адаптивної реакції; визначення змісту процесу адаптації; оцінку й аналіз ефективності адаптації.

Адаптивна реакція підприємства формується під впливом факторів зовнішнього середовища й значною мірою залежить від виду фактора, тривалості періоду й інтенсивності та способу впливу, а також від стану й особливостей діяльності самого підприємства. Таким чином, забезпечення адаптивної реакції підприємства, адекватної змінам у зовнішньому середовищі, вимагає встановлення характеру і цілей впливу середовища.

Відтворення процесу взаємодії двох (чи кількох) суб'єктів з урахуванням знань і уявлень кожного із суб'єктів про всіх інших (у тому числі і щодо самого себе) у всій їхній повноті і глибині визначається як рефлексія [34, с. 178]. На відміну від аналізу, який здійснюється на підставі всієї інформації, яка відома кожному із суб'єктів взаємодії і тим самим дозволяє визначити найбільш істотні зв'язки, що визначають ситуацію і поведінку кожного з них, у процесі рефлексії кожна зі сторін оцінює мотиви і поведінку іншої сторони за допомогою імітації можливої поведінки того, з ким передбачається взаємодіяти. Глибина проникнення в уявлення суб'єкта взаємодії про себе самого характеризується рангом рефлексії.

У філософії термін «рефлексія» (від лат. reflexio – звертання назад) означає віддзеркалення, а також дослідження пізнавального акту [159, с. 410]. Теорія віддзеркалення розглядає рефлексію як процес, що дозволяє

не тільки адаптуватися до змін у зовнішньому середовищі, оскільки забезпечує орієнтування і регулювання поведінки суб'єкта, але й впливати на ситуацію, змінюючи і підпорядковуючи її. І в цьому відношенні рефлексію необхідно розглядати як складову частину організаційного забезпечення розвитку, яка дозволяє реалізувати один з можливих сценаріїв розвитку: розвиток-відгук чи випереджальний розвиток.

Оскільки процеси функціонування і розвитку підприємства як економічної системи залежать від виду економічної діяльності, то для встановлення особливостей організаційного забезпечення розвитку вантажного АТП необхідно розглянути сутність послуг вантажного автотранспорту.

Поділ галузей економіки на галузі матеріального виробництва і невиробничу сферу, який існував до 90-х років ХХ ст. і був покладений в основу побудови Загальносоюзного класифікатора галузей народного господарства, дозволяв розглядати транспорт нарівні з виробничими галузями як галузь матеріального виробництва. Результати діяльності даної галузі виражалися в специфічній продукції, відмінній від інших галузей матеріального виробництва. Як продукцію автомобільного транспорту при цьому розглядали тільки перевезення, що вимірювалися валовими показниками [79]. За аналогією з фізичними одиницями виміру продукції, вимірники процесу перевезення вантажів зводилися до основних одиниць: транспортна маса (обсяг перевезень), транспортний шлях (відстань перевезення) і транспортний час.

Специфічність продукції вантажного автотранспорту, що виражається в корисному ефекті – перевезенні вантажів, дозволяла розглядати діяльність вантажного автотранспорту як обслуговування, однак, як відзначають Л. Б. Міротін, А. Г. Гольдін, А. В. Колік, застосування терміна «послуга» як результату діяльності автотранспорту обмежувалося тільки галуззю експедиційного обслуговування [79].

Перехід України на Міжнародні стандарти галузевої класифікації видів економічної діяльності сприяв тому, що термін «послуга автотранспорту» сьогодні широко використовується в нормативно-правових актах, спеціальній літературі й практичній діяльності поряд з такими термінами, як «продукція транспорту» і «транспортне обслуговування». Однак відсутність єдиного підходу до їхнього визначення значно ускладнює процес пізнання сутності послуг вантажного автотранспорту.

Так, наприклад, А. Н. Родніков у Термінологічному словнику з логістики розглядає поняття «послуга транспорту» і «продукція транспорту» як ідентичні і визначає їх як показник статистики транспорту, що характеризує перевезення пасажирів і вантажів, яке має грошову й умовно-натуральну форму [68, с. 204]. Таке визначення, на наш погляд, є некоректним, оскільки в статистиці продукція транспорту розглядається не як статистичний показник, а як економічна категорія, що характеризується системою показників – обсягом перевезення вантажів і вантажооборотом [90, с. 8].

Л. Б. Міротін, А. Г. Гольдін, А. В. Колік [79] визначають автотранспортну послугу як підвид діяльності автомобільного транспорту, який спрямований на задоволення певної частини потреб клієнтури і характеризується наявністю необхідного технологічного, економічного, інформаційного, правового і ресурсного забезпечення.

Інший підхід у В. Г. Шинкаренка й О. М. Криворучко. Вони розуміють послуги як конкретний результат корисної діяльності, а послуги транспорту як результат діяльності працівників із задоволення потреб суспільства в транспортному обслуговуванні [173, с. 37]. Таке визначення, з одного боку, узгоджується з визначенням поняття «послуга», представленим у ДСТУ ISO 9000-1-95, де послуги визначаються як підсумки безпосередньої взаємодії постачальника і споживача і внутрішньої діяльності постачальника із задоволення потреб споживача [31]. З іншого боку, воно суперечить іншим

нормативно-правовим актам України [104; 105], де під послугами автотранспорту розуміється безпосередньо його діяльність, пов'язана із переміщенням вантажів і пасажирів.

Так, Правилами перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні, транспортна послуга визначається як перевезення вантажів і комплекс допоміжних операцій, що пов'язані з доставкою вантажів [105], Ліцензійними умовами провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом [104] послуги з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом визначаються як здійснення зареєстрованою в установленому законодавством порядку юридичною особою, а також фізичною особою – суб'єктом підприємницької діяльності на комерційній основі переміщення людей, багажу та вантажу за допомогою автомобільного транспорту.

Запропонована в [173] дефініція також вимагає чіткого й однозначного визначення поняття «транспортне обслуговування». Однак до визначення даного поняття також існують різні підходи.

Так, В. А. Новіков під транспортним обслуговуванням розуміє діяльність транспортної компанії з організації доставки товару від відправника до одержувача вантажу, включаючи вибір виду транспорту, напрямок перевезень, способу транспортування, обслуговування вантажу у дорозі і т. ін. [97, с. 308]. Л. Б. Міротін і В. І. Сергєєв визначають дане поняття як діяльність транспортно-експедиційних підприємств, пов'язану з процесом переміщення вантажів у просторі і в часі з наданням перевізних, вантажно-розвантажувальних послуг і послуг збереження [87].

Інший підхід у авторів Довідника міжнародних економічних термінів, які визначають транспортне обслуговування як кінцевий результат діяльності транспортних підприємств з виконання договору перевезення, яка являє собою сукупність засобів, форм і методів, що забезпечують реалізацію

транспортної продукції (послуги) перед його замовником (продавцем чи покупцем) [141].

Оскільки у вітчизняній літературі відсутній єдиний підхід до визначення понять «транспортна послуга» і «транспортне обслуговування», для виявлення сутності поняття «послуга вантажного автотранспорту» необхідно розглянути зміст родового поняття «послуга». З погляду формальної логіки зміст підпорядковуючого (родового) і поняття, що підпорядковується, знаходяться у відношенні: підпорядковане поняття включає до свого змісту всі ознаки, властиві підпорядковуючому поняттю, плюс ознаки, специфічні тільки для підпорядкованого поняття [46], тому для уточнення змісту і визначення поняття «послуга вантажного автотранспорту» пропонується такий алгоритм:

1. Дати логічну характеристику поняття «послуга вантажного автотранспорту». Логічна характеристика поняття дозволяє уточнити його зміст і обсяг.

2. Розглянути визначення поняття «послуга».

3. Виділити компонентний склад поняття «послуга».

4. Узагальнити компоненти поняття «послуга», тотожні за їхньою логічною сутністю й доповнити видовими відмінностями поняття «послуга вантажного автотранспорту». Видова відмінність – це ознака або група ознак, якими відрізняється визначуваний предмет від предметів, що входять до цього роду [46].

5. Визначити будову і форму поняття «послуга вантажного автотранспорту» на основі правил логіки [46]:

- визначення має бути сумірним, тобто обсяг визначуваного має дорівнювати обсягу визначаючого;
- визначення не має робити кола, тобто визначуване поняття не може визначатися через само себе;
- визначення має бути чітким, виразним, вільним від двозначності.

6. На основі отриманих результатів дати визначення поняття «послуга вантажного автотранспорту».

Використовуючи даний алгоритм, дамо логічну характеристику поняття «послуга вантажного автотранспорту»: за обсягом поняття – загальне, нереєструюче; за змістом – конкретне, позитивне, безвідносне.

В економічній літературі існує багато підходів до розкриття змісту поняття «послуга». Відсутність єдиного погляду на визначення і склад послуги обумовлюють певні труднощі при розгляді послуги як об'єкта пізнання.

Різні визначення поняття «послуга» найдокладніше проаналізовані в роботах Н. М. Внукової, Н. В. Кузьминчук, В. В. Прищепенко, Л. П. Хмелевської [19, 21, 98, 164]. Узагальнення цих досліджень, а також інших літературних джерел довідкового характеру, дозволило провести аналіз визначень поняття «послуга» з позиції системно-логічного підходу відповідно до алгоритму, який представлено вище.

В. В. Прищепенко, розглядаючи різноманіття семантики і дефініцій поняття «послуга», бачить його причину в неточності перекладу, яка обумовлена неоднозначністю іноземних слів, що веде до різних тлумачень цього поняття [98].

Використовуючи логічні прийоми порівняння, аналізу, синтезу, абстрагування, узагальнимо даний компонент визначення поняття «послуга». Для цього розглянемо значення термінів, які використовуються для визначення даного компонента.

У міжнародному стандарті ISO під послугою розуміється, по-перше, результат діяльності чи процесу (послуга як нематеріальна продукція), по-друге, діяльність чи процес (надання послуги) [87]. На думку Н. М. Внукової і Н. В. Кузьминчук, послуги є результатом конкретної праці працівників, який оцінюється наявністю позитивного результату праці. Останній має споживчу вартість, тоді як послуга є однією з форм праці, і в цьому плані

вона не є споживчою вартістю. Маючи на увазі цю розбіжність між послугою як процесом праці та її результатом, можна розглядати її як діалектичну єдність цих двох сторін [19]. Більшість авторів [21; 29; 38; 41; 68; 77; 80; 97; 121; 164; 180], і ми з ними принципово згодні, вважають, що послуги служать задоволенню потреб людини і суспільства в цілому. Призначення автотранспорту полягає в задоволенні потреб населення та суспільного виробництва в автомобільних перевезеннях [99]. Таким чином, послуги вантажного автотранспорту служать задоволенню потреб людини і суспільства в цілому (замовників) в автомобільних перевезеннях вантажів.

На практиці діяльність вантажного автомобільного транспорту, яка пов'язана зі здійсненням процесу перевезень, найчастіше, крім перевезення різних вантажів, включає кілька різних операцій, а також супутніх послуг.

Законом України «Про автомобільний транспорт» до комплексу допоміжних операцій, зв'язаних з перевезеннями вантажів автотранспортом, віднесені: завантаження та розвантаження автомобільних транспортних засобів; перевантаження вантажів на інший вид транспорту чи транспортний засіб; сортування, пакування, обмірювання та маркування вантажу; накопичення, формування або дроблення партій вантажу; зберігання вантажу; транспортно-експедиційні послуги [99]. В. Г. Шинкаренко та О. М. Криворучко до послуг автотранспорту відносять також підготовку до перевезення транспортних засобів, маркетингові, комерційні й інформаційні послуги, що виникають при транспортному обслуговуванні [173].

Іншими словами, під послугою мається на увазі не тільки власне перевезення вантажу, а будь-яка операція, що не входить до складу перевізного процесу, але пов'язана з його підготовкою і здійсненням [79].

Таким чином, визначаємо функцію (призначення) послуг вантажного автотранспорту як задоволення потреб замовників у підготовці і здійсненні процесу перевезення вантажів. В економічному відношенні послуги можна охарактеризувати як діяльність, яка пов'язана з обміном вартостей і

здійснюється на замовлення. Відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт» організація перевезень вантажів автотранспортом здійснюється перевізниками на підставі замовлень власників вантажів, а також при постачанні продукції для задоволення державних потреб [99].

Результатом надання послуг є корисний ефект (благо, вигода) [6; 7; 42; 77; 155; 156]. Позитивний результат надання послуг вантажним автотранспортом являє собою сукупність корисних особливостей, спрямованих на задоволення потреб суспільного виробництва, окремої людини (чи групи людей) у переміщенні вантажів. Цей результат діяльності вантажного автотранспорту і є споживчою вартістю, реальним благом, корисністю послуги, продуктом у нематеріальній формі.

Проведене структурування визначень терміна «послуга» і виділення видових ознак послуг вантажного автотранспорту дозволило запропонувати визначення поняття «послуга вантажного автотранспорту» як виду діяльності автотранспорту, спрямованої на задоволення потреб замовників у підготовці і здійсненні процесу перевезення вантажів, у результаті якої створюється продукт у нематеріальній формі.

Новизна запропонованого автором визначення полягає в тому, що: з погляду формальної логіки дозволяє встановити чіткий зв'язок між поняттями «послуга вантажного автотранспорту» (як вид діяльності) – «транспортне обслуговування» (як здійснення діяльності, надання послуги) – «продукція вантажного автотранспорту» (як результат діяльності, продукт у нематеріальній формі); дозволяє врахувати, крім перевезення, всі операції і додаткові послуги, які надаються автотранспортом для задоволення потреб замовників у перевезенні вантажів.

Важливим етапом при розгляді об'єкта дослідження є виявлення його характеристик. Учені, що займаються дослідженням послуг, практично одностайні щодо чотирьох основних характеристик послуг: невідчутність, непостійність якості, невіддільність, недовговічність [10; 19; 59; 74; 87; 115;

164; 180]. Як відзначає Л. П. Хмелевська, ці особливості можна використовувати для пояснення економічної сутності будь-якої послуги, тому розглянемо їх докладніше [164].

Послуги вантажного автотранспорту, як і всі послуги, невідчутні, не мають речовинного виразу, а виражаються в корисному ефекті. Це означає, що послуги не можна продемонструвати, спробувати, упаковувати чи дослідити до їхнього одержання [74].

Послуги вантажного автотранспорту, як і всі послуги, невіддільні від свого джерела, тобто процеси виробництва (надання) послуги і споживання збігаються в часі й просторі. Існує точка зору, що це самий головний фактор, який надає послуги дійсно послугами, відрізняє їх від товару в матеріальній формі. Однак В. Д. Маркова, аналізуючи розходження між товарами і послугами з погляду взаємозв'язку виробництва і споживання, відзначає, що це дуже важливий погляд на послуги, втім він не може розглядатися як виняткове пояснення послуг [74].

Недовговічність послуг вантажного автотранспорту, як послуг у цілому, означає, що вони не можуть бути збережені для подальшого продажу і надання, а, отже, накопичені в необхідних обсягах. Л. Б. Міротін і В. І. Сергєєв, розглядаючи потреби, задоволенню яких служать послуги автотранспорту, виділяють такі особливості даних послуг:

- послуга являє собою конкретну споживчу вартість лише у визначений час на даному напрямку, що різко обмежує можливості її заміщення на ринку;
- попит на послуги характеризується значними коливаннями;
- транспорт не має у своєму розпорядженні великих можливостей для згладжування коливань попиту й особливо піків попиту;
- пропозиція послуг відрізняється малою пристосовністю до змін попиту;
- створення додаткової провізної спроможності для повного задоволення надлишкового попиту обходиться дуже дорого [87].

Невідчутність, невіддільність і недовговічність послуг вантажного автотранспорту виявляється в складності їхньої специфікації, а також у складності їхньої оцінки з боку покупця. Неминучим наслідком одночасності виробництва і споживання послуг вантажного автотранспорту є несталість якості виконання послуги (непостійність якості).

Під якістю послуги розуміють сукупність властивостей і характеристик, що додають послугі здатність задовольняти обумовлені чи передбачувані потреби в процесі її пропозиції і споживання [173].

Відповідно до ДСТУ ISO 9004-2-96, вимоги до послуг і процесів, пов'язаних з наданням послуг, повинні бути чітко встановлені у вигляді характеристик, що піддаються спостереженню і допускають оцінювання їх споживачем і особою, що надає послуги [38]. На підставі ДСТУ ISO 9000-2001, ДСТУ ISO 9004-2-96, а також робіт [23; 80; 87; 173] автором виділені такі основні характеристики якості послуг вантажного автотранспорту:

1. Функціональні: вантажопідйомність автотранспортних засобів, швидкість, чисельність персоналу, технічний рівень виконання послуги.

2. Часові: тривалість надання послуги, тривалість чекання, тривалість технологічного циклу послуги, витрати часу замовника на контакт із виконавцями, персоналом, що обслуговує, безвідмовність, надійність, своєчасність виконання послуг, витрати часу на пошук адреси підприємства, що надає послуги з перевезення вантажів.

3. Ергономічні: безпека перевезення, гігієнічність, комфортність і естетичність оформлення, гарантії послуг, відповідність сучасному рівню (використання нових видів і прогресивних форм обслуговування), гнучкість обслуговування.

4. Етичні: уважність, доброзичливість, ввічливість і доступність персоналу.

Спостереження характеристик процесів, зв'язаних з наданням послуг, для споживача може бути не завжди можливим, але вони безпосередньо

визначають рівень надання послуги [38], тому правильна організація виміру, аналізу й оцінки якості послуг з боку виконавця є необхідним елементом не тільки організації процесу надання послуг, але і його удосконалення.

Застосування системного підходу при дослідженні основних проблем розвитку АТП, у свою чергу, вимагає виявлення, аналізу й оцінки факторів розвитку. Розгляд сутності послуг вантажного АТП, їхніх основних характеристик дозволяє виділити основні зовнішні фактори розвитку АТП і виявити особливості кругообігу капіталу в процесі відтворення на АТП.

1.3. Узагальнення теоретичних основ організаційно-економічного забезпечення розвитку АТП

Незважаючи на різноманіття заходів, які розробляються і реалізуються на автотранспорті з метою розвитку його послуг, необхідно відзначити, що довгострокову програму забезпечення розвитку послуг вантажного автотранспорту ще не розроблено достатньою мірою. Основною причиною є слабка націленість господарського механізму на використання різних форм, методів, засобів і інструментів з метою створення нормальних умов для протікання процесів розвитку на автотранспорті.

В економічній літературі представлена велика кількість наукових розробок в області організаційного забезпечення розвитку підприємства, однак практична діяльність АТП не достатньо забезпечена науково обґрунтованими методичними рекомендаціями, що враховують специфічні умови діяльності підприємств автотранспорту, які впливають на адаптацію підприємства до змін у зовнішньому середовищі.

Різні аспекти організаційного забезпечення розвитку АТП відбито в роботах [23; 61; 62; 70; 87; 166; 167; 171 – 175].

В. І. Ляско розроблено методику визначення альтернативних варіантів розвитку АТП, яка заснована на формуванні області припустимих рішень і

аналізі різних ситуацій, в умовах невизначеності підприємства на ринку транспортних послуг, запропоновано алгоритм вибору раціональної стратегії розвитку АТП з урахуванням його роботи в умовах невизначеності й ризику [70].

В. Г. Шинкаренко і О. П. Левченко запропонували схему розробки і моделювання стратегії розвитку АТП, яка на кожному етапі відбиває умови господарювання вантажного АТП: при встановленні місії і дерева цілей; при проведенні стратегічного аналізу; при розробці сценаріїв розвитку і виборі стратегії [174; 175]. Розроблені рекомендації дають точні вказівки щодо процедур, які необхідно виконати для формування стратегії розвитку на основі сценарного підходу шляхом відображення майбутнього стану підприємства, обумовленого реалізацією визначеного набору бізнес-стратегій і рівнем ризику, який виникає в результаті впливу зовнішніх і внутрішніх факторів середовища.

В. Г. Шинкаренко і А. С. Бондаренко визначили зміст і процес розробки і реалізації стратегії конкуренції на основі теорії шкільного позиціонування і ситуаційного аналізу; запропонували спосіб моделювання параметрів обраної стратегії конкуренції, автоматизований у середовищі Microsoft Excel; обґрунтували спосіб установа пріоритетних конкурентів АТП за двома ознаками: розміром ринкової частки і виду здійснюваних перевезень на основі використання поля конкуренції; розробили методичку оцінки конкурентоспроможності АТП за допомогою побудови комплексно-графічної моделі конкурентного простору [171]. Використання запропонованих методичних рекомендацій дозволяє забезпечити АТП необхідний рівень конкурентоспроможності, зберігати і нарощувати конкурентні переваги, забезпечувати систему управління необхідною ринковою інформацією для прийняття обґрунтованих управлінських рішень.

На підставі досліджень методологічних аспектів забезпечення конкурентостійкості автотранспортних послуг О. А. Чигринець розроблено

механізм визначення комерційної стійкості роботи АТП і запропонований методичний підхід до аналізу тарифної політики та алгоритм оцінки можливостей АТП [166]. І. А. Чигринець представила моделі взаємозв'язку комерційної стійкості роботи АТП із формуючими її факторами і запропонувала відповідні стратегії [165].

В. Г. Шинкаренко, О. М. Криворучко розробили методи оцінки й аналізу конкурентоспроможності та якості автотранспортних послуг [172; 173]. Запропонована авторами методика оцінки якості автотранспортних послуг, яка базується на принципах маркетингу, дозволяє кількісно оцінити якість транспортних послуг за стадіями обслуговування споживачів: прийняття рішення про споживання послуги (якість пропозиції послуг), споживання послуги (якість споживання послуги), реакція на споживання послуги (задоволеність послугою). Такий підхід дозволяє застосовувати дану методику при розробці заходів розвитку послуг вантажного автотранспорту, спрямованих на вдосконалення взаємодії АТП із замовниками послуг, постачальниками, посередниками і конкурентами АТП.

Т. А. Воркут, розглядаючи основи визначення постачальників транспортних послуг, запропонував алгоритм вибору постачальників транспортних послуг, який може бути використаний при розробці заходів щодо удосконалювання послуг вантажного автотранспорту [23]. Слід зазначити, що питання методологічного забезпечення взаємодії АТП із посередниками – транспортними підприємствами й організаціями – широко висвітлені в науковій і навчальній літературі з логістики.

О. М. Криворучко уточнила склад і зміст процесу споживачів, визначила взаємозв'язки між його елементами, розробила описувальні моделі, запропонувала методичний підхід до оцінки якості автотранспортних послуг по трьох рівнях: узагальненому (корисні властивості послуг), укрупненому (три стадії процесу обслуговування споживачів) і

деталізованому («точкам дотику» з ними) з урахуванням висунутих вимог, очікувань їхнього виконання і сприйняття фактичного результату [61, 62].

Проведений аналіз наукової літератури показав, що в даний час найбільш дослідженими питаннями забезпечення розвитку АТП є теоретичні й організаційні аспекти формування адаптивної реакції АТП на зміни зовнішнього середовища [70; 165; 171; 174; 175] та окремі аспекти процесу адаптації, зокрема щодо аналізу й оцінки якості автотранспортних послуг і конкурентоспроможності АТП, забезпечення взаємодії АТП із замовниками послуг, посередниками (транспортними підприємствами й організаціями), конкурентами [23; 61; 62; 166; 167; 171 – 173]. Проте питання забезпечення взаємодії АТП з іншими суб'єктами зовнішнього середовища, зокрема з інвесторами та фінансовими посередниками, є не досить розробленими. Наявні дослідження в даній області мають міжгалузевий характер і не враховують специфіку функціонування АТП.

У виробничо-економічних системах розвиток реалізується, як правило, за допомогою інноваційних і інвестиційних процесів.

Д. І. Конкурін, досліджуючи інноваційну діяльність виробничо-економічних систем, робить висновок, що структурно будь-який процес розвитку у виробничо-економічних системах можна розглядати як сукупність ізольованих чи взаємозалежних інноваційних і інвестиційних процесів [56, с. 41].

Під інноваційним процесом розуміється такий суспільний технологіко-економічний процес, який за допомогою практичного використання ідей і винаходів (нововведень) приводить до створення кращих за своїми якостями виробів, технологій, і якщо вони орієнтуються на економічну вигоду, прибуток, то їхнє виникнення на ринку може принести додатковий прибуток [19].

Інновація (нововведення) являє собою кінцевий результат діяльності зі створення і використання нововведень, втілених у вигляді вдосконалених чи

нових товарів (виробів чи послуг), технологій їхнього виробництва, методів управління на всіх стадіях виробництва і збуту товарів, що сприяють розвитку і підвищенню ефективності функціонування підприємств, які їх використовують [9, с. 522].

Спочатку нововведення формується у свідомості як проблема, яка пов'язана з наявністю протиріччя між дійсним і можливим станом об'єкта. Ю. О. Путятін, О. І. Пушкар, О. М. Тридід відмічають, що джерелами для формування ідей інновацій є:

- результати аналізу тенденцій розвитку соціально-економічних процесів, що відбуваються в суспільстві, у тому числі під дією факторів НТП;
- потреби і запити споживачів (як існуючі, так і потенційні);
- розробки вчених, винахідників і раціоналізаторів;
- діяльність конкурентів;
- розробки фахівців структурних підрозділів підприємства [114, с. 526].

Інновація виявляється в остаточному підсумку результатом розбіжності інтересів суб'єктів, які беруть участь в інноваційному процесі, і припускає реалізацію загальної функції – вирішення наявних протиріч за допомогою цілеспрямованої діяльності, яка запобігає протиріччям або згладжує гостроту їхнього прояву.

У сучасних умовах ефективною формою реалізації інноваційної діяльності є управління капіталом, вкладеним в інновації з урахуванням особливостей протікання інноваційного процесу. Капітал, що направляється в інновації, виявляється в конкретних формах інвестицій [56, с. 291].

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про інвестиційну діяльність» під інвестиціями розуміють усі види майнових і інтелектуальних цінностей, вкладені в об'єкти підприємницької й іншого виду діяльності, у результаті чого створюється прибуток (дохід) чи досягається соціальний ефект [106]. Такими цінностями можуть бути:

- кошти, цільові банківські кредити, паї, акції й інші цінні папери;
- рухоме і нерухоме майно (будівлі, споруди, устаткування й інші матеріальні цінності);
- майнові права, що випливають з авторського права, досвід і інші інтелектуальні цінності;
- сукупність технічних, комерційних і інших знань, оформлених у вигляді технічної документації, навичок і виробничого досвіду, необхідних для організації того чи іншого виду виробництва, але не запатентованих («ноу-хау»);
- права користування землею, водою, ресурсами, будівлями, спорудами, устаткуванням, а також інші майнові права;
- інші цінності.

Сукупність практичних дій інвестора зі здійснення інвестицій визначається як інвестиційна діяльність [123, с. 95], яка здійснюється згідно з діючими в Україні законодавчими і нормативними актами, а також інвестиційною політикою підприємства.

Процес здійснення інвестицій являє собою інвестиційну діяльність підприємства. Відповідно до Положення (стандарту) бухгалтерського обліку № 4 [92] інвестиційна діяльність – це придбання і реалізація тих необоротних активів, а також тих фінансових інвестицій, що не є складовою частиною еквівалентів коштів, тобто інвестиції безпосередньо пов'язані зі станом активів підприємства й уречевленням капіталу в них.

З погляду підприємства капітал є сумою вартісної оцінки майна і засобів підприємства, які воно може використовувати на господарські потреби [88, с. 230]. Оскільки інвестиційна діяльність спрямована в першу чергу на забезпечення зростання операційного прибутку в перспективному періоді, то по відношенню до цілей і задач операційної діяльності підприємства вона носить підпорядкований характер. Така діяльність

припускає вибір і реалізацію найбільш вигідних напрямів розширення і відновлення активів підприємства з метою формування виробничого потенціалу, необхідного для його прогресивного розвитку. Іншими словами, інвестиції забезпечують реалізацію адаптивної реакції підприємства.

Русійні мотиви інвестиційної діяльності істотно залежать від того, реалізується проект на свої чи залучені кошти. Спектр зовнішніх учасників інвестиційних і інноваційних проектів може бути дуже широким: інвестори, комерційні банки, організації, що сприяють інвестуванню, фінансові установи, постачальники устаткування, страхові компанії, консультаційні фірми. Перераховані потенційні учасники інвестиційних і інноваційних проектів є такими агентами ринкового середовища, взаємодія з якими приводить до руху потоків вартостей підприємства, яке вступає у взаємодію [114, с. 95].

Взаємодія підприємства із зовнішнім учасником проекту (інвестором) залежить, у першу чергу, від того, наскільки умови, на яких воно здійснюється, будуть задовольняти інтереси кожної зі сторін.

Інтереси суб'єктів таких відносин і засоби досягнення цілей різні. Для інвестора така взаємодія – різновид його підприємницької діяльності, що має на меті одержання прибутку, тому його інтерес полягає в одержанні максимально можливого доходу при мінімальному рівні фінансових ризиків. Для підприємства – спосіб залучення ресурсів на умовах, доцільність яких устанавлюється проектом розвитку, його інтерес – одержати найбільш дешеві ресурси в найкоротший термін.

Оскільки підприємству й інвестору доводиться взаємодіяти за обставин, у яких кожний з них намагається досягти власної мети, але ніхто з них цілком не впливає на хід подій, то розробка оптимальної стратегії підприємства у взаємодії можлива при моделюванні ситуації у вигляді ігрової моделі.

Однак у теорії ігор передбачається, що множина стратегій, доступних кожному з гравців, загальновідомі і відповідно до цієї інформації гравці організують свою поведінку [49, с. 218]. Формалізація ж змістового опису взаємодії АТП із суб'єктами зовнішнього середовища в рамках теорії ігор ускладнюється тим, що підприємство найчастіше не володіє всією інформацією, яка відома інвестору. Це ускладнює пошук найбільш істотних зв'язків, що визначають ситуацію і поведінку суб'єкта взаємодії, або оптимальні способи (стратегії) поведінки, що забезпечують кожному з гравців найкращий результат.

Апріорна дефініція можливих стратегій інвестора практично недосяжна, головна задача підприємства – знайти приховані можливості. Досягається це шляхом рефлексії – імітації міркувань інвестора (його можливої поведінки). Відповідно до такого підходу особа, що приймає рішення, дивиться на своє підприємство в ситуації контакту. При цьому використовуються відповідні оціночні показники для рішення інвестора про контакт взагалі і про його параметри зокрема [94]. Таким чином, при моделюванні взаємодій АТП із зовнішніми учасниками проекту розвитку виникає необхідність у застосуванні рефлексії для побудови ігрової моделі.

В даний час ще не сформований єдиний підхід до побудови рефлексивних моделей взаємодії, оскільки використання рефлексивного підходу є принципово новим напрямком у розвитку економічної теорії.

Загальний підхід до побудови рефлексивних ігрових моделей партнерської взаємодії описаний у роботах [94; 114]. Відповідно до даного підходу методика моделювання об'єктів взаємодії передбачає виконання двох етапів з виявлення необхідної інформації, її обробки й інтерпретації отриманих результатів: 1) збір і узагальнення релевантної інформації про суб'єктів і процеси взаємодії; 2) побудова рефлексивної моделі оцінки взаємодії на основі дерева рішень.

Моделі, які розробляються відповідно до даного підходу, відіграють роль імітаційного інструментарію для рефлексивного прогнозу можливості й результатів взаємодії із суб'єктом взаємодії. Слід зазначити, що зміна нормативно-правової бази України, зокрема в інвестиційній і фінансовій сферах, вимагає перегляду даних моделей і коригування з метою забезпечення адекватності прогнозу дій інвесторів і фінансових установ.

Однак можливості застосування рефлексії в організаційному забезпеченні розвитку підприємства значно ширші. Так, у теорії управління рефлексивні уявлення людини є об'єктом рефлексивного управління.

Даний напрямок у вітчизняній науці розробляли В. В. Дружинін і Д. С. Конторов ще в 70-х роках ХХ століття [34; 35; 36]. У 80-х роках їхні розробки знайшли застосування в теорії конфліктів [37].

В економічній літературі представлено велику кількість визначень поняття «управління». У даному дослідженні під управлінням будемо розуміти вплив на керовану систему (керований об'єкт чи суб'єкт управління), націлений на забезпечення її поведінки [32]. І в цьому відношенні діяльність, у процесі якої забезпечуються умови для реалізації управління, спрямованого на розвиток економічної системи, також буде організаційним забезпеченням її розвитку.

Рефлексивне управління є частковим випадком інформаційного управління. Сутність рефлексивного управління полягає в тому, що взаємодіючій системі (співдіючій чи протидіючій) надаються (за допомогою передачі інформації і фасцинації) певні дані, що стимулюють бажаний вибір [36].

Узагальнення робіт [32; 35; 36] дозволяє сформулювати принципову відзнаку рефлексивного управління від інших видів інформаційного управління: воно не зв'язано з показом дії і не робить дестабілізуючого впливу на керовані системи.

Л. Г. Шемаєвою обґрунтоване застосування рефлексивного підходу на підприємстві при рішенні проблем когнітивного аналізу й управління суб'єктами ринкової ситуації, що дозволяє одержати, представити, проаналізувати суб'єктивні (рефлексивні) уявлення суб'єктів про процеси функціонування слабоструктурованих унікальних ринкових ситуацій і розробити стратегії управління такими ситуаціями [168; 169].

Проведений аналіз літературних джерел показав, що в даний час застосування рефлексивного підходу в економічних дослідженнях є новим напрямком і вимагає додаткових досліджень. У незначній кількості наукових розробок у цій області рефлексія застосовується тільки при моделюванні процесів функціонування підприємств, організаційні ж аспекти забезпечення розвитку підприємств у рамках рефлексивного підходу не вивчені. Виходячи з цього автором висувається гіпотеза: розробка організаційного забезпечення розвитку АТП, що дозволяє створити умови для реалізації рефлексивного управління у взаємодії із суб'єктами зовнішнього середовища, підвищить ефективність заходів, спрямованих на розвиток АТП.

Сформулюємо умовно-категоричний силогізм: якщо гіпотеза є вірною, то в структурі організаційного забезпечення розвитку АТП можна виділити компоненти, об'єднання яких у методичку дозволить розробити на АТП таке інформаційне повідомлення суб'єкту взаємодії, що стимулює його прийняти рішення про можливість і умови взаємодії з АТП, доцільність яких визначається проектом розвитку.

Для доказу гіпотези автором поставлено задачі:

- здійснити аналіз стану ринку послуг автотранспорту, установити пріоритетні напрямки розвитку АТП і визначити суб'єктів зовнішнього середовища, від яких значною мірою залежить ефективність реалізації проектів розвитку;
- узагальнити існуючі підходи до побудови рефлексивних моделей взаємодії підприємства і розробити методичне забезпечення визначення

умов взаємодії підприємства із зовнішнім учасником проекту розвитку, яка забезпечить формування інформаційного повідомлення суб'єкту взаємодії, що стимулює його прийняти рішення, параметри якого визначаються проектом розвитку АТП;

- реалізувати на практиці запропонований підхід до формування організаційного забезпечення взаємодії АТП із суб'єктом зовнішнього середовища й оцінити ефективність його застосування в практичній діяльності АТП.

Висновки до розділу 1

1. Спад виробництва, інфляційні процеси, втрата традиційних ринків збуту і ряд інших факторів обумовили виникнення негативних тенденцій у розвитку автотранспортної галузі. Це проявилось, у першу чергу, у значному скороченні обсягів вантажних перевезень, зниженні якості обслуговування замовників, погіршенні матеріально-технічного забезпечення автотранспорту за наявності невикористаних провізних можливостей, нестабільності фінансового стану підприємств автотранспорту
2. Ефективність функціонування і розвитку АТП залежить від ступеня його пристосованості до зовнішнього оточення, що виявляється в його зв'язках із зовнішнім середовищем. Найбільш важливими параметрами, за якими система та середовище взаємодіють, є ступені складності і організованості. Функціонування і розвиток АТП як організаційної системи підпорядковується дії законів організації, основними серед яких є: закон синергії; закон самозбереження; закон розвитку; закон композиції; закон пропорційності; закон найменших; закон онтогенезу; закон упорядкованості; закон єдності аналізу і синтезу.

3. Проведене структурування визначень терміна «послуга» і виділення видових ознак послуг вантажного автотранспорту дозволило запропонувати визначення поняття «послуга вантажного автотранспорту» як виду діяльності автотранспорту, спрямованої на задоволення потреб замовників у підготовці і здійсненні процесу перевезення вантажів, у результаті якої створюється продукт у нематеріальній формі. Новизна запропонованого автором визначення полягає в тому, що: з погляду формальної логіки дозволяє встановити чіткий зв'язок між поняттями «послуга вантажного автотранспорту» (як вид діяльності) – «транспортне обслуговування» (як здійснення діяльності, надання послуги) – «продукція вантажного автотранспорту» (як результат діяльності, продукт у нематеріальній формі); дозволяє врахувати, крім перевезення, всі операції і додаткові послуги, які надаються автотранспортом для задоволення потреб замовників у перевезенні вантажів.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ СТАНУ ПОСЛУГ АВТОТРАНСПОРТУ ТА ТЕНДЕНЦІЙ ЇХ РОЗВИТКУ

2.1. Макроекономічні передумови розвитку ринку автотранспортних послуг

Аналіз соціально-економічної ситуації в Україні свідчить про те, що глибокий трансформаційний спад, пов'язаний з переходом до нової соціально-економічної системи, переріс у 90-х рр. ХХ ст. у тривалу економічну кризу, яка характеризується значним скороченням виробництва і доходів, деформацією макроструктурних відтворювальних і галузевих пропорцій, значним зниженням рівня життя населення тощо.

Ключові позиції серед галузей економіки, що надають нефінансові послуги, займає транспорт. Це обумовлено, у першу чергу, тією роллю, що він відіграє в економічній і соціальній сферах. Виступаючи сполучною ланкою між виробниками товарів і їхніми постачальниками, посередниками і споживачами, транспорт забезпечує безперервність процесу виробництва і споживання продукції галузей, що виробляють товари (сільського господарства, промисловості і будівництва). Здійснюючи перевезення пасажирів, пасажирський транспорт не тільки задовольняє потреби фізичних осіб у переміщенні, а, надаючи свої послуги пільговому контингенту, безпосередньо впливає на стабільність у соціальній сфері.

У 2011 – 2015 рр. сформувалася тенденція зростання обсягів вантажних перевезень усіма видами транспорту (без трубопровідного) і, як наслідок – намітилася тенденція зростання валового випуску на транспорті. Так, за період з 2012 по 2015 рр. цей показник збільшився на 73,5% [144, с. 34]. За рівнем валового випуску транспорт займає третє місце серед видів економічної діяльності (поступаючись промисловістю і сільському

господарству) і перше місце серед видів економічної діяльності з надання нефінансових послуг.

У цілому за п'ять років обсяг перевезених вантажів збільшився на 199 млн. т, або на 15,2%. Така тенденція зумовлена, у першу чергу, збільшенням потреби в послугах вантажного транспорту внаслідок зростання валового випуску в галузях, що випускають товари, і збільшення роздрібного товарообігу на 99,8% і 128,6% відповідно. Проте динаміка обсягів перевезень вантажів (табл. 2.1) свідчить про те, що процеси стабілізації роботи перевізників у розрізі видів транспорту мали різний характер.

Таблиця 2.1

Динаміка обсягів перевезень вантажів за видами транспорту, %

| Вид транспорту | Індекс обсягів перевезень по рокам | | | | |
|----------------|------------------------------------|---------|---------|---------|---------|
| | 2011 р. | 2012 р. | 2013 р. | 2014 р. | 2015 р. |
| Залізничний | 107 | 104 | 106 | 113 | 104 |
| Автомобільний | 98 | 104 | 97 | 103 | 106 |
| Водний | 101 | 104 | 108 | 115 | 110 |
| Авіаційний | 206 | 116 | 336 | 164 | 68 |

Так, на залізничному і водному транспорті починаючи з 2011 р. установилася стійка тенденція зростання обсягів вантажних перевезень, яка забезпечила приріст даного показника за п'ять років на 29,4 і 40% відповідно.

Тенденція зростання обсягів перевезень авіаційним транспортом, яка сформувалася у 2011 – 2014 рр., була перервана в 2015 р. спадом. Найбільш нестабільно в аналізованому періоді функціонував автомобільний транспорт. Так, на відміну від інших видів транспорту, на автомобільному транспорті падіння обсягів перевезень було припинено тільки в 2012 р. Зростання, що намітилося, було перервано у 2013 р. спадом, після якого протягом 2014 – 2015 р. намітилася тенденція стабілізації.

Наслідком значної інерційності і стохастичності процесів розвитку на автотранспорті було значне послаблення ролі цього виду транспорту в забезпеченні процесів перевезення вантажів на транспорті. Так, якщо у

2011 р. автоперевізниками було перевезено 61% вантажів, то в 2015 р. – 59%, що на 3% менше, ніж у 2012 р.

Актуальність вирішення проблем, пов'язаних з розвитком підприємств автотранспорту підвищується значущістю цього виду транспорту для забезпечення стабільності функціонування промислових підприємств. Зокрема, найбільший обсяг перевезень вантажів засобами автотранспорту відзначається в промислових регіонах України: Дніпропетровській, Донецькій, Київській, Харківській областях. Підтримка позитивних тенденцій, що намітилися, у промисловості України значною мірою залежить від злагодженої й ефективної роботи автотранспорту. На відміну від вантажного транспорту падіння обсягів пасажирських перевезень було припинено тільки в 2013 р. У першу чергу це пов'язано зі зміною в структурі витрат населення. Якщо в 2011 р. витрати населення на придбання товарів і послуг склали 67,9% грошових доходів населення, то в 2013 р. на 15,1% більше – 83,0%.

Оскільки, як і у всіх галузях, що надають послуги, на транспорті частка проміжного споживання у валовому випуску значно нижче, ніж у галузях, що виробляють товари (у середньому на транспорті даний показник складає 41,2%, а в промисловості – 77,7%, сільському господарстві – 55,9% і будівництві – 60,1%), то за рівнем валової доданої вартості транспорт займає друге місце серед видів економічної діяльності, поступаючись тільки обробній промисловості.

Динаміка експортно-імпортних операцій свідчить про підвищення активності суб'єктів господарювання в здійсненні зовнішньоекономічної діяльності. Незважаючи на вплив політичних і торговельних міждержавних рішень, в аналізованому періоді сформувалася позитивна тенденція перевищення експорту товарів і послуг над імпортом, що дало можливість НБУ наростити золотовалютні резерви, які сьогодні покривають найбільш мобільну частину грошової маси, забезпечуючи майбутню стабільність

курсоутворення. Так, в аналізованому періоді експорт товарів і послуг збільшився на 23387 млн. дол. США, а імпорт тільки на 19609 млн. дол. США. При цьому позитивне сальдо рахунка платіжного балансу збільшилося з 3,9 млн. грн. у 2011 р. до 10,5 млн. грн. у 2015 р., а міжнародні резерви НБУ з 1475,4 млн. доларів США до 9524,7 млн. дол. США відповідно.

Аналізуючи інвестиції в основний капітал за видами економічної діяльності, слід зазначити, що до 2014 р. більший обсяг інвестицій спрямовувався в галузі, що виробляють товари. Так, у 2012 і 2013 рр. обсяг таких інвестицій перевищував обсяги інвестування галузей, що надають послуги на 1,3 і 3,4% відповідно. У 2014 р. ситуація змінилася – інвестиції в галузі, що надають послуги, перевищили інвестиції в галузі, що виробляють товари, на 9%. При цьому тенденції зростання обсягів інвестицій були характерні для всіх галузей економіки.

В періоді, що аналізується, установилася тенденція зростання інвестицій за рахунок усіх джерел фінансування (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Інвестиції в основний капітал за джерелами фінансування, млн. грн.

| Джерела фінансування | 2011 р. | 2012 р. | 2013 р. | 2014 р. | 2015 р. |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|
| Кошти Державного бюджету | 1210 | 1749 | 1863 | 3570 | 7945 |
| Кошти місцевих бюджетів | 975 | 1332 | 1365 | 2095 | 3544 |
| Власні кошти підприємств та організацій | 16198 | 21770 | 24470 | 31306 | 46685 |
| Кошти іноземних інвесторів | 1400 | 1413 | 2068 | 2807 | 2695 |
| Кошти населення на індивідуальне житлове будівництво | 1176 | 1415 | 1573 | 1822 | 2577 |
| Кредити банків та інші позики | 391 | 1400 | 1985 | 4196 | 5735 |
| Інші джерела фінансування | 2279 | 3494 | 3854 | 5215 | 6533 |

Як видно з табл. 2.2, найбільший приріст в абсолютному значенні мали інвестиції за рахунок власних коштів підприємств і організацій (на 30487

млн. грн.). Проте відставання темпів зростання таких інвестицій від темпів зростання інвестицій за рахунок залучення банківських кредитів (у 5,1 разу) значно змінило структуру інвестицій в основний капітал за джерелами фінансування (рис. 2.1). Так, частка інвестицій за рахунок власних коштів підприємств і організацій зменшилася на 7% (з 68% у 2011 р. до 61% у 2015 р.), а частка інвестицій за рахунок кредитів банків збільшилася відповідно з 2% до 8%, тобто на 6%.



Рис. 2.1. Структура інвестицій в основний капітал за джерелами фінансування у 2011 та 2015 рр.

Значною мірою цьому сприяла стабілізація стану грошово-кредитного ринку України як результат зваженої грошово-кредитної політики, що проводив НБУ у 2011 – 2015 рр., одним із пріоритетних напрямків якої було створення умов для задоволення зростаючого попиту на кошти з боку реального сектора економіки.

У цілому за розглянутий період рівень монетаризації збільшився на 19,44% – з 16,92% за станом на початок 2011 р. до 36,36% на кінець 2015 р. Процесу ремонетаризації економіки сприяло уповільнення швидкості

обертання грошей у 2 рази (з 6,26 до 3,13 за відповідний період). Така динаміка свідчить про те, що збільшення грошової маси відбувалося відповідно до зростаючих потреб економіки.

Збільшення грошової маси (з 22070 млн. грн. на початок 2011 р. до 125801 млн грн на кінець 2015 р., або в 5,7 разу) відбувалося за рахунок збільшення обсягів усіх її складових. При цьому збільшення в 5,5 разу однієї із найдинамічніших складових грошової маси – коштів на поточних рахунках у національній валюті (з 4511 млн. грн. на кінець 2011 р. до 24745 млн. грн. на кінець 2015 р.) – свідчить про те, що підвищення попиту на гроші визначалося зростанням виробництва і розрахунків, а не зростанням споживання.

Пожвавлення ділової активності суб'єктів підприємницької діяльності сприяло також поліпшенню структури грошової маси. У загальному обсязі грошової маси одночасно зі зростанням пропозиції грошей відбувалося скорочення частки готівкових коштів, яка на кінець 2015 р. складала 33,7%, що на 9,7% менше, ніж на початок 2011 р. Збільшення ж частки коштів на поточних рахунках у банках, термінових коштів у національній валюті і валютних коштів з 55% до 66,1% при поступовому зниженні нормативу обов'язкового резервування коштів банків у НБУ з 17% у 2011 р. до 6 – 7% у 2015 р. обумовило зростання грошового мультиплікатора з 1,92 у 2011 р. до 3,13 у 2015 р., що характеризує можливості банків розширювати обсяги кредитних вкладень в економіку.

Детермінований факторний аналіз впливу змін складових грошової маси й обсягів резервних коштів банків у НБУ на величину грошового мультиплікатора, результати якого представлені на рис. 2.7, дозволяє зробити висновок про те, що зміни кожного з факторів, що відбувалися протягом 2011 – 2015 рр., тією чи іншою мірою позитивно відбилися на збільшенні можливостей комерційних банків України кредитувати реальний сектор економіки.

Так, зниження нормативу обов'язкового резервування коштів банків у НБУ з 15% у 2011 р. до 6 – 14% у 2012 р. і його диференціація забезпечили збільшення грошового мультиплікатора на 0,039. Уповільнення темпів приросту наявних коштів в обігу з 52% у 2012 р. до 28% у 2015 р. дозволило знизити негативний вплив даного фактора відповідно з – 0,404 до – 0,278. Тенденція перевищення темпів приросту термінових коштів у національній валюті і валютних коштів над темпами приросту коштів на поточних рахунках у національній валюті, яка намітилася з 2012 р., забезпечила лідируючі позиції даного фактора в числі факторів, що сприяють зростанню можливостей банків кредитувати економіку країни. Так, якщо в 2011 р. приріст грошового мультиплікатора за рахунок збільшення термінових коштів на рахунках у банках складав 0,268, а за рахунок збільшення коштів на поточних рахунках у національній валюті – 0,292, то до кінця 2015 р. він становив відповідно 0,428 і 0,119.

Однак, як показує практика, така структура грошової маси в обороті України має і негативні сторони. Так, загострення політичної ситуації в країні в листопаді – грудні 2015 р. призвело до значного відтоку депозитів з банківської системи, що мав негативний ефект для економіки України, оскільки зменшення ресурсної бази банків стримує їхню кредитну активність.

У цілому, динамічне зростання ресурсної бази банків і зниження рівня процентних ставок по кредитах сприяли збільшенню обсягів кредитування реального сектора економіки.

Збільшення обсягів кредитування відбувалося переважно за рахунок довгострокових кредитів, заборгованість за якими в аналізованому періоді збільшилася в 13,66 разу і на початок 2011 р. склала 48003 млн. грн. Як наслідок, у структурі кредитних вкладень за термінами до 2015 р. частка довгострокових кредитів перевищила частку короткострокових на 8,4% і склала 54,2%. Збільшенню довгострокового кредитування сприяло

збільшення відповідної ресурсної бази. Так, зобов'язання банків по коштах, залучених на довгострокові рахунки клієнтів, збільшилася з 939 млн. грн. у 2011 р. до 22363 млн. грн. у 2015 р., або в 23,8 рази.

У розрізі валют випереджальними темпами зростало кредитування в національній валюті, обсяг якого за даний період збільшився на 40639 млн грн., або в 4,85 разу. Як наслідок, у структурі кредитних вкладень у реальний сектор економіки частка заборгованості в національній валюті збільшилася до кінця 2015 р. на 4% до 58% з відповідним зменшенням частки кредитів в іноземній валюті. Цьому сприяло перевищення темпів зниження процентних ставок по кредитах у національній валюті над темпами зниження процентних ставок по кредитах в іноземній валюті.

У розрізі цільових вкладень більшими темпами зростали обсяги кредитування на фінансування інвестиційної діяльності, які в аналізованому періоді збільшилися в 7,38 разу і склали на початок 2011 р. 8173 млн. грн. Однак їхня частка в структурі кредитних вкладень залишилася незначною (9,2%). Заборгованість по кредитах, наданих на фінансування поточної діяльності суб'єктів господарювання, збільшилася в 4,35 разу і склала до 2011 р. 80406 млн грн.

Значно нижчими були обсяги кредитування сільського господарства, добувної промисловості і транспорту. При цьому найдорожчими були кредити, надані підприємствам транспортної галузі. У першу чергу це пов'язано з тим, що на відміну від інших галузей у структурі кредитів, отриманих транспортними підприємствами, переважає частка довгострокових кредитів, по яких традиційно процентні ставки вище, оскільки такі кредити мають більший кредитний ризик.

На основі проведеного аналізу можна зробити висновок про те, що сформовані тенденції на ринку банківського кредитування (у першу чергу, випередження темпів зростання кредитування в національній валюті, довгострокового кредитування і кредитування на фінансування

інвестиційної діяльності) характеризують наявність реальних передумов для фінансового забезпечення процесів розвитку економіки України.

Розглянуті основні тенденції розвитку економіки України в 2011 – 2015 рр. свідчать про те, що в країні відбувається реальне економічне зростання. Збереження позитивних тенденцій розвитку галузей, що виробляють товари, значною мірою залежить від можливостей транспорту задовольняти зростаючі потреби в організації процесу перевезення вантажів. Оскільки з усіх видів транспорту інерційність та стохастичність процесів розвитку більш суттєво виявляється на автомобільному транспорті, виникає необхідність розробки гнучких і адекватних інструментів економічної політики, які враховують особливості надання вантажних автотранспортних послуг, що дозволять утримати позитивні тенденції короткострокового характеру і закласти основи економічного зростання в довгостроковому періоді.

2.2. Методичні рекомендації з проведення комплексного аналізу стану розвитку АТП (на прикладі Тернопільської області)

Ринок автотранспортних послуг характеризується високим ступенем локалізації, оскільки автоперевізниками здійснюються перевезення вантажів (пасажирів) переважно малими партіями на невеликі відстані. На відміну від послуг авіаційного, залізничного і водного транспорту, які носять міжрегіональний характер, основна частина ринку автотранспортних послуг локалізується в межах населеного пункту, міста чи міської агломерації. Це обумовлює необхідність проведення аналізу стану і тенденцій розвитку АТП на регіональному рівні.

На функціонування і розвиток підприємств, що орієнтуються на регіональний ринок товарів і послуг, істотно впливають такі фактори, як економічна структура регіону, завершеність комплексів профілюючих

галузей, характер інвестиційного процесу, обсяг, терміни служби і вік створених фондів, інженерна облаштованість території, соціально-демографічні й міграційні процеси [85, с. 88]. Тому в процесі аналізу стану розвитку АТП конкретного регіону необхідно розглянути основні кон'юнктурутворюючі фактори регіонального ринку послуг автотранспорту.

Аналіз кон'юнктури регіонального ринку визначає кількісні параметри розвитку ринку і дає загальну якісну характеристику його стану. Однак попит та пропозиція на регіональному ринку автотранспортних послуг залежать не тільки від загальнорегіональної кон'юнктури, а також є похідними від техніко-організаційного рівня виробництва, ступеня використання виробничих ресурсів, ефективності обороту капіталу, прибутковості й ін. факторів внутрішнього середовища АТП. Це обумовлює необхідність аналізу економічних результатів господарської діяльності сукупності АТП регіону. Такий аналіз дозволяє, з одного боку, оцінити наявні в підприємств можливості збільшення обсягів послуг, підвищення їхньої якості й обґрунтувати пріоритетні напрямки формування економічного забезпечення процесів їхнього розвитку, а з іншого, – значно розширити можливості оцінки факторів, що впливають на динаміку обсягів споживання і виробництва послуг автотранспорту на регіональному рівні.

Для проведення комплексного аналізу стану розвитку АТП конкретного регіону необхідна методика, що включає, на нашу думку, такі основні елементи аналізу: мета і задачі; об'єкти; система оціночних показників; схема проведення аналітичного дослідження; опис способів дослідження аналізовуваних об'єктів; інформаційне забезпечення; споживачі його результатів.

Основна мета комплексного аналізу стану розвитку АТП полягає в одержанні найбільш інформативних параметрів, що дозволяють об'єктивно і точно оцінити діяльність АТП з надання послуг на регіональному ринку автотранспортних послуг, установити можливості і погрози прогресивному

розвитку АТП з урахуванням регіональної специфіки, а також визначити пріоритетні напрями організаційного забезпечення розвитку послуг на АТП.

Мета аналізу досягається в результаті вирішення трьох взаємозалежних аналітичних задач, представлених на рис. 2.2.

| | |
|---|--|
| 1 | Аналіз кон'юктуроутворюючих факторів регіональних ринків товарів та послуг |
| 2 | Аналіз кон'юктури регіонального ринку автотранспортних послуг |
| 3 | Аналіз економічних результатів господарської діяльності сукупності АТП регіону |

Рис. 2.2. Схема проведення комплексного аналізу стану розвитку АТП конкретного регіону

Блок 1 передбачає визначення параметрів, які характеризують основні природні, технічні, економічні, соціальні й ін. умови, що впливають на виробництво, збут і ціни послуг автотранспорту в конкретному регіоні.

Блок 2 включає: аналіз сформованої системи регіональних пропорцій сфери обігу, установлення перспективних напрямків змін у її структурі і визначення ролі АТП у забезпеченні розвитку регіонального ринку автотранспортних послуг; визначення передумов і перспективних напрямів розвитку послуг автотранспорту, реалізація яких на АТП буде сприяти підвищенню ефективності функціонування як сукупності АТП регіону, так і регіонального ринку автотранспортних послуг у цілому.

Блок 3 дозволяє: дати об'єктивну оцінку стану розвитку АТП регіону, визначити наявні в них можливості протидіяти руйнівній дії факторів регіонального ринку автотранспортних послуг, а також розробити заходи щодо забезпечення процесу розвитку послуг АТП.

Об'єктами комплексного аналізу стану розвитку АТП конкретного регіону є: передумови розвитку регіональних ринків (економічний і природно-ресурсний потенціал регіону і його територіальне розміщення), основні групи споживачів послуг автотранспорту, конкурентне середовище, міжрегіональні і зовнішньоекономічні зв'язки, надання і реалізація автотранспортних послуг, виробничі ресурси АТП, фінансові результати діяльності АТП, фінансовий стан АТП.

У практичній діяльності існує велика кількість економічних показників, що дозволяють оцінити загальнорегіональну ринкову кон'юнктуру, кон'юнктуру регіональних товарних ринків, економічні результати господарської діяльності підприємств. Оскільки кожне економічне явище, кожен процес частіше визначається не одним, відособленим, а цілим комплексом взаємозалежних показників [118, с. 39], виникає необхідність установлення їхнього взаємозв'язку і співвідпорядкованості – побудови системи оціночних показників.

Послідовність проведення комплексного аналізу стану розвитку АТП регіону наведено на рис. 2.3.

Відповідно до схеми на першому етапі проводиться аналіз загальнорегіональної ринкової кон'юнктури (вихідних умов функціонування регіональних ринків), що дозволяє сформулювати правильне розуміння перспектив загальноекономічного розвитку регіону і передумови розвитку послуг, наданих суб'єктами автотранспорту.

Реалізація другого етапу передбачає виявлення тенденцій розвитку основних споживачів послуг автотранспорту (суб'єктів господарювання по видах економічної діяльності: промисловість, сільське господарство,

будівництво, а також населення), передбачуваних змін в обсязі і структурі споживання послуг вантажного і пасажирського автотранспорту.

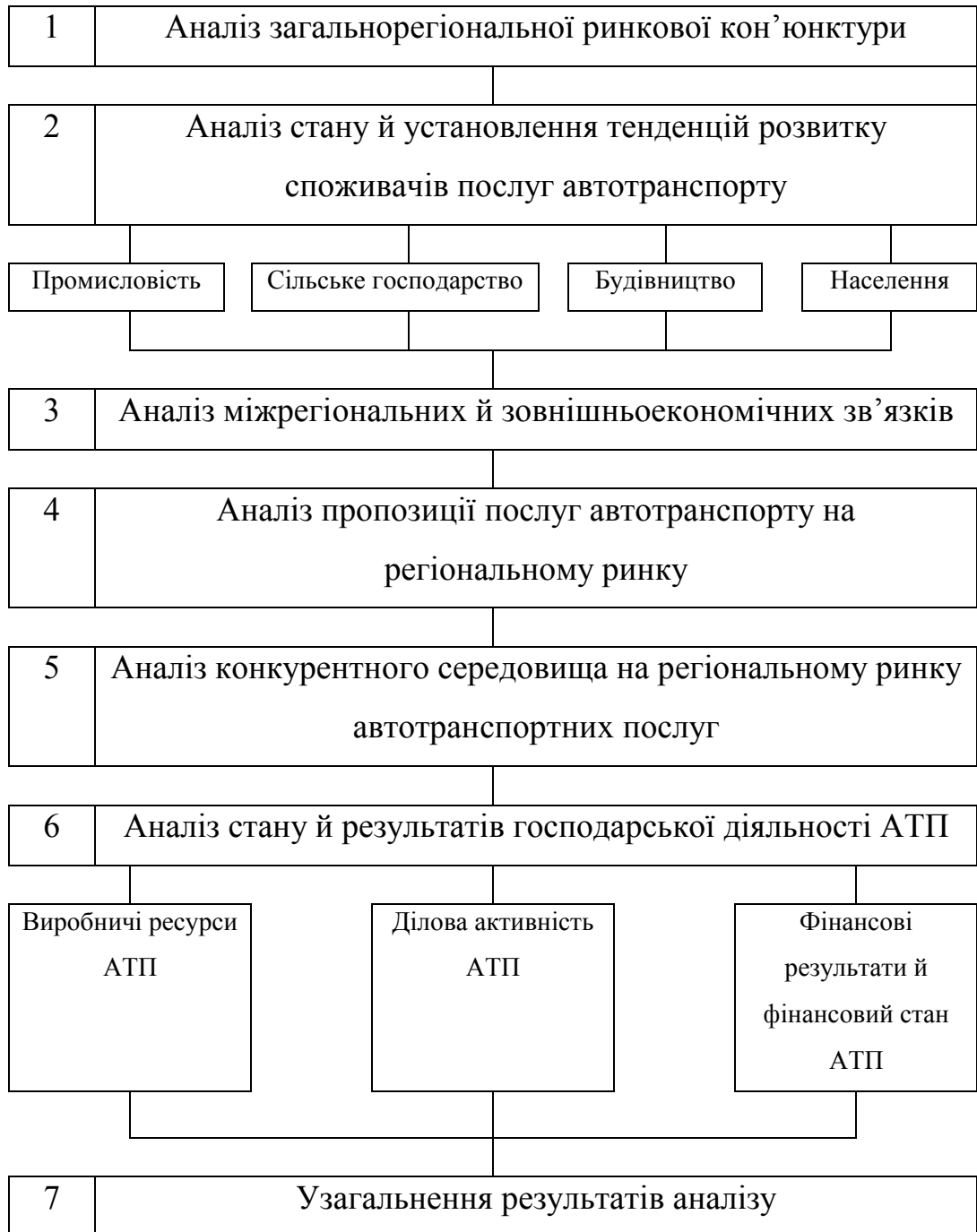


Рис. 2.3. Послідовність проведення комплексного аналізу стану розвитку АТП регіону

На третьому етапі встановлюється структура й інтенсивність міжрегіональних і зовнішньоекономічних зв'язків, що дозволяє установити передбачувані зміни в обсязі і структурі споживання послуг автотранспорту в міжміському і міжнародному сполученні.

У процесі аналізу, здійснюваного на четвертому етапі, оцінюється поточний стан пропозиції послуг автотранспорту на регіональному ринку, виявляються основні тенденції змін обсягу і структури перевезень, визначається роль АТП у наданні послуг на регіональному ринку, а порівняльний аналіз споживання й обсягів перевезень дає можливість установити попит на послуги та їх пропозицію, визначити можливу місткість ринку і майбутній рівень цін.

П'ятий етап передбачає проведення аналізу й оцінки сукупності ринкових сил і факторів, що визначають функціонування АТП й інших суб'єктів, які надають автотранспортні послуги, та їхні відносини в ході конкуренції. На даному етапі проводиться конкретизація перспективних напрямів розвитку послуг вантажних АТП.

На шостому етапі здійснюється: 1) аналіз стану і використання виробничих ресурсів вантажними АТП, що дозволяє визначити забезпеченість підприємств основними фондами і рівень їхнього використання, установити причини зміни їхнього рівня, оцінити вплив використання основних фондів на обсяг надання послуг; дати оцінку стану і рівню ефективності використання матеріальних ресурсів АТП; вивчити й оцінити забезпеченість АТП трудовими ресурсами; 2) аналіз ділової активності вантажних АТП, у процесі якого оцінюється ефективність використання підприємствами ресурсів, установлюється вплив кон'юнктури регіонального ринку автотранспортних послуг на оборотність капіталу АТП; 3) аналіз фінансових результатів діяльності і фінансового стану вантажних АТП, який дозволяє оцінити результати виробництва і реалізації послуг у вартісному вираженні, визначити вплив об'єктивних і суб'єктивних факторів

на фінансові результати діяльності підприємств, а також виявити «проблемні» фази циклу кругообігу капіталу АТП.

Заключним етапом є узагальнення результатів аналізу і розробка рекомендацій із забезпечення розвитку перспективних для АТП видів послуг, обумовлених особливостями функціонування і розвитку регіонального ринку автотранспортних послуг.

Аналіз стану розвитку послуг АТП регіону базується на статистичних методах оцінки: показниках варіації, ритмічності, трендових моделях, використанні динамічних рядів і рядів розподілу, індексів, графічних методів, методів факторного аналізу та методів таксономії.

Аналітична інформація, отримана в результаті дослідження, може бути використана: аналітиками при дослідженні загальнорегіональної кон'юнктури регіонального ринку, регіонального ринку автотранспортних послуг й інших регіональних ринків, оскільки від діяльності автотранспорту як елемента сфери обігу залежить кон'юнктура інших локальних ринків; керівництвом АТП при обґрунтуванні управлінських рішень, зв'язаних із забезпеченням поточної діяльності підприємства, розробці стратегії розвитку і стратегії конкуренції; споживачами послуг автотранспорту при визначенні пріоритетів у виборі перевізника; інвесторами при оцінці інвестиційної привабливості АТП; кредиторам АТП при визначенні його кредитоспроможності й іншими зовнішніми користувачами.

Результати аналізу стану розвитку послуг АТП Тернопільської області наведено на рис. 2.4.

Оскільки на зміни кон'юнктури регіонального ринку автотранспортних послуг впливають кон'юнктури регіональних товарних ринків основних галузей, що виробляють товари (промисловості, сільського господарства, будівництва), об'єктивною необхідністю є проведення аналізу основних тенденцій розвитку цих галузей на регіональному рівні.

| Аналіз кон'юнктури-утворюючих факторів регіональних ринків товарів та послуг | Аналіз кон'юнктури регіонального ринку автотранспортних послуг | Аналіз економічних результатів господарської діяльності сукупності АТП регіону |
|---|---|--|
| <p><i>Передумови розвитку регіональних ринків:</i></p> <p>високий рівень забезпечення економічного розвитку регіону; значний природно-ресурсний і фінансовий потенціал; вигідне географічне положення; високий рівень оновлення і розширення основного капіталу підприємств регіону</p> | <p><i>Основні споживачі послуг:</i> тенденція зростання обсягів виробництва та інвестицій в основний капітал промислових підприємств, зокрема таких видів економічної діяльності, як виробництво деревини, виробів з неї та будматеріалів, машинобудування, харчової промисловості; скорочення обсягів виробництва та інвестицій в основний капітал підприємств сільськогосподарства, зростання обсягів реалізації продукції зарубіжним країнам; зростання обсягів будівництва та реалізації будівельних об'єктів, а також інвестицій в цю галузь; зростання грошових доходів населення та витрат на придбання товарів і послуг.</p> <p><i>Регіональні, міжрегіональні та зовнішньоекономічні ринкові зв'язки:</i> високий рівень і зростання обсягів роздріного та оптового товарообороту; зростання обсягів товарообороту нехарчових товарів випереджає зростання за групою харчових продуктів; високий рівень і зростання обсягів експорту-імпорту товарів, переважно продукції машинобудування, хімічної та харчової промисловості, а також сільськогосподарства.</p> <p><i>Тенденції надання послуг:</i> зростання обсягів перевезень вантажів з 2003 р., зниження частки АТП у вантажних перевезеннях, зростання вантажообороту, середня відстань перевезень і т вантажів на АТП у 10 разів більше, ніж у інших автоперевізників.</p> <p><i>Конкурентне середовище:</i> зростання кількості автоперевізників – фізичних осіб, зниження частки АТП у структурі перевізників, що мають відповідні ліцензії на здійснення перевезень, збільшення кількості підприємств інших видів економічної діяльності, які мають власні автотранспортні підрозділи</p> | <p>Оновлення <i>основних фондів</i> вантажних АТП практично не здійснюється, значні обсяги реалізації наявних основних засобів; тенденція зниження частки <i>товарно-матеріальних цінностей</i> у структурі оборотних активів АТП; тенденція скорочення на АТП чисельності <i>працівників</i>; зростання терміну обороту <i>дебіторської заборгованості</i> та скорочення <i>кредиторської</i>; прискорення обіговості активів вантажних АТП; зростання <i>доходів від операційної діяльності</i>, зниження частки <i>доходів від іншої діяльності</i>; скорочення частки збиткових підприємств; збільшення обсягів <i>довгострокового залучення позикових коштів</i>; стан кругообороту капіталу АТП нестабільний, існують проблеми на стадіях залучення та розміщення капіталу</p> |
| <p>1) Харківський регіон – економічно розвинутий, переважно індустріальної орієнтації, який має вигідне географічне розташування для розвитку автотранспортних послуг у внутрішньому та міжнародному сполученні. У цілому кон'юнктурувуючі фактори регіонального ринку характеризуються як ті, що утворюють передумови зростанню попиту на автотранспортні послуги, а також кооперації видів транспорту. 2) У цілому протягом 2006-2010 рр. автоперевізники адекватно реагували на зростання попиту на послуги вантажного автотранспорту. Збільшення конкуренції з боку підприємств-фізичних осіб, а також незадовільний стан матеріально-технічної бази АТП обумовлюють послаблення їх позицій на ринку послуг. Відбувається перерозподіл перевезень за видами: вантажні АТП орієнтуються переважно на забезпечення міжнародних і зовнішньоекономічних зв'язків, а інші автоперевізники – регіональних і міжрегіональних. 3) Стан виробничих ресурсів свідчить про те, що першочерговими завданнями для АТП є розробка і реалізація заходів з оновлення та модернізації основних засобів, що вимагає значних інвестицій. 4) Стан кругообороту капіталу АТП характеризується як нестабільний, найбільші проблеми підприємства мають на стадії залучення та розміщення капіталу. 5) Зростання залежності від інвесторів у довгостроковому періоді та зменшення термінів товарного кредитування вимагають розробки заходів щодо вдосконалення взаємодії АТП з кредиторами</p> | | |

Рис. 2.4. Результати комплексного аналізу стану розвитку вантажних АТП Тернопільської області

Промисловість регіону представлена усіма видами економічної діяльності, провідними серед яких є харчова промисловість і переробка продуктів сільського господарства, машинобудування, ремонт і монтаж машин і устаткування.

Аналіз даних, представлених на рис. 2.5, показує, що 2013 - 2015 рр. характеризуються тенденцією зростання обсягів випуску продукції обробної промисловості (за винятком легкої промисловості). При цьому найбільший приріст обсягів виробництва відзначається за тими видами діяльності, які в силу специфіки виробництва і реалізації продукції є основними споживачами послуг автотранспорту.

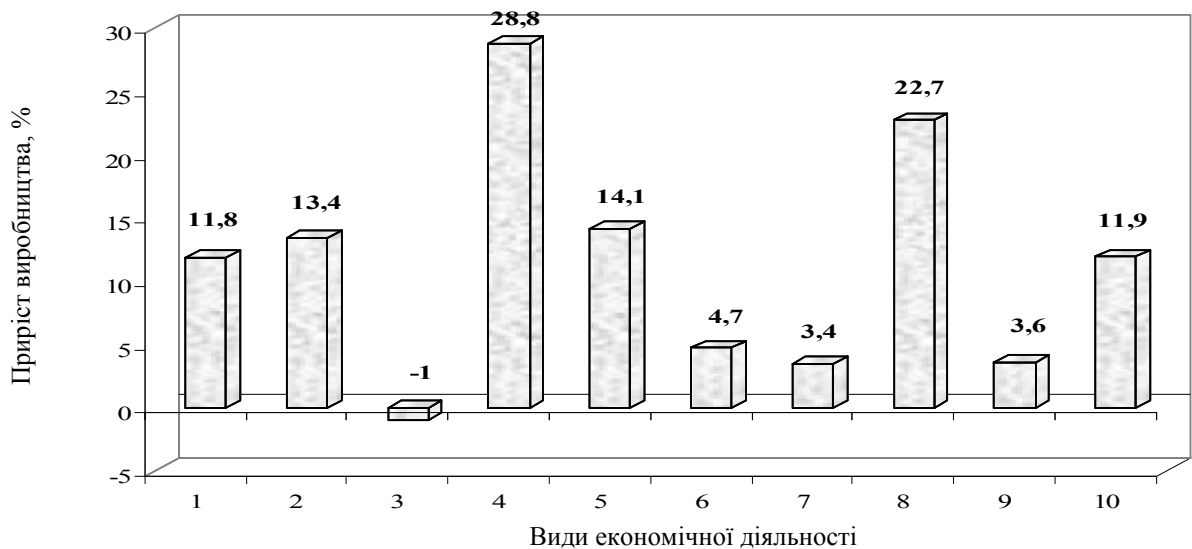


Рис. 2.5. Динаміка обсягів виробництва в Тернопільській області за 2013 – 2015 рр. за видами економічної діяльності:

1 – обробна промисловість; 2 – харчова промисловість; 3 – легка промисловість; 4 – виробництво деревини й виробів з неї; 5 – целюлозно-паперова й поліграфічна промисловість; 6 – виробництво коксу й продуктів нафтопереробки; 7 – хімічна й нафтохімічна промисловість; 8 – виробництво будматеріалів; 9 – металургія й обробка металу; 10 – машинобудування, ремонт й монтаж машин та обладнання.

Особливо слід зазначити значне зростання обсягів виробництва деревини і виробів з деревини, будматеріалів і виробів зі скла (на 28,8% і 22,7% відповідно), викликане збільшенням їхнього споживання в будівництві. Так, з 2013 р. по 2015 р. обсяг робіт, виконаних по контрактах будівельного підряду, збільшився в 1,8 разу. Це свідчить про перспективу зростання попиту і реалізації відповідної продукції обробної промисловості.

Аналіз динаміки інвестицій в основний капітал підприємств і організацій будівельної галузі вказує на можливе зниження обсягів будівельного виробництва. Так, значне зростання обсягів інвестованих коштів у 2013 і 2014 рр. (на 31,1% і 50,6% відповідно) змінився в 2015 р. спадом на 1,6%. Однак зростання обсягів реалізації в будівництві (на 31,8% у 2014 р. і 72,7% у 2015 р.) дозволяє стверджувати, що зростання обсягів будівельного виробництва забезпечене відповідним збільшенням попиту на нього, а, отже, незважаючи на зниження інвестицій у цю галузь маються передумови зростання обсягів виробництва.

Аналіз динаміки і відтворювальної структури інвестицій в основний капітал промислових підприємств Тернопільської області свідчить про те, що попит на продукцію знаходиться на високому рівні, надходження замовлень зростає й виробництво розширюється. Так, інвестиції в основний капітал підприємств промисловості збільшилися за 2013 – 2015 рр. у 2,4 разу, або на 1099,6 млн грн., а частка інвестицій, що направляються на нове будівництво і розширення діючих підприємств, збільшилася на 19,7 п. п. з 9% у 2013 р. до 28,7% у 2015 р.

За загальним природно-ресурсним потенціалом Тернопільська область займає п'яте місце в Україні [145]. Незважаючи на сприятливі для сільського господарства агрокліматичні умови, у 2013 і 2014 рр. зберігалася тенденція зниження обсягів валової продукції цієї галузі народного господарства (на 1,1% і 16,8% відповідно) і тільки в 2015 р. відзначалося зростання на 18,6%.

В аналізованому періоді зберігалася тенденція перерозподілу виробництва сільськогосподарської продукції у бік її збільшення в домогосподарствах. Так, якщо в 2013 р. підприємствами сільського господарства було вироблено 48,5% валової продукції рослинництва і 41,1% валової продукції тваринництва, то в 2015 р. тільки 44,1% і 39,1% відповідно. Збереження такої тенденції в майбутньому буде сприяти значному зниженню ролі автотранспорту в забезпеченні процесів доставки продукції цієї галузі споживачам, оскільки населення, як правило, здійснює транспортування продукції самостійно.

Основною метою «Стратегії соціально-економічного розвитку Тернопільської області на період до 2020 р.» є підвищення рівня якості життя населення регіону. Першочерговою задачею, що забезпечує досягнення поставленої мети, є розробка і реалізація заходів, які дозволяють збільшити грошові доходи населення.

Доходи населення області за 2013 – 2015 рр. зросли в 1,5 рази, у першу чергу за рахунок збільшення заробітної плати на 42,2% і соціальних виплат на 64,4%.

Розглянуті тенденції дозволяють зробити висновок про те, що зростання виробництва промисловими підприємствами продукції виробничо-технічного призначення забезпечений відповідним попитом на неї. Аналогічний висновок можна зробити і по продовольчих товарах, оскільки в аналізованому періоді обсяги фактичної реалізації збільшилися в 2,3 рази, а частка товарів вітчизняного виробництва в структурі оптового товарообороту зменшилася незначно – з 84,4% у 2013 р. до 84,1% у 2015 р. На частку регіону припадає 2% експорту і 3% імпорту товарів в Україні. За період 2013 – 2015 рр. експорт товарів підприємствами області збільшився на 84,3%, а імпорт – на 57,2%, проте сальдо зовнішньоторговельного балансу залишається негативним.

У структурі експорту товарів підприємствами регіону переважає продукція машинобудування – 34,01%, однак, її частка знизилася в аналізованому періоді на 8,77%, транспортні засоби і транспортне устаткування – 9,38%, мінеральні продукти – 6,85%, готові харчові продукти – 6,15%, продукція сільського господарства – 5,56%, продукція хімічної промисловості – 5,29%. В імпорті переважають товари машинобудування – 25,98%, транспортні засоби і дорожнє устаткування – 15,8%, готові харчові продукти – 13,46%, продукція хімічної промисловості – 7,87% [162, с. 267].

Територіальне розміщення і наявна транспортна інфраструктура створюють сприятливі умови не тільки для розвитку міжрегіональних і зовнішньоекономічних зв'язків регіону, але і сприяють розвитку кооперації видів транспорту (залізничного, авіаційного, автомобільного).

Таким чином, розглянуті вихідні умови функціонування регіонального ринку автотранспортних послуг (кон'юнктуруотворюючі фактори) можна охарактеризувати як такі, що сприяють збільшенню попиту на послуги як вантажного, так і пасажирського автотранспорту.

Наступним етапом дослідження відповідно до запропонованої методики є аналіз основних тенденцій роботи автоперевізників Тернопільської області і конкурентного середовища регіонального ринку автотранспортних послуг.

За даними Головного управління статистики в Тернопільській області, станом на 01.01.2011 р. у Тернопільській області мали ліцензію на здійснення перевезень вантажів у внутрішньому сполученні – 1471 суб'єкт господарювання, а в міжнародному – 361.

Різні темпи ліцензування фізичних і юридичних осіб значно змінили структуру автоперевізників. Так, якщо в 2013 р. у загальній кількості осіб, що мають ліцензію на здійснення вантажних перевезень у внутрішньому сполученні, 56,8% складала юридичні особи, то до кінця 2015 р. їхня частка знизилася на 16,1% – до 40,7%. Аналогічна тенденція спостерігається і серед

автоперевізників, що мають ліцензію на здійснення перевезень у міжнародному сполученні. В аналізованому періоді частка автоперевізників – юридичних осіб скоротилася з 56% до 38% або на 18%. У 2014 р. на 56,9% збільшилося число осіб, що мають ліцензію на міжнародні перевезення, у тому числі юридичних – на 45,1%, а фізичних – на 72%. У 2015 р. значне число автоперевізників було позбавлено такої ліцензії. У цілому, в аналізованому періоді кількість автоперевізників, що здійснюють міжнародні перевезення вантажів, збільшилася на 11,1% за рахунок збільшення на 56,6% автоперевізників-фізичних осіб, що компенсувалося зменшенням автоперевізників – юридичних осіб на 24,7%.

Серед автоперевізників, що мають відповідні ліцензії, у 2015 р. тільки 51 АТП здійснювали регулярну господарську діяльність, що на 39 підприємств (або на 43%) менше, ніж у 2013 р. При цьому на долю АТП регіону доводилося в 2013 р. тільки 20% транспортної роботи (вантажообороту) автотранспорту регіону, у 2014 р. – 25%, а в 2015 р. – 20%.

Проведений аналіз дозволяє зробити висновок про те, що для вантажних АТП склалася на регіональному ринку автотранспортних послуг складна конкурентна ситуація, яка характеризується зростанням конкуренції з боку підприємців-фізичних осіб, які більш мобільні і легше йдуть на поступки зі споживачами стосовно цін на послуги й умов їхнього надання, а також з боку юридичних осіб, що мають автотранспортні підрозділи, для яких надання послуг вантажного автотранспорту не є основним видом діяльності.

Динаміку основних об'ємних показників роботи вантажного автотранспорту регіону представлено в табл. 2.3.

Таблиця 2.3

Основні об'ємні показники роботи автоперевізників Тернопільського регіону

| Показник | Значення показника по роках | | |
|--|-----------------------------|---------|---------|
| | 2013 р. | 2014 р. | 2015 р. |
| Обсяг перевезених вантажів, всього, млн т | 28,7 | 33,3 | 36,3 |
| Темп зростання відносно попереднього року, % | 93,8 | 116,0 | 109,0 |
| Обсяг перевезених АТП вантажів, млн т | 3,5 | 3,4 | 3,3 |
| Темп зростання відносно попереднього року, % | 89,7 | 97,1 | 97,1 |
| Вантажооборот, всього, млрд т-км | 1,0 | 1,2 | 1,5 |
| Темп зростання відносно попереднього року, % | 142,9 | 120,0 | 101,3 |
| Вантажооборот АТП, млрд т-км | 0,2 | 0,3 | 0,3 |
| Темп зростання відносно попереднього року, % | 100,0 | 150,0 | 100,0 |

Як видно з табл. 2.3, падіння обсягів перевезень на автотранспорті було зупинено в 2013 р., а, починаючи з 2014 р. намітилася тенденція їхнього збільшення. Така ситуація була обумовлена дією кон'юнктурутворюючих факторів регіонального ринку автотранспортних послуг. Приналежність автотранспорту до сфери обігу пояснює певну інерційність процесів розвитку автотранспорту. В аналізованому періоді зберігалася тенденція зниження обсягів перевезень вантажів АТП, однак слід зазначити уповільнення його темпу. Так, якщо в 2013 р. обсяги перевезень на АТП скоротилися на 10,3% по відношенню до попереднього року, то в 2014 і 2015 рр. зниження склало тільки 2,9%. У цілому спад виробництва на АТП значно знизив їхню роль на ринку автотранспортних послуг. Так, якщо в 2011 р. на частку АТП припадало 27,2% обсягу вантажних перевезень у регіоні, то на кінець 2015 р. – тільки 9,1%.

Незважаючи на зниження обсягів перевезень, сформувалася тенденція зростання вантажообороту на автотранспорті. Збільшення даного показника на 50% відбувалося в основному за рахунок збільшення відстані перевезень,

особливо на АТП. Зіставлення даних показників дозволяє зробити висновок про те, що вантажні АТП орієнтуються переважно на забезпечення міжрегіональних і зовнішньоекономічних зв'язків, а інші перевізники – регіональних і міжрегіональних.

Збільшення відстані перевезень вантажів підвищує вимоги до організації перевізного процесу та якості наданих послуг. Тому для оцінки можливостей АТП з використання сприятливих факторів функціонування і розвитку регіонального ринку автотранспортних послуг необхідно здійснити аналіз стану і використання виробничих ресурсів і економічних результатів діяльності сукупності АТП регіону.

Станом на 1 січня 2011 р. частка вантажних АТП в основних фондах транспортних підприємств Тернопільської області склала 1,2%, що на 1,5% нижче, ніж було на 1 січня 2013 р. Динаміку основних показників, що характеризують стан і ефективність використання основних фондів вантажних АТП, наведено в табл. 2.4.

Як видно з табл. 2.4, в аналізованому періоді зберігалася тенденція скорочення об'ємів основних фондів вантажних АТП. У цілому за три роки зниження склало 42,7%. Збереження ж при цьому протягом усього періоду високого рівня зносу основних фондів (у середньому 58,8%) і незначні його зміни свідчать про те, що на вантажних АТП майже не здійснювалося відновлення основних фондів.

Однак аналіз динаміки техніко-експлуатаційних показників роботи АТП показує, що до 2015 р. підприємств удалося значно підвищити ефективність використання наявного рухомого складу. Орієнтація вантажних АТП на обслуговування міжрегіональних і міжнародних торгових зв'язків і, як наслідок, збільшення відстані перевезень, дозволили збільшити тривалість роботи вантажних автомобілів на 1,1 години на добу і тим самим підвищити ефективність використання парку вантажних автомобілів на 8,4%.

Таблиця 2.4

**Основні показники стану і використання основних фондів вантажних
АТП Тернопільської області**

| Показник | Значення показника по роках | | |
|--|-----------------------------|---------|---------|
| | 2013 р. | 2014 р. | 2015 р. |
| Індекс обсягу основних фондів відносно попереднього року | 0,94 | 0,64 | 0,96 |
| Коефіцієнт зносу основних фондів, % | 58,8 | 59,4 | 58,2 |
| Коефіцієнт використання парку вантажних автомобілів, % | 29,0 | 33,8 | 37,4 |
| Середня тривалість роботи вантажного автомобіля за добу, годин | 8,0 | 8,3 | 8,8 |

Оскільки в 2015 р. парк вантажних АТП використовувався тільки на 37,4%, можна зробити висновок про те, що в АТП мають достатні резерви для нарощування обсягів вантажних перевезень. Разом з тим високий рівень зносу основних фондів свідчить про те, що для використання виробничого потенціалу необхідно розробити і реалізувати на АТП заходи щодо реконструкції і модернізації наявних основних фондів. Це можливо за умов мобілізації достатніх фінансових ресурсів.

Мала матеріалоємність послуг автотранспорту та їхня недовговічність обумовлюють низький рівень запасів товарно-матеріальних цінностей на АТП. Так, станом на 1 січня 2011 р. матеріальні запаси вантажних АТП Тернопільської області склали 19,1% оборотних коштів, хоча в цілому по області даний показник на транспорті склав 36,1%.

За період з 2013 по 2015 рр. матеріальні запаси вантажних АТП знизилися на 40%, що за умов зростання обсягів транспортної роботи свідчить про підвищення ділової активності АТП, у першу чергу про

підвищення ефективності організації їхньої взаємодії з постачальниками і споживачами послуг.

Значення показників, що характеризують ділову активність вантажних АТП, представлено в табл. 2.5.

Таблиця 2.5

**Показники оцінки ділової активності вантажних АТП
Тернопільської області**

| Показник | Значення показника по роках | | |
|---|-----------------------------|---------|---------|
| | 2013 р. | 2014 р. | 2015 р. |
| Коефіцієнт оборотності активів | 0,64 | 0,70 | 0,97 |
| Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості | 3,94 | 4,1 | 5,43 |
| Період обороту дебіторської заборгованості, днів | 91,37 | 87,8 | 66,3 |
| Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості | 7,46 | 7,79 | 9,44 |
| Період обороту кредиторської заборгованості, днів | 48,26 | 46,21 | 37,14 |
| Коефіцієнт оборотності запасів | 25,22 | 27,08 | 31,49 |
| Період обороту запасів, днів | 14,27 | 13,29 | 11,43 |
| Тривалість операційного циклу, днів | 18,21 | 17,39 | 16,86 |
| Період обороту оборотних коштів, днів | 10,75 | 9,6 | 7,42 |
| Коефіцієнт оборотності основних засобів | 1,22 | 1,46 | 2,06 |

Аналіз даних табл. 2.5 дозволяє зробити висновок про те, що скорочення частки необоротних активів на 42,2%, у тому числі на 43% за рахунок виводу з експлуатації основних фондів, дозволило підвищити оборотність активів вантажних АТП із 0,64 у 2013 р. до 0,97 у 2015 р. При цьому збільшення фондівіддачі з 1,22 грн до 2,06 грн і скорочення періоду обороту запасів АТП на 9,23 дня свідчить про підвищення ефективності використання засобів праці і предметів праці.

Зменшення періоду обороту дебіторської заборгованості на 25,07 днів свідчить про підвищення ефективності взаємодії АТП зі споживачами.

Однак по показниках оборотності кредиторської заборгованості

намітилися негативні тенденції, що обумовлені скороченням термінів товарних кредитів, наданих постачальниками. За умов складної для вантажних АТП конкурентної ситуації на регіональному ринку автотранспортних послуг зриви постачань товарно-матеріальних цінностей у зв'язку з несвоєчасністю оплати зобов'язань АТП по договорах з постачальниками може значно погіршити їхні конкурентні позиції. Тому для вантажних АТП актуальною задачею є пошук партнерів, що можуть оперативно надати короткостроковий кредит.

Аналізуючи структуру оборотних коштів вантажних АТП, слід зазначити нехарактерну для таких підприємств наявність залишків за статтею «готова продукція». Оскільки надання послуг (виробництво) й їхнє споживання збігаються в часі, наявність готової продукції в структурі запасів товарно-матеріальних цінностей вантажних АТП свідчить про те, що в складних економічних умовах підприємствами здійснювалася інша господарська діяльність, відмінна від надання послуг.

Протягом 2013 – 2015 рр. інші операційні доходи вантажних АТП зросли на 11,7%, а запаси готової продукції знизилися на 51,2%. Це свідчить про те, що їхня продукція є конкурентоспроможною, замовлення на неї зростають. Однак така ситуація є погрозою можливого перепрофілювання вантажних АТП, утратою спеціалізації на наданні послуг. Наявність тенденції зниження частки доходів АТП від іншої діяльності в структурі валових доходів (з 12,7% у 2013 р. до 11,6% у 2015 р.) дозволяє зробити висновок про те, що імовірність реалізації такої загрози знижується.

У процесі надання послуги працівники АТП вступають у безпосередній контакт із замовниками, тому забезпеченість АТП необхідними трудовими ресурсами є одним з найважливіших факторів, який визначає перспективи підвищення якості послуг.

Збереження в Тернопільській області тенденції зменшення чисельності економічно активного населення працездатного віку (за три роки зниження

склало 5,9%), а також складний фінансово-економічний стан транспортних підприємств сприяли збереженню тенденції скорочення чисельності найманих робітників наземного транспорту. Однак темп скорочення персоналу АТП значно випереджав темп скорочення на наземному транспорті в цілому. Так, з 2013 р. по 2015 р. середньоспискова чисельність працівників наземного транспорту зменшилася на 5,9%, а на АТП області – на 19,8%. У результаті питома вага працівників АТП у чисельності працівників наземного транспорту в 2015 р. склала 22,3%, що на 3,8% нижче, ніж було в 2013 р.

Проведене на наземному транспорті скорочення дозволило в 8 разів зменшити частку працівників, що перебували в адміністративних відпустках (з 0,8% у 2013 р. до 0,1% у 2015 р.), однак питома вага працівників, що працюють у режимі неповного робочого дня, залишається досить високим – 39,9%.

Ліцензійними умовами провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом визначено високі кваліфікаційні вимоги до водіїв транспортних засобів [104]. У цілому на наземному транспорті області в 2015 р. підвищили кваліфікацію 6,7% працівників.

Проведений аналіз динаміки ліцензування на вантажному автотранспорті Тернопільської області свідчить про те, що для вантажних АТП у перспективі може виникнути проблема із залученням кваліфікованих кадрів, одним зі шляхів вирішення якої є підвищення рівня оплати праці найманих робітників.

Зростання обсягів транспортної роботи і, як наслідок, збільшення в 2013 – 2015 рр. чистих доходів АТП на 33,7%, а також зменшення чисельності штатних працівників дозволили підвищити заробітну плату працівникам АТП у 2,6 рази.

Проведені теоретичні дослідження щодо сутності послуг вантажного автотранспорту й особливостей розвитку АТП як виробничо-економічної системи дозволили зробити висновок, що особливості послуг і потенціалу АТП, а також макроекономічні фактори розвитку економіки країни суттєво впливають на кругообіг капіталу АТП.

З метою визначення прояву цих особливостей в сучасних умовах в Україні, а також узагальнення результатів аналізу стану кругообороту капіталу АТП в динаміці пропонується використовувати методи таксономії [91], зокрема метод центра тяжіння та метод розрахунку показника рівня розвитку.

Застосування методу центра тяжіння в економічних дослідженнях дозволяє отримати індивідуальні діагностичні ознаки (репрезентанти), які при своїй невеликій кількості з найбільшою достовірністю відтворюють явище, що досліджується. Таким чином, використання даного методу при аналізі циклу кругообігу капіталу АТП дозволяє виділити з множини показників оцінки фінансового стану підприємств показники-репрезентанти, які відтворюють особливості кожної окремої фази, обумовлені специфікою послуг вантажного автотранспорту і сучасним станом розвитку економічних відносин в Україні.

Використання методу розрахунку показника рівня розвитку дозволяє побудувати таксонометричний показник, на підставі якого здійснюється процедура упорядкування станів кругообігу капіталу АТП, яка передбачає визначення найкращого й найгіршого станів.

Як свідчать дані табл. 2.6, протягом 2013 – 2015 рр. намітилися тенденція до зростання коефіцієнта довгострокового залучення позичених АТП коштів, яка свідчить про те, що з позицій довгострокової перспективи вантажні АТП стають, з одного боку, все більш залежними від зовнішніх інвесторів, з іншого – більш привабливими для кредиторів з позицій розміщення коштів. Оскільки максимальне значення цього показника у

періоді, що аналізується, у 2,2 рази нижче критичного, то таку тенденцію можна розглядати як свідчення більш раціонального підходу АТП до формування фінансової стратегії, що дозволяє маневрувати власними і залученими коштами.

Таблиця 2.6

**Основні показники оцінки стану кругообороту капіталу вантажних АТП
Тернопільського регіону за 2013 – 2015 рр.**

| Показник | Нормативне значення | Значення показника по роках | | |
|---|---------------------|-----------------------------|---------|---------|
| | | 2013 р. | 2014 р. | 2015 р. |
| Коефіцієнт довгострокового залучення коштів | 0,4 | 0,0748 | 0,1475 | 0,1784 |
| Загальний коефіцієнт покриття | 1 – 2 | 1,1617 | 1,2221 | 1,0999 |
| Рентабельність активів, % | Зростання | 4,03 | 3,33 | 2,75 |

Проте слід зазначити, що подальший розвиток відносин АТП з інвесторами вимагає врахування можливості реалізації погрози фінансовій стійкості підприємств автотранспорту в довгостроковому періоді.

Аналіз значень й динаміки загального коефіцієнту покриття, який найбільшою мірою відбиває стан розміщення капіталу АТП, дозволяє зробити висновок, що вантажні АТП мають незначний і нестабільний розмір резервного запасу для компенсації збитків, які можуть понести підприємства при розміщенні і ліквідації всіх оборотних активів. Так, при нормативному значенні цього показника від 1,0 до 2,0 його середнє значення за три роки становило 1,16, при цьому зростання у 2014 р., що є позитивним для підприємств, змінилося спадом у 2015 р. Це пов'язано в першу чергу з тим, що недовговічність послуг обумовлює “важку” структуру активів вантажних АТП, а також зростання кредиторської заборгованості, як наслідок збільшення відстані перевезень.

Так, найбільш негативний вплив на ліквідність активів АТП регіону в 2015 р. мали зростання короткострокових зобов'язань і зниження обсягів коштів і їхніх еквівалентів (на 24%). Збільшення короткострокових зобов'язань відбулося тільки по кредиторській заборгованості за товари, роботи і послуги (на 13,6%), інша кредиторська заборгованість знизилася, зокрема: короткострокові кредити банків – на 8,4%, поточна заборгованість по довгострокових зобов'язаннях – на 9,2%, поточні зобов'язання по розрахунках з бюджетом – на 1,0%, по страхуванню – на 21,8%, по оплаті праці – 3,4%.

Таким чином, забезпечення платоспроможності АТП є одним з проблемних питань на стадії розміщення капіталу, яке підсилює важливість розгляду питань щодо удосконалення взаємодії АТП з кредиторами, оскільки залучення довгострокових коштів із зовнішніх джерел є одним з заходів по забезпеченню поточної платоспроможності підприємств.

Станом на 1 січня 2011 р. непокритий збиток АТП складав 40,2 млн. грн. За три роки підприємствами було отримано 9,7 млн. грн. чистого прибутку і 23,0 млн. грн. збитків. При цьому скоротилася кількість збиткових АТП із 70 у 2013 р. до 34 у 2015 р. Однак скорочення на 43% кількості АТП, які здійснюють регулярну господарську діяльність, дозволило знизити питому вагу збиткових підприємств тільки на 11% – з 77% у 2013 р. до 66% у 2015 р. Такі тенденції обумовлюють низький рівень рентабельності вантажних АТП у цілому по регіону, зокрема рентабельності активів. Наявність протягом 2013 – 2015 рр. протилежних тенденцій по коефіцієнту довгострокового залучення позичених коштів та рентабельності активів АТП – зростання і зниження відповідно, а також нестабільність покриття оборотних пасивів АТП оборотними активами (зростання у 2014 р. та зниження у 2015 р.) обумовлюють необхідність використання інтегрального показника, що дозволяє узагальнити проведений аналіз і оцінити стан кругообороту капіталу вантажних АТП в динаміці.

У підприємств є можливості відновлення рівноваги за рахунок поповнення реального власного капіталу і збільшення власних оборотних коштів, а також за рахунок додаткового залучення довгострокових кредитів і позик. З метою забезпечення своєчасності розрахунків АТП по зобов'язаннях перед кредиторами можуть бути використані такі форми банківського короткострокового кредитування, як овердрафт і кредитна лінія. Збільшення обсягів кредитів, що залучаються АТП, не буде становити загрози економічній безпеці підприємств тільки у випадку забезпечення реалізації перспективних напрямків розвитку їхніх послуг, обумовлених сформованою кон'юнктурою регіонального ринку.

Висновки до розділу 2

1. На основі проведеного аналізу можна зробити висновок про те, що сформовані тенденції на ринку банківського кредитування (у першу чергу, випередження темпів зростання кредитування в національній валюті, довгострокового кредитування і кредитування на фінансування інвестиційної діяльності) характеризують наявність реальних передумов для фінансового забезпечення процесів розвитку економіки України.
2. Територіальне розміщення і наявна транспортна інфраструктура створюють сприятливі умови не тільки для розвитку міжрегіональних і зовнішньоекономічних зв'язків регіону, але і сприяють розвитку кооперації видів транспорту (залізничного, авіаційного, автомобільного). Таким чином, розглянуті вихідні умови функціонування регіонального ринку автотранспортних послуг (кон'юнктурутворюючі фактори) можна охарактеризувати як такі, що сприяють збільшенню попиту на послуги як вантажного, так і пасажирського автотранспорту.
3. Проведений аналіз динаміки ліцензування на вантажному автотранспорті Тернопільської області свідчить про те, що для вантажних АТП у

перспективі може виникнути проблема із залученням кваліфікованих кадрів, одним зі шляхів вирішення якої є підвищення рівня оплати праці найманих робітників.

4. Аналіз значень й динаміки загального коефіцієнту покриття, який найбільшою мірою відбиває стан розміщення капіталу АТП, дозволяє зробити висновок, що вантажні АТП мають незначний і нестабільний розмір резервного запасу для компенсації збитків, які можуть понести підприємства при розміщенні і ліквідації всіх оборотних активів.

РОЗДІЛ 3

МЕТОДИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ВЗАЄМОДІЇ АТП ІЗ СУБ'ЄКТАМИ ЗОВНІШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА

3.1. Методика визначення умов взаємодії АТП із суб'єктом зовнішнього середовища

Ефективність реалізації заходів, що забезпечують розвиток АТП, залежить від можливості ініціалізації його взаємодії із суб'єктами зовнішнього середовища (постачальниками, підрядчиками, інвесторами, фінансово-кредитними установами тощо) на певних умовах. Контрагенти АТП мають власні інтереси у взаємодії, якими керуються при виборі дії. У результаті такого вибору, здійснюваного під впливом обстановки, реалізуються їхні дії (надати відстрочку платежу, стягнути заборгованість, здійснити інвестиції, надати кредит або відмовити в його видачі, пролонгувати кредит тощо).

Невідповідність очікуваного АТП результату дії контрагента фактичному результату може негативно відбитися на реалізації запланованих заходів. Таким чином, підприємству ще на етапах розробки проекту розвитку і планування його реалізації доцільно мати чітке й однозначне уявлення про можливі дії контрагента, його переваги у виборі дії, залежності результату взаємодії від конкретних дій та обстановки, а при підготовці до реалізації – розробити інформаційне повідомлення, яке забезпечить прийняття контрагентом необхідного підприємству рішення.

Це обумовлює необхідність розробки відповідної методики визначення умов взаємодії АТП із суб'єктами зовнішнього середовища, метою якої повинне бути визначення основних характеристик діяльності підприємства, достатніх для ініціалізації його взаємодії із суб'єктом зовнішнього середовища.

Визначена ціль передбачає вирішення таких задач:

- вибір суб'єкта взаємодії і визначення можливого результату його дії;
- установлення можливостей впливати на результат діяльності контрагента;
- визначення характеристик АТП, що забезпечать необхідний результат дій контрагента.

Порядок прийняття контрагентом бажаного для підприємства рішення представлено на рис. 3.1.

| | |
|---|---|
| 1 | Збір, обробка й систематизація інформації |
| 2 | Вибір суб'єкта взаємодії |
| 3 | Побудова моделі прийняття рішення суб'єктом взаємодії щодо доцільності й умов взаємодії |
| 4 | Установлення можливих дій суб'єкта взаємодії та побудова «дерева рішень» |
| 5 | Оцінка інтенсивності взаємодії |
| 6 | Визначення значень параметрів, які забезпечують бажаний результат дій суб'єкта взаємодії |
| 7 | Формування передумов чинити вплив на результат дій суб'єкта взаємодії |
| 8 | Формулювання інформаційного повідомлення суб'єкту взаємодії та визначення каналів зв'язку |

Рис. 3.1. Порядок прийняття контрагентом бажаного для підприємства рішення

На першому етапі здійснюється збір, обробка й узагальнення інформації про стан зовнішнього і внутрішнього середовища АТП. В основу організації інформації, необхідної для визначення можливих дій контрагента, покладено цілі АТП у взаємодії, які визначають потреби в

інформації, а потім і базу спостереження. Релевантна інформація щодо потенційних суб'єктів взаємодії, обстановки і діяльності АТП групується в такій послідовності:

- формулювання процесу і предмета взаємодії;
- узагальнення інформації відносно АТП: вербальне формулювання мети; вимірювані характеристики ступеня досягнення мети; характеристики, по яких контрагент оцінює доцільність взаємодії з ним і їхні нормативні значення (якщо встановлено);
- узагальнення інформації щодо контрагента: вербальне формулювання мети; вимірювані характеристики ступеня досягнення мети; характеристики, по яких АТП оцінює доцільність взаємодії з ним і їхні нормативні значення.

Для практичної реалізації цього етапу пропонується використовувати результати комплексного аналізу стану розвитку АТП, представлені у підрозділі 2.2.

На другому етапі із загальної множини параметрів, що характеризують потенційних суб'єктів взаємодії, виділяється підмножина параметрів, за якими АТП оцінює доцільність і можливість взаємодії, на підставі яких здійснюється порівняння потенційних учасників взаємодії і вибір одного з них.

Для практичної реалізації другого етапу доцільно використовувати метод аналізу ієрархій Т. Сааті [116], оскільки на відміну від підходу, заснованого на лінійній логіці, даний метод є більш обґрунтованим шляхом рішення багатокритеріальних задач з ієрархічними структурами, тому що являє собою модель природного ходу людського мислення, що створює концепцію і структуру складної проблеми.

Переваги використання методу: він дозволяє виділити найбільш істотні параметри з урахуванням психологічної межі 7 ± 2 елементів-об'єктів при одночасному порівнянні; є одночасно і якісним, і кількісним, тому що,

використовуючи інформацію про попарні якісні порівняння за лінгвістичними критеріями, припускає кількісну оцінку пріоритетів альтернатив; застосування результатів експертизи підприємствами в практичній діяльності передбачає досить прості процедури. Основні недоліки: обов'язкова особиста участь експертів на всіх етапах експертизи; процес колективного обговорення й узгодження групової думки може бути досить тривалим, особливо, якщо група експертів значно відрізняється за складом (професійним, віковим, освітнім і т. д.); можлива ситуація, коли індивідуальне судження експерта може залишитися без уваги, якщо воно відрізняється від думки більшості.

Уникнути відзначених недоліків дозволяє використання анкетування як способу збору думок експертів. Алгоритм отримання й обробки даних експертизи представлений на рис. 3.2.

На першому етапі експертного оцінювання «формування ієрархії елементів та оцінка їх пріоритетності» групі експертів пропонується колективне обговорення досліджуваної проблеми, перерахування всіх елементів, що відносяться до ієрархії, і розташування їх по групах відповідно до впливу між групами. Результат представляється у вигляді одно- або багаторівневої ієрархії розглянутих елементів, на основі якої експерти індивідуально оцінюють пріоритетності кожного з елементів відповідного рівня ієрархії. Оцінювання проводиться попарно за шкалою Т. Сааті [116, 117] і відбивається в анкетах.

Наступний етап експертного дослідження полягає в обробці суджень експертів і оцінці узгодженості їхніх думок. Обчислення пов'язані з операціями над матрицями попарних порівнянь, чи, інакше, суджень. У підсумку цих операцій обчислюються пріоритети порівнюваних елементів-об'єктів даного n -го рівня ієрархії і ступінь узгодженості суджень (ОС) кожного m -го експерта, що являє собою міру відхилення матриці суджень від матриці відносин, елементами-числами якої є відносини ваг порівнюваних

елементів-об'єктів. Слід зазначити, що дані операції здійснюються по кожному експерту окремо й у випадку виявлення відхилення значення OS_{mn} від нормативного ($OS_{mn} \leq 0,1$) необхідно повернутися до першого етапу експертного дослідження.

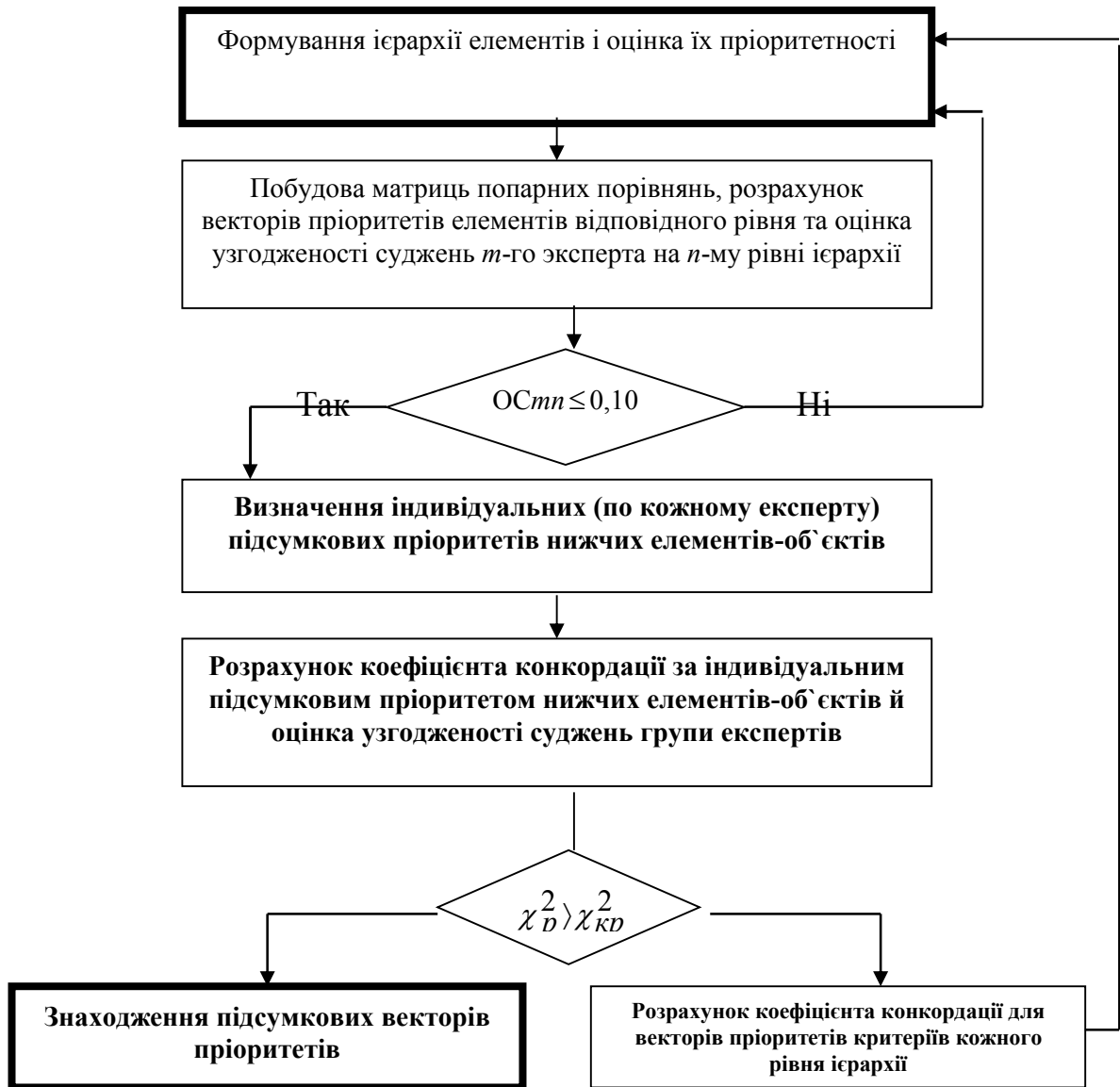


Рис. 3.2. Алгоритм отримання й обробки даних експертизи, що отримані шляхом анкетування в рамках методу аналізу ієрархій

Розрахунок підсумкових (загальних) пріоритетів нижніх елементів-об'єктів здійснюється шляхом виконання арифметичних дій (множення) над відповідними матрицями суджень для кожного елемента-об'єкта

вищестоящих рівнів. Ступінь узгодженості суджень (оцінок) пропонується вимірювати за допомогою коефіцієнта конкордації, оскільки даний коефіцієнт застосовується для визначення тісноти зв'язку між довільним числом рангованих ознак, що підпорядковуються різним законам розподілу. Значущий коефіцієнт конкордації свідчить про не випадковий характер узгодженості думок експертів, а його величина дозволяє оцінити ступінь цієї узгодженості. Оскільки значущість коефіцієнта конкордації перевіряється на основі χ^2 – критерію Пірсона, то дотримання умови $\chi_p^2 > \chi_{кр}^2$ дозволяє перейти до синтезу суджень експертів, який здійснюється шляхом знаходження геометричного середнього індивідуальних підсумкових векторів пріоритетів. У випадку якщо дана умова не виконується, необхідно розрахувати коефіцієнт конкордації для векторів пріоритетів на кожному рівні ієрархії і повернутися до першого етапу експертного дослідження. Такий підхід дозволить точно виявити рівень ієрархії, на якому думки експертів значно відрізняються, для того, щоб врахувати дану інформацію при проведенні повторного колективного обговорення.

Синтез отриманих результатів здійснюється шляхом підсумовування добутків ваги оцінки суб'єкта взаємодії за деяким критерієм і значущості цього критерію, яка визначена експертами. Отримані у такий спосіб узагальнені оцінки задоволеності підприємства суб'єктом взаємодії підлягають ранжируванню і є основою для ухвалення управлінського рішення.

На третьому етапі відповідно до запропонованого порядку (див. рис. 3.1) будується модель ухвалення рішення суб'єктом взаємодії. У загальному вигляді модель ухвалення рішення контрагентом записується у вигляді [32]:

$$\Psi = \{A, A_o, \Theta, w(\cdot), v(\cdot), I\} \quad (3.1)$$

де A – множина припустимих дій даного контрагента;

A_o – множина результатів діяльності контрагента;

- Θ – множина можливих значень обстановки;
- $w(\cdot)$ – функція залежності результату діяльності від дії та обстановки;
- $v(\cdot)$ – функція корисності взаємодії з підприємством;
- I – інформація щодо обстановки, якою володіє суб'єкт взаємодії на момент прийняття рішень.

Для побудови моделі ухвалення рішення суб'єктом взаємодії необхідно із загальної множини параметрів $P = \{p_i\}$, що характеризують підприємство, виділити підмножину параметрів P_j , за якими j -тий клас суб'єктів зовнішнього середовища оцінює доцільність і можливість взаємодії з підприємством.

На підставі спостережень протягом періоду t_0 за потенційним учасником взаємодії визначається функція $w(\cdot)$, що відбиває залежність результатів його діяльності $z \in A_0$ від вибору дії $y \in A$, значень обстановки Θ , інформація про яку відбивається параметром I .

Моделюється динаміка показників $p_1(t) \in P_j$, яка відповідає поведженню підприємства, що спостерігається потенційним партнером. Показники $p_1(t)$ з використанням оператора $O = \alpha p_1(t)$, де $\alpha = \frac{V_0}{p_0(t)}$ трансформуються в характеристику V інтегральної корисності для партнера підприємства. Шляхом нормування можна домогтися того, щоб оператор O відбивав параметри в інтервалі корисності від 0 до 1: $O: p \rightarrow [0,1]$.

Для партнера встановлюються можливі дії в плані ухвалення рішення про взаємодію й інтенсивність взаємодії, на підставі яких будується «дерево рішень» рефлексивної ігрової моделі. Кожній дії A відповідає свій оператор O_A з вектором параметрів. Моделювання динаміки параметрів $P(t)$ дозволяє одержати, таким чином, прогноз z_t .

На четвертому етапі оцінюється інтенсивність взаємодії з контрагентом. Для цього для кожного j -го класу об'єктів взаємодії визначається один чи кілька показників K_{jl} , що будуються таким чином, щоб збільшення K_{jl} відповідало зростанню ступеня наближення підприємства до мети взаємодії.

Над множиною корисностей $[0,1]$ будується розподіл інтенсивності взаємодії по кожному з результатів дій суб'єкта взаємодії. Моделювання динаміки параметрів $p(t)$ дозволяє одержати, таким чином, прогноз динаміки показників якості $K_{jl}(p)$. У випадках, коли прогнозне значення інтенсивності взаємодії нижче очікуваного, необхідно визначити значення показників $p_2(t) \in p_j$, що відповідають найкращому з боку суб'єкта взаємодії поведженню підприємства, вирішуючи зворотну задачу. Шляхом порівняння $p_1(t)$ і $p_2(t)$ визначити «проблемні» параметри, установити причини проблем і визначити дії з їх усунення.

Якщо причини відхилень неможливо усунути, необхідно, використовуючи функцію корисності для контрагента взаємодії з підприємством ($v(\cdot)$), установити можливість впливати на прийняття контрагентом рішення та або підготувати аргументоване обґрунтування відхилень, або здійснити моделювання взаємодії з іншим суб'єктом j -го класу.

На останньому етапі відповідно до запропонованого порядку (див. рис. 3.1) формується інформаційне повідомлення I , що включає інформацію про p_j , $p_1(t)$ і, за необхідності, обґрунтування відхилень $p_2(t)$ від $p_1(t)$, визначаються канали передачі інформації суб'єкту взаємодії (текст, консультант, бесіда, випадкова канал) і джерела інформації, які для цього необхідні (публікації в пресі, спеціальній літературі, офіційна звітність підприємства, банки даних, неофіційна інформація суб'єктів зовнішнього

середовища, інформація консультантів, проведення ярмарків, салонів, конференцій і тощо). Останній етап завершує процес підготовки до взаємодії із суб'єктом зовнішнього середовища.

Методика визначення умов взаємодії АТП із суб'єктом зовнішнього середовища реалізує рефлексивний підхід в організаційно-економічному забезпеченні розвитку підприємства, оскільки, по-перше, виконання кожного з етапів припускає виконання аналізу й оцінки інформації, планування робіт і організації робіт, а етапи 2 – 7 відбивають рефлексію, як відтворення процесу взаємодії двох суб'єктів з урахуванням знань і уявлень кожного з них, по-друге, інформаційне повідомлення, що формується на останньому етапі, дозволяє стимулювати (спонукати) суб'єкта взаємодії прийняти рішення про доцільність взаємодії з підприємством на умовах, передбачених проектом розвитку.

Практичне застосування запропонованої автором методики, дозволяє:

- вибрати АТП із множини суб'єктів взаємодії такого контрагента, для якого «корисність» підприємства, що йде на контакт, буде найбільшою;
- визначити можливий результат дій контрагента у взаємодії і врахувати його при розробці планів розвитку АТП.
- сформулювати інформаційне повідомлення про ретроспективну і перспективну діяльність АТП, що «переконає» контрагента про доцільність взаємодії з ним на необхідних умовах;
- скоротити час на організацію взаємодії АТП із суб'єктом зовнішнього середовища шляхом формування переліку ситуацій і рефлексивних моделей взаємодії із суб'єктами зовнішнього середовища різних класів.

Наукова новизна пропонованого підходу полягає в застосуванні рефлексивного підходу в організаційно-економічному забезпеченні розвитку, що дозволяє підприємству підвищити швидкість і якість реакції на зміни в зовнішньому середовищі, а також реалізувати рефлексивне управління суб'єктами зовнішнього середовища.

3.2. Методичні рекомендації з обґрунтування вибору АТП банку-кредитора

Потреба АТП у забезпеченні безперервності процесу відтворення є об'єктивною передумовою виникнення економічних відносин із кредиторами. Взаємодія супроводжується рухом грошових потоків, що відображають рух капіталу АТП у процесі відтворення.

Аналіз факторів розвитку АТП показав, що основними джерелами формування фінансових ресурсів на транспорті сьогодні є власні кошти підприємств. Однак їх недостатньо, щоб цілком задовольнити потреби автотранспорту у відновленні, реконструкції і модернізації наявних виробничих фондів, а низький рівень ліквідності активів АТП обумовлює необхідність пошуку партнерів, спроможних надати фінансові ресурси для забезпечення як інвестиційної, так і поточної діяльності з надання послуг.

Кредитором, що може надати і довгостроковий кредит на здійснення інвестиційної діяльності, і короткостроковий кредит на забезпечення поточної діяльності, може бути комерційний банк. Однак, як показав аналіз тенденцій розвитку грошово-кредитного ринку України, незважаючи на наявний у комерційних банків значний потенціал для кредитування реального сектора економіки, обсяги кредитування транспортних підприємств незначні, а процентні ставки – істотно вище, ніж по кредитах, наданих підприємствам інших видів економічної діяльності. Це свідчить про наявність проблем в організації взаємодії транспортних підприємств із комерційними банками.

Для реалізації АТП рефлексивного підходу до взаємодії з банком-кредитором необхідно обґрунтувати оціночні показники, за допомогою яких здійснюється вибір обслуговуючого банку.

Конкурентна боротьба на ринку банківських послуг, а також надані підприємствам воля вибору обслуговуючого банку і можливість відкриття

кількох рахунків для здійснення окремих операцій сприяють появі великої кількості нових і удосконалюванню існуючих банківських продуктів, формуванню індивідуального підходу до кожного клієнта, підвищенню якості їх обслуговування. Це, у свою чергу, ускладнює задачу вибору керівництвом АТП обслуговуючого банку, у тому числі і банку-кредитора.

Одним з методів, що дозволяють отримати комплексну оцінку ефективності функціонування комерційних банків і провести їхнє порівняння, є складання банківських рейтингів. Публікації рейтингів дозволяють потенційним клієнтам і партнерам обрати банк із потенціалом, що відповідає їх потребам.

В Україні рейтингове оцінювання діяльності банків здійснюють Інформаційно-аналітичний центр «Банк-Інформ» при Асоціації українських банків, Українська фінансова група, Департамент банківського нагляду НБУ й ін. Аналіз рейтингів банків, що складаються даними агентствами, і робіт дозволив виділити ряд недоліків публічних рейтингів комерційних банків України:

- рейтинговий аналіз не може гарантовано визначити абсолютну надійність комерційного банку, а тільки відображає її рівень у порівнянні з іншими банками;
- практично всі рейтингові системи оцінюють фінансовий стан комерційного банку тільки на визначений момент часу на підставі офіційної банківської звітності, що у силу різних причин може бути перекручена;
- формування рейтингу комерційних банків здійснюється після дати складання фінансової звітності протягом визначеного часу, у результаті чого користувачам надається інформація не про поточний стан банку, а про стан 2-3 місячної давнини;

- при складанні рейтингових оцінок фінансового стану комерційних банків використовується множина показників, що мають різну природу і найчастіше непорівнянні значення;
- відсутні логічно обґрунтовані і коректні процедури зважування коефіцієнтів значущості при визначенні підсумкового показника, а в ряді рейтингів користувачам необхідно самостійно зіставляти дані у великій кількості рейтингових таблиць, які характеризують тільки зміни абсолютних показників;
- більшість пропонованих рейтингових систем не диференціюються по категоріях користувачів цієї інформації (акціонерів, клієнтів, НБУ, банків-кореспондентів).

Як показує практика кредитування, крім основних показників діяльності комерційного банку, що включаються в рейтингові системи оцінки фінансового стану комерційних банків, позичальників цікавлять також можливість і умови одержання кредиту, якість банківських послуг, репутація банку, його місце розташування тощо.

Недоліки існуючих рейтингових систем оцінки діяльності комерційних банків і відсутність єдиного підходу до вибору і зіставлення показників оцінки діяльності потенційних банків-кредиторів обумовлює актуальність розробки методичних рекомендацій щодо здійснення вибору позичальником банку-кредитора.

Оскільки невід'ємними компонентами процесу розробки управлінського рішення є аналіз і оцінка, що вимагають відповідного апарату і критеріїв, то в контексті даного дослідження становить інтерес виявлення критеріїв вибору підприємством банку-кредитора та їхня кількісна оцінка для того, щоб розробити відповідне методичне забезпечення вибору банку-кредитора.

Представляється, що дана методика, крім основних користувачів – підприємств, також може бути використана банками при розробці заходів,

спрямованих на поліпшення якості наданих банком послуг і розробку нових банківських продуктів, а також при формуванні інформації (реклами) про діяльність банку, що направляється зовнішнім користувачам.

Проведений автором аналіз нормативно-правових актів України і літературних джерел дозволяє зробити висновок про відсутність стандартизованого переліку критеріїв вибору як обслуговуючого банку в цілому, так і банку-кредитора зокрема. Таким чином, об'єктивною є необхідність експериментально визначити критерії вибору банку-кредитора й оцінити їхню значущість (пріоритетність).

При формуванні групи експертів враховувалася особливість методу аналізу ієрархій, що полягає у формуванні групової думки шляхом колективного обговорення. Оскільки вважається, що у групах з однорідним складом (за посадовим, освітнім, віковим, професійним статусом) буває менше розбіжностей між експертами, швидше проходить процес узгодження групового рішення, було прийняте рішення сформувати групу експертів з числа керівництва АТП однієї вікової групи. Підбір фахівців здійснювався на основі аналізу якостей кожного можливого кандидата, що дозволило сформувати групу з однорідним складом з найбільш компетентних експертів у кількості 10 чоловік. Як метод добору експертів використаний метод самооцінки у поєднанні з аналізом структури аргументів.

У результаті колективного обговорення критеріїв вибору банку-кредитора експерти сформували дворівневу ієрархію критеріїв порівняння потенційних банків-кредиторів (рис. 3.3).

Перед сформованою групою експертів поставлено задачі:

- виявити найбільш істотні критерії вибору банку-кредитора з числа банків, готових надати підприємству кредит необхідного виду і суми;
- оцінити ступінь впливу даних критеріїв на прийняття керівництвом підприємства рішення (значущість критеріїв).

–

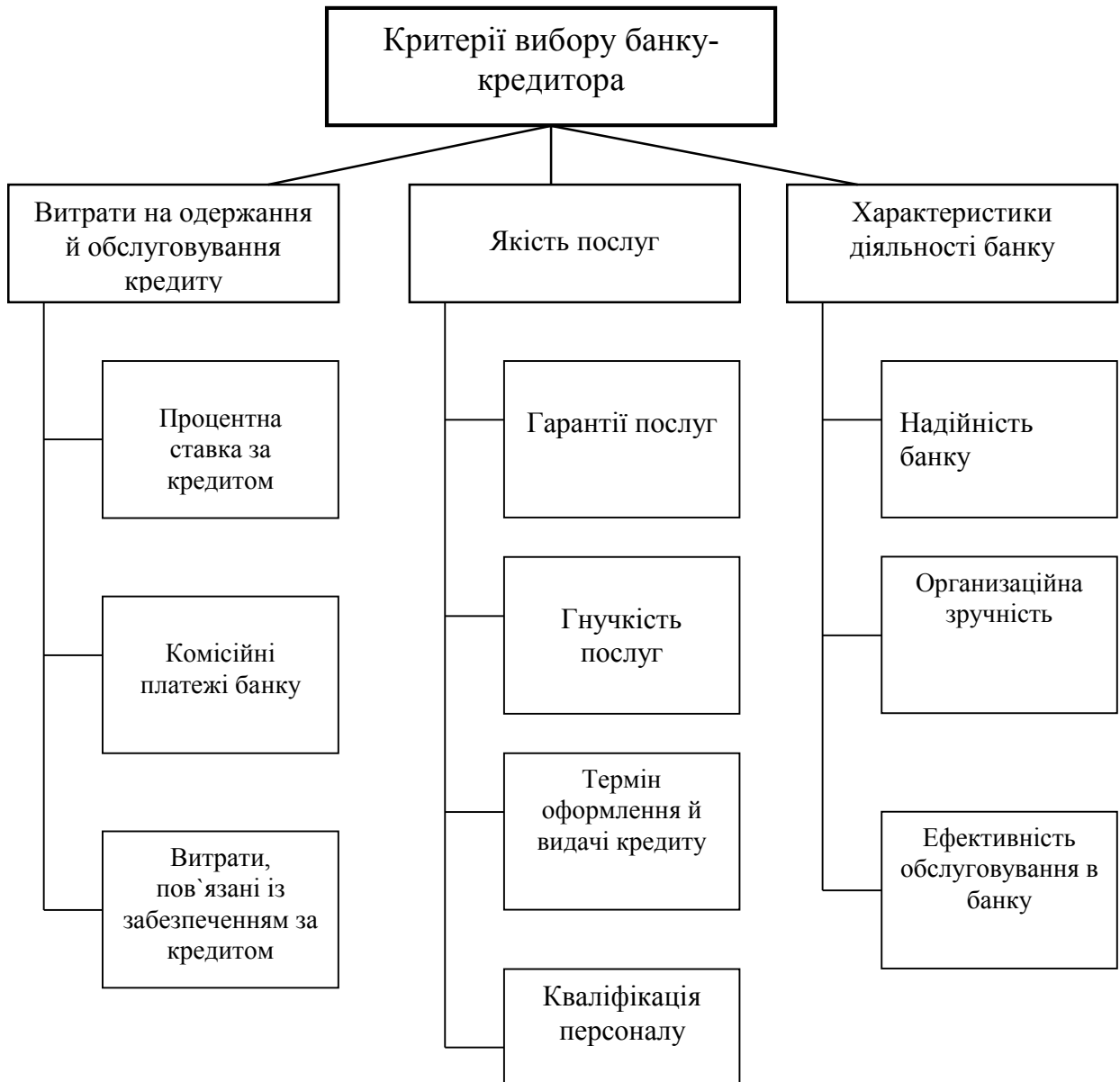


Рис. 3.3. Ієрархія критеріїв порівняння позичальником потенційних банків-кредиторів

На першому рівні ієрархії експертами виділено три групи критеріїв, що дозволяють найбільш повно оцінити як безпосередньо банківську послугу, так і банк, що її надає. Для характеристики банківської послуги за кредитуванням експертами виділено дві групи критеріїв. Перша група, названа «витрати на одержання й обслуговування кредиту», дозволяє за допомогою кількісних показників описати і порівняти банки з погляду витрат підприємства на одержання й обслуговування кредиту протягом усього терміну дії кредитної угоди. Друга група «якість послуг» відображає

суб'єктивне сприйняття підприємством якості наданих банком послуг з кредитування. Для здійснення оцінки діяльності банку, що надає дану послугу, експертами сформовано третю групу критеріїв, названу «характеристики діяльності банку».

Для підприємства, що здійснює вибір банку-кредитора, особливе значення мають критерії, що дозволяють порівняти банки з погляду витрат підприємства на одержання й обслуговування кредиту. Це обумовлено тим, що при ухваленні рішення про необхідність кредитування будь-якого проекту підприємство здійснює оптимізацію витрат на реалізацію даного проекту, а, отже, визначає границі, у межах яких повинні знаходитися витрати на обслуговування боргу.

Витрати підприємства, пов'язані з одержанням і обслуговуванням кредиту, можна розглядати по стадіях здійснення даного процесу. Так, на стадії оформлення і видачі кредиту банківськими установами висувається низка вимог, основними з яких є: відкриття поточного рахунку в даному банку, проведення оцінки і страхування заставного майна. На даному етапі в підприємства виникають зобов'язання з оплати послуг банку (комісійні платежі) і сторонніх організацій (оцінювачів і страхових організацій), розмір платежів за послуги яких безпосередньо залежить від виду забезпечення за кредитом.

На стадії обслуговування кредиту в підприємства виникають зобов'язання, пов'язані зі сплатою відсотків за користування кредитом і різними комісійними платежами банку (за кредитне обслуговування, за підтримку ліміту овердрафта, за зобов'язання по невикористаній частині кредитної лінії, за різні консультаційні послуги, що надаються банком і т. ін.). У випадку використання підприємством гарантій третьої особи на даному етапі кредитного процесу в нього виникають зобов'язання по оплаті даних гарантій.

Розмір процентної ставки за користування кредитом визначається банком залежно від вартості кредитних ресурсів, за рахунок яких надається кредит, терміну кредиту, вигляду і ліквідності й забезпечення, попиту та пропозиції на кредитному ринку в конкретному регіоні, а також інших факторів.

Практика кредитування в Україні показує, що сьогодні більшість банків з метою залучення клієнтів на кредитне обслуговування прагнуть підтримувати процентну ставку по наданих кредитах на рівні її середнього значення по регіону (чи Україні). Досягається це шляхом підвищення банками діючих (чи введення нових) тарифів на комісійне обслуговування клієнтів.

Істотні розходження у формуванні тарифної політики різними банками, а також тенденція співробітництва банків з конкретними страховими організаціями й оцінювачами, яка намітилася останнім часом, вимагають подальшої деталізації критеріїв, віднесених до групи витрат на одержання й обслуговування кредиту. Для цього на другому рівні декомпозиції розглянута група представлена критеріями: процентна ставка за кредитом, комісійні платежі банку, витрати, пов'язані із забезпеченням за кредитом. Інформацію для порівняння потенційних банків-кредиторів за даними критеріями підприємство може отримати безпосередньо з тарифів банків, страхових організацій і оцінювачів.

Друга група критеріїв «якість послуги», що виділена експертами на першому рівні декомпозиції, характеризує якість наданих банком послуг. На другому рівні декомпозиції експертами виділено такі критерії вибору банку-кредитора: гарантії послуг, гнучкість послуг, термін оформлення і видачі кредиту, кваліфікація персоналу.

Критерій гарантії послуг характеризує безумовне виконання банком прийнятих по кредитних угодах зобов'язань з надання кредитних ресурсів. Основними факторами, що впливають на даний показник, є

платоспроможність і надійність банку. Значущість даного критерію зростає для таких кредитів, як овердрафт і кредитні лінії. Джерелом одержання інформації для порівняння банків за даним критерієм є типовий договір на кредитне обслуговування, зокрема зобов'язання, що виникають у банка за кредитною операцією.

Критерій гнучкість послуг припускає можливість оцінити і порівняти банки з погляду наявності в банку індивідуального підходу до клієнта. Це виявляється, у першу чергу, у можливості зменшення процентної ставки за кредитом у зв'язку зі зміною кон'юнктури ринку (чи інших умов), пролонгації кредитного договору. Слід зазначити, що з метою залучення ресурсномістких клієнтів вітчизняними банками розробляються банківські продукти з обслуговування VIP-клієнтів, що припускають особливі (пільгові) умови, у тому числі і на кредитування, можливість створення на базі даного клієнта територіально - відокремленого відділення банку й ін. Інформацію про віднесення клієнтів до даної категорії, а також інші умови обслуговування підприємство може безпосередньо одержати з тарифів банку.

Такі важливі характеристики якості послуги, як тривалість очікування, тривалість надання і тривалість технологічного циклу послуги, експертами представлені у вигляді критерію вибору банку-кредитора, названого «термін оформлення й видачі кредиту». Даний критерій дозволяє порівняти банки, виходячи з витрат часу на розгляд кредитної заявки, ухвалення рішення кредитним комітетом банку щодо доцільності кредитування даного проекту, формування необхідних кредитних ресурсів. Ці терміни можуть коливатися залежно від суми кредиту (звичайно, чим більше сума кредиту, тим більший термін розгляду кредитної заявки), підпорядкованості банку (наприклад, кредити, які надаються філіями, можуть підлягати узгодженню з головним банком), наявності ресурсної бази банку (терміни збільшуються в разі потреби додаткового залучення ресурсів банку), наявності налагодженої

взаємодії банку з агентствами оцінювачів і страхових організацій тощо. Більшість банків України розробляють технологічні картки на здійснення конкретних банківських операцій, які передбачають жорстке регулювання термінів виконання окремих етапів операції. Інформацію щодо термінів розгляду й видачі кредиту підприємство може одержати безпосередньо з бесіди з кредитними працівниками банку.

Чуйність, доступність і ввічливість персоналу, компетентність, надійність, точність, повнота, відповідність сучасному рівню, вірогідність і ефективність контактів, що характеризують якість банківських послуг, експертами представлені у вигляді критерію «кваліфікація персоналу». Наявність кваліфікованих кредитних працівників, здатних самостійно оцінити кредитоспроможність клієнта і вартість запропонованої клієнтом застави (без залучення сторонніх організацій), надати необхідні клієнту консультації з оформлення документів на одержання кредиту і вибору найбільш придатного виду й умов кредиту та інші, істотно впливає як на загальне враження клієнта про діяльність банку, так і на терміни оформлення й видачі кредиту, а також матеріальні витрати підприємства, пов'язані з одержанням кредиту.

Для характеристики діяльності банку в цілому на другому рівні декомпозиції група критеріїв «характеристики діяльності банків» представлена критеріями: надійність банку, організаційна зручність і ефективність обслуговування в ньому.

Надійність банку – це його визначений фінансовий стан, що складається під впливом множини суперечливих факторів. Її рівень встановлюється тільки на основі аналізу, тенденцій і факторів, що впливають на формування таких показників діяльності банку, як ліквідність, прибутковість, достатність капіталу, ступінь ризикованості активів, рівень менеджменту. Стан кожного з цих показників, у свою чергу, обумовлюється комплексом різноманітних факторів, які можна розділити на дві групи:

зовнішні (ті, що викликані дією оточення банку) і внутрішні (викликані діями керівництва банку). До зовнішніх факторів належать норми державного регулювання банківської діяльності, податки й обов'язкові платежі, індекс інфляції, параметри, що характеризують стан економіки, процентні ставки, валютний курс і т. ін. До внутрішніх факторів відносять: політику визначення процентних ставок кредитів і депозитів, що розробляється керівництвом кожного банку, політику обліку, політику управління ліквідністю, прибутковістю, політику класифікації активів і створення резервів, політику оплати праці, розвитку мережі філій банків і взаємини головної контори банку з філіями, розвиток банківських технологій [31]. Інформацію для порівняння потенційних банків-кредиторів підприємство, що здійснює вибір, може одержати з повідомлень діючих в Україні рейтингових агентств.

Критерій «організаційна зручність» дозволяє за інших рівних умов виділити банк, територіальне розташування якого більш прийнятне з погляду підприємства. Зі зростанням конкуренції на банківському ринку зростає і значення функції зручності, що підсилює значущість банків, які мають розгалужену мережу філій. Особливо це стосується банків, що створюють на базі VIP-клієнтів територіально відособлені відділення.

Запропонований експертами критерій «ефективність обслуговування в банку» дозволяє врахувати наявний у підприємства досвід обслуговування в конкретному банку, чи був він ефективним з погляду підприємства.

На підставі розробленої ієрархії критеріїв вибору банку-кредитора експертами було проведено індивідуальне оцінювання значущості кожного з елементів відповідного рівня ієрархії. У результаті обробки анкет були розраховані вектори пріоритетів критеріїв відповідного рівня по кожному експерту.

Наступним етапом обробки результатів анкетування відповідно до запропонованого алгоритму є розрахунок підсумкових пріоритетів критеріїв,

що відображають судження кожного з експертів, здійснюється шляхом множення відповідних векторів пріоритетів нижніх і верхніх рівнів. Результатом буде 10 підсумкових векторів пріоритетів, що відображають судження кожного з експертів. Для оцінки ступеня узгодженості думок усіх 10 експертів за допомогою коефіцієнта конкордації (W), розрахованого по кожному з експертів, пріоритети критеріїв вибору банку-кредитора необхідно ранжувати і виявити наявність або відсутність пов'язаних рангів.

У процесі ранжирування по всіх експертах виявлені пов'язані ранги. Розрахований коефіцієнт конкордації ($W = 0,817$) знаходиться в припустимих межах ($1 \geq W \geq 0$). Розрахункове значення χ^2 -критерію Пірсона для перевірки значущості коефіцієнта конкордації для даного дослідження склав $\chi_p^2 = 89,08$ що більше $\chi_{кр}^2 = 16,919$ ($\alpha = 0,05$, $\nu = n - 1 = 9$), що підтверджує його значущість. Це свідчить про наявність узгодженості думок експертів і дозволяє перейти до заключного етапу обробки результатів експертного опитування – синтезу думок експертів. У результаті обробки анкет, що відображають індивідуальні думки експертів, згідно із запропонованим у роботі алгоритмом, розрахована значущість кожного з розглянутих критеріїв вибору АТП банку-кредитора:

| | |
|--|------|
| 1. Процентна ставка за кредитом – | 0,24 |
| 2. Комісійні платежі банку – | 0,21 |
| 3. Витрати, пов'язані із забезпеченням за кредитом – | 0,07 |
| 4. Гарантії послуг – | 0,08 |
| 5. Гнучкість послуг – | 0,07 |
| 6. Термін оформлення й видачі кредиту – | 0,02 |
| 7. Кваліфікація персоналу – | 0,03 |
| 8. Надійність банку – | 0,13 |
| 9. Організаційна зручність – | 0,02 |

10. Ефективність обслуговування в банку –

0,04

Таким чином, найбільш істотними критеріями при виборі АТП банку-кредитора експертами визнані: процентна ставка за кредитом, комісійні платежі банку і надійність банку. Це пов'язано з тим, що для підприємства важливо одержати кредит на умовах, що впливають з оцінки доцільності залучення позикових коштів для кредитування проекту розвитку, при цьому підприємству важливо, щоб не виникла необхідність повертати достроково кредит у зв'язку з погіршенням платоспроможності банку.

Критерієм, що має найменшу значущість при виборі банку-кредитора, експертами названий показник «організаційна зручність». Це пов'язано переважно з тим, що в процесі взаємодії підприємства і банку з приводу одержання й обслуговування кредиту, на відміну від інших банківських послуг (наприклад, розрахунково-касового обслуговування), підприємство не буде часто відвідувати банк.

Проведені дослідження дозволили розробити алгоритм порівняння позичальником потенційних банків-кредиторів:

1. Прийом, обробка й представлення інформації.
2. Попарне порівняння потенційних банків-кредиторів за критеріями порівняння.
3. Розрахунок загальних оцінок задоволеності банками та їхнє ранжирування.
4. Визначення банку, що має найбільшу оцінку задоволеності позичальника.

На першому етапі зі всієї інформації, що надходить про діяльність банків на кредитному ринку, АТП формує релевантну інформацію, необхідну для порівняння банків за визначеними вище критеріями.

Перетворена в такий спосіб інформація на другому етапі дозволяє провести попарне порівняння банків за кожним критерієм окремо по шкалі Т. Сааті. Результатом буде 10 векторів, що відображають задоволеність позичальника банками в розрізі критеріїв.

Синтез отриманих результатів здійснюється на третьому етапі шляхом підсумовування добуток ваги оцінки банку за деяким критерієм і значущості цього критерію, визначеної експертами, за формулою (2):

$$G_j = 0,24 \cdot B_{j1} + 0,21 \cdot B_{j2} + 0,07 \cdot B_{j3} + 0,08 \cdot B_{j4} + 0,07 \cdot B_{j5} + 0,02 \cdot B_{j6} + 0,03 \cdot B_{j7} + 0,13 \cdot B_{j8} + 0,02 \cdot B_{j9} + 0,04 \cdot B_{j10}, \quad (3.2)$$

де

j – кількість банків, що порівнюються;

k – кількість критеріїв, за якими проводиться порівняння, $k = [1, 10]$;

G_j – рівень задоволеності АТП j -тим банком;

B_{jk} – рівень задоволеності АТП j -тим банком за k -му критерію:

$k = 1$ – процентна ставка за кредитом; $k = 2$ – комісійні платежі банку; $k = 3$ – витрати, пов'язані із забезпеченням за кредитом; $k = 4$ – гарантії послуг; $k = 5$ – гнучкість послуг; $k = 6$ – термін оформлення й видачі кредиту; $k = 7$ – кваліфікація персоналу; $k = 8$ – надійність банку; $k = 9$ – організаційна зручність; $k = 10$ – ефективність обслуговування в банку.

Отримані в такий спосіб узагальнені оцінки задоволеності позичальника банком підлягають ранжируванню і є основою для ухвалення управлінського рішення. Банк, що має найбільшу загальну оцінку (G_j), найбільше задовольняє вимогам позичальника.

Оскільки ініціалізація кредитних відносин між АТП і банком можлива тільки при позитивному рішенні кожного із суб'єктів кредитних відносин, то у випадку, якщо банком приймається рішення про відмову у видачі кредиту, АТП обирає банк, що має найбільшу загальну оцінку зі списку, що залишився, сформованого на четвертому етапі.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в тому, що: отримали подальшого розвитку критерії порівняння банків-кредиторів, а саме: визначено 10 найбільш істотних критеріїв (кількісних і якісних), що дозволяють кількісно оцінити ступінь задоволення позичальника банком-

кредитором, рівнем його послуг; розраховано значущість даних критеріїв при прийнятті позичальником управлінського рішення; запропоновано формулу розрахунку інтегрального показника рівня задоволеності позичальника банком-кредитором; розроблено алгоритм вибору АТП банку-кредитора.

Практичне застосування запропонованого автором підходу до вибору позичальником банку-кредитора (підрозділ 3.4) дозволяє спростити процедуру порівняння потенційних банків-кредиторів, врахувати особливості функціонування філій банків і застосовувати різні табличні процесори для обробки на ЕОМ інформації про діяльність банків на кредитному ринку.

3.3. Розробка організаційного забезпечення взаємодії АТП з банком-кредитором

Запропонований методичний інструментарій щодо організації взаємодії АТП із суб'єктом зовнішнього середовища розглянемо на прикладі на ВАТ «Чортківське АТП 16142».

Основні техніко-економічні показники роботи ВАТ «Чортківське АТП 16142» на регіональному ринку автотранспортних послуг Тернопільської області наведено в табл. 3.1.

Порівняння значень показників, наведених в табл. 3.1, з відповідними показниками роботи АТП Тернопільського регіону дозволяє зробити висновок про те, що досліджуване підприємство належить до АТП регіону, які мають більш високий рівень техніко-економічних показників.

Питома вага досліджуваного підприємства у виконаній АТП регіону транспортній роботі складає 30,6%, а у перевезенні пасажирів і вантажів – 15,1%. Порівняння показників екстенсивного використання вантажних автомобілів дозволяє зробити висновок про те, що на ВАТ «Чортківське АТП

16142» ефективність організації транспортного виробництва вище, ніж на інших АТП Тернопільської області. Так, якщо в цілому по регіону наявний парк автомобілів використовувався тільки на 33,4%, то на досліджуваному АТП цей показник вище у 2,2 рази і становить у середньому 74,3%. При цьому середня тривалість роботи автомобіля на ВАТ «Чортківське АТП 16142» майже така, як в середньому по області.

Таблиця 3.1

Основні техніко-економічні показники роботи ВАТ «Чортківське АТП-16142»

| Показник | Значення показника по роках | | |
|--|-----------------------------|-------|-------|
| | 2013 | 2014 | 2015 |
| Обсяг перевезених вантажів, тис. т | 556,9 | 505,3 | 481,7 |
| Частка АТП у здійсненні перевезень АТП Тернопільської області, % | 15,9 | 14,9 | 14,6 |
| Вантажооборот, млн. т-км | 72,0 | 83,3 | 83,7 |
| Частка АТП у вантажообороті АТП Тернопільської області, % | 36,0 | 27,8 | 27,9 |
| Середня відстань перевезення 1 т вантажу, км | 129,3 | 164,9 | 173,8 |
| Коефіцієнт використання парку автомобілів, % | 76,0 | 74,2 | 72,6 |
| Середня тривалість роботи автомобіля на добу, год. | 11,3 | 6,0 | 6,4 |

Як в цілому по області, на досліджуваному підприємстві спостерігається тенденція зростання вантажообороту та скорочення обсягів перевезення пасажирів і вантажів, які обумовлені активізацією його діяльності на ринку міжнародних перевезень. Так, якщо у 2013 р. ВАТ «Чортківське АТП 16142» здійснювало перевезення тільки до Нідерландів та Російської Федерації, то у 2015 р. – Бельгію, Німеччину, Латвію, Нідерланди, Російську Федерацію, Францію.

Активізація зовнішньоекономічної діяльності підприємства підвищує вимоги до якості послуг, що надаються, а також до управління кругообігом капіталу підприємства, особливості організації міжнародних розрахунків в Україні уповільнюють його рух.

Основні показники, що характеризують кругообіг капіталу ВАТ «Чортківське АТП 16142» у 2013 – 2015 рр., наведені у табл. 3.2.

Таблиця 3.2

**Показники, що характеризують кругообіг капіталу
ВАТ «Чортківське АТП 16142» у 2013 – 2015 рр.**

| Фаза циклу кругообігу капіталу АТП | Показник, що характеризує фазу циклу кругообігу капіталу АТП | Значення показника по роках | | |
|------------------------------------|--|-----------------------------|------|------|
| | | 2013 | 2014 | 2015 |
| Залучення | Коефіцієнт довгострокового залучення позикових коштів | 0,0 | 0,17 | 0,11 |
| Розміщення | Коефіцієнт загального покриття | 0,93 | 1,26 | 1,24 |
| Використання | Рентабельність активів, % | 13,0 | 0,0 | 4,0 |

Як видно з даних табл. 3.2, найвищий рівень показники, що характеризують залучення і розміщення капіталу, мали у 2014 р., проте ВАТ «Чортківське АТП 16142» мало від'ємний фінансовий результат. Найефективнішим з точки зору використання капіталу АТП був 2013 р. У 2015 р. відбулося зменшення обсягів довгострокових позикових коштів, що певною мірою знизило рівень фінансової залежності АТП від зовнішніх інвесторів у довгостроковому періоді. Проте нестабільність протягом 2013 – 2015 рр. ситуації щодо покриття оборотними активами оборотних пасивів (коефіцієнта загального покриття) в умовах скорочення обсягів довгострокових позичених коштів свідчить про ймовірність проблем у АТП у процесі фінансового забезпечення поточної діяльності підприємства в майбутньому.

Оскільки своєчасність виконання зобов'язань перед кредиторами за товарними кредитами суттєво впливає на можливості підприємства забезпечувати високий рівень якості послуг, що дозволяє закріпити позиції АТП на ринку міжнародних перевезень вантажів, то керівництвом АТП-

16142 було прийняте рішення про оформлення в банку овердрафту терміном на 12 місяців на суму 400 тис. грн.

Овердрафт – форма короткотермінового кредиту, суть якого полягає в списанні коштів з розрахункового рахунка клієнта понад залишок на рахунку, тобто в утворенні на рахунку клієнта дебетового сальдо.

Підготовка інформації, яка надається банку для отримання кредиту, здійснена згідно із запропонованими методичними рекомендаціями визначення можливості й умов взаємодії АТП із суб`єктом зовнішнього середовища. На рис. 3.8 наведено схему процесу формування на АТП такої інформації.

На першому етапі здійснюється збір, обробка та аналіз інформації щодо діяльності банків на кредитному ринку, формується список потенційних банків-кредиторів та обирається обслуговуючий банк, у взаємодії з яким передбачається застосування рефлексивного управління.

Другий етап полягає у з`ясуванні основних носіїв інформації про АТП, його наміри і діяльність (кредитна заявка, техніко-економічне обґрунтування кредиту, звітність підприємства тощо), надання яких обслуговуючому банку є обов`язковою умовою для проведення експертизи кредитної операції.

На наступних етапах на підставі даних, що містяться у визначених джерелах інформації, розраховуються фактичні значення показників оцінки кредитоспроможності АТП та встановлюються можливі стратегії банку за допомогою дерева рішень рефлексивної моделі визначення можливості й умов взаємодії «АТП-банк». Визначені у такий спосіб стратегії контрагента (банку) порівнюються на підставі критерію ефективності взаємодії (показник інтенсивності потоку такої взаємодії).

П`ятий етап полягає у виявленні показників оцінки кредитоспроможності АТП, відхилення яких від нормативних значень суттєво впливають на вибір банком відповідної стратегії у взаємодії з позичальником, що є найбільш сприятливою для підприємства.

На наступному етапі оцінюється можливість «покращення» відповідних показників. Особливе значення при цьому має дотримання норм діючого законодавства. Якщо відповідні зміни допустимі, то вони вносяться у вихідну інформацію щодо діяльності та намірів АТП у взаємодії. У випадку, коли не має можливості здійснити відповідні коригування – підприємству необхідно підготувати аргументоване обґрунтування відхилень фактичних значень показників оцінки його кредитоспроможності від нормативних значень, що встановлені НБУ.

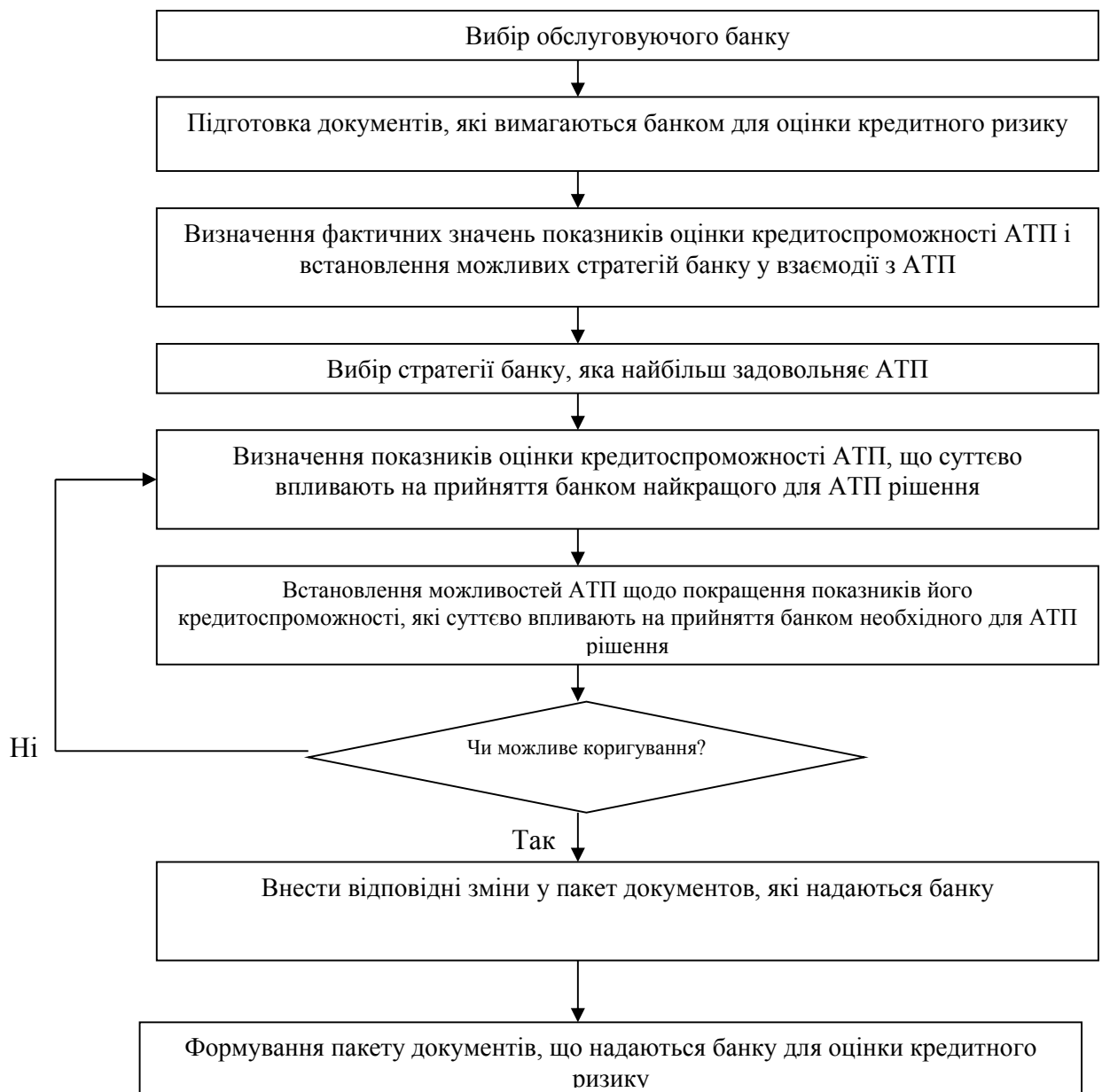


Рис. 3.4. Схема формування на АТП інформації для банку-кредитора

Останній етап полягає у формуванні АТП пакету документів, що надаються банку-кредитору, який містить основні документи (з відповідними коригуваннями за необхідності), що вимагаються банком-кредитором, та додаткових (відповідні обґрунтування).

Проведені дослідження дозволили визначити контрагента ВАТ «Чортківське АТП 16142» (суб`єкт взаємодії) – АКБ «УкрСиббанк».

Для отримання кредиту в АКБ «УкрСиббанк» позичальником, що має рахунки в цьому банку, надаються такі документи:

- обґрунтоване клопотання, у якому визначено мету заходу, що кредитується, сума і термін кредиту, забезпечення, що пропонується, наявність замовлень на виробництво або продаж продукції;
- анкета позичальника;
- бізнес-план з техніко-економічним обґрунтуванням заходу, що кредитується, розрахунком економічного ефекту від його реалізації, термінами використання та повернення кредиту, сплати відсотків, наявністю альтернативних джерел погашення зобов`язань за кредитною угодою;
- копії контрактів, угод, протоколів намірів з продавцями й покупцями та інші угоди, що стосуються заходу, що кредитується;
- копія ліцензії, якщо діяльність підлягає ліцензуванню;
- правові гарантії забезпечення повернення кредитів (поручительство, гарантія, застава тощо);
- копія документу, що підтверджує право власності заставодавця на заставне майно;
- довідка з нотаріальної контори про те, що майно, яке передається у заставу, не перебуває під арештом й не заставлене по інших зобов`язаннях;

- копії документів щодо вартісної оцінки предмета застави (експертна оцінка);
- документи, що підтверджують повноваження осіб на укладання з банком кредитної угоди, угоди застави, поручительства (гарантії) тощо;
- фінансові звіти: баланс позичальника, звіт про фінансові результати, звіт про рух грошових коштів за останні три роки;
- дані фінансового аудиту за рік (акціонерні товариства й спільні підприємства);
- дані про заборгованість в інших банках з відзначенням умов їх надання і повернення;
- довідки банків про рух коштів на поточних рахунках за останні три місяця.

Наступним етапом формування інформаційного повідомлення, яке передається АТП банку, є визначення можливості й умов взаємодії з боку банку за допомогою дерева рішень рефлексивної ігрової моделі.

Для цього на підставі даних офіційної звітності розраховано основні показники оцінки фінансового стану підприємства, які застосовуються комерційними банками для оцінювання кредитоспроможності позичальника (табл. 3.3).

На підставі даних табл. 3.3 за допомогою дерева рішень рефлексивної моделі визначення АТП можливості й умов отримання кредиту в банку визначено можливі стратегії АКБ «УкрСиббанку» у взаємодії з підприємством (рис. 3.5). Розглянемо ці стратегії й умови їх реалізації.

Таблиця 3.3

**Показники оцінки фінансового стану
ВАТ «Чортківське АТП 16142»**

| Показник | Норматив НБУ | Значення показника по роках | | |
|--|------------------|-----------------------------|---------|---------|
| | | 2013 р. | 2014 р. | 2015 р. |
| 1. Коефіцієнти ліквідності: | Не менше | | | |
| 1.1. Коефіцієнт загальної ліквідності | 2,0 | 0,93 | 1,26 | 1,24 |
| 1.2. Коефіцієнт поточної ліквідності | Не менше 0,5 | 0,80 | 1,02 | 0,98 |
| 1.3. Коефіцієнт миттєвої ліквідності | Не менше 0,2 | 0,03 | 0,02 | 0,07 |
| 2. Динаміка дебіторсько-кредиторської заборгованості | | | | |
| 2.1. Сума дебіторської заборгованості, тис. грн. | - | 1372,9 | 1340,5 | 2028,6 |
| 2.2. Сума кредиторської заборгованості, тис. грн. | - | 554,7 | 578,8 | 813,3 |
| 2.3. Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості | - | 21,86 | 16,57 | 16,60 |
| 2.4. Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості | - | 24,96 | 31,50 | 34,11 |
| 3. Коефіцієнти фінансової стійкості | Не менше | | | |
| 3.1. Коефіцієнт маневреності власних коштів | 0,5 | 0,90 | 0,15 | 0,06 |
| 3.2. Коефіцієнт незалежності | Не більше 1,0 | 0,25 | 0,43 | 0,39 |
| 4. Обсяг реалізації: | | | | |
| 4.1. Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), тис. грн. | - | 19606,6 | 22483,3 | 28061,4 |
| 4.2. Абсолютний приріст чистого доходу, тис. грн. | - | 888,2 | 2876,7 | 5578,1 |
| 4.3. Темп зростання абсолютного доходу, % | - | 4,7 | 14,7 | 24,8 |
| 5. Собівартість продукції: | | | | |
| 5.1. Собівартість реалізованої продукції, тис. грн. | - | 14063,9 | 17853,4 | 23741,7 |
| 5.2. Темп зростання собівартості реалізованої продукції, % | - | 7,0 | 26,9 | 33,0 |
| 6. Прибуток та збитки: | | | | |
| 6.1. Прибуток від операційної діяльності, тис. грн. | - | 3117,2 | 1828,1 | 1886,0 |
| 6.2. Прибуток від звичайної діяльності до оподаткування, тис. грн. | - | 2498,4 | -170,2 | 1129,6 |
| 6.3. Чистий прибуток, тис. грн. | - | 1748,9 | -1250,8 | 663,5 |
| 7. Рентабельність: | | | | |
| 7.1. Рентабельність активів, % | - | 13,0 | - | 4,0 |
| 7.2. Рентабельність продажів, % | - | 28,0 | 21,0 | 15,0 |

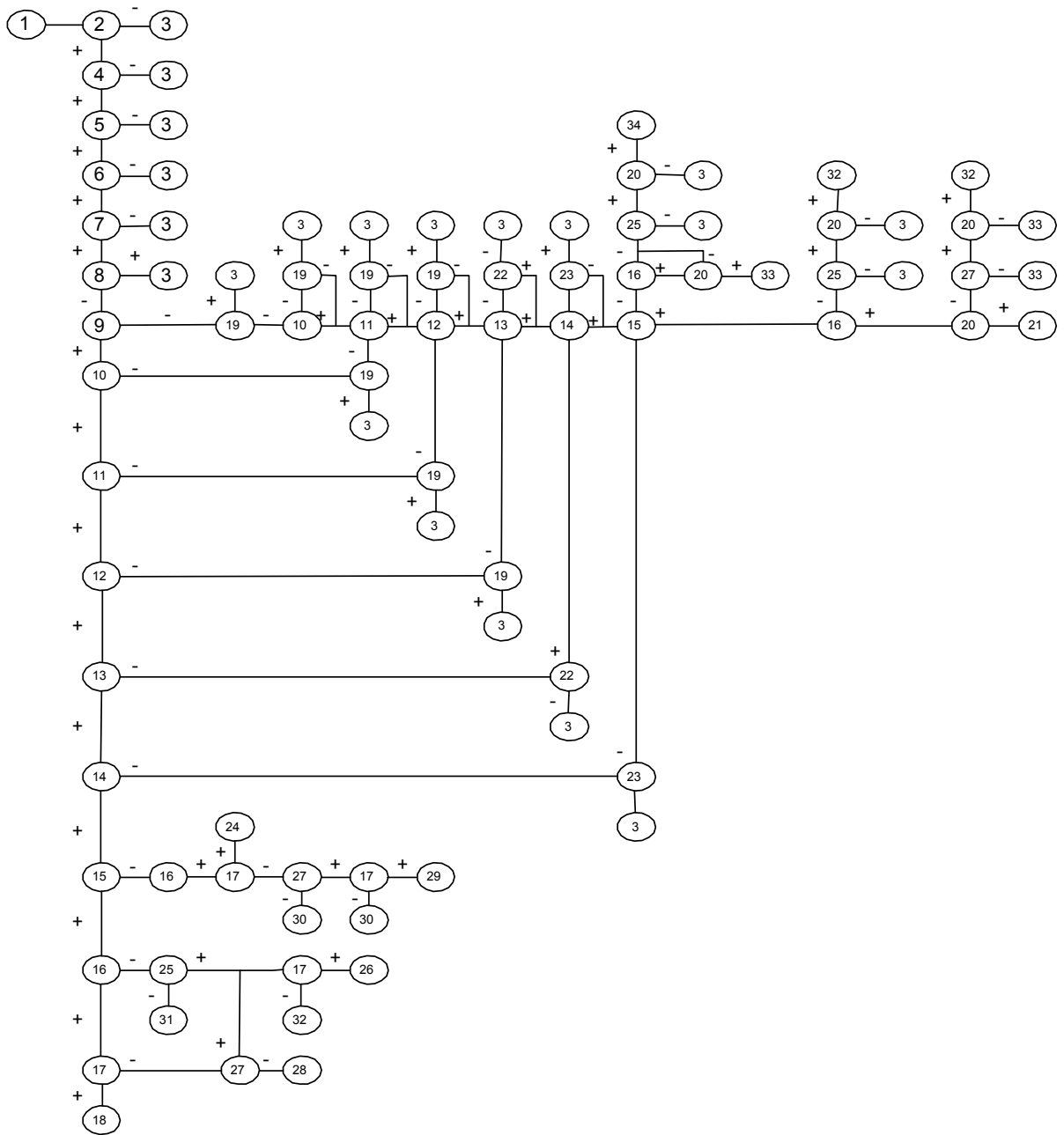


Рис. 3.5. Визначення стратегії АКБ «УкрСиббанк» у взаємодії з ВАТ «Чортківське АТП 16142»

- Як видно з рис. 3.5, банком може бути прийняте рішення про відмову у кредиті якщо банк вважатиме значними (найгірше з точки зору АТП рішення – критерій ефективності взаємодії $K_j = 0$):
- відхилення фактичних значень коефіцієнтів загальної та миттєвої ліквідності від нормативів, встановлених НБУ;

- зниження коефіцієнта оборотності дебіторської заборгованості й збільшення коефіцієнта оборотності кредиторської заборгованості;
- тенденція зниження коефіцієнта маневреності власних коштів;
- випереджуюча тенденція зростання собівартості послуг над тенденцією зростання чистих доходів АТП, збитки від звичайної діяльності у 2014 р., а також нестабільність рівня рентабельності активів підприємства і тенденція зниження рентабельності продажів.

Таким чином, обов'язковою умовою отримання кредиту у банку для АТП є обґрунтування розглянутих вище відхилень фактичних значень фінансових показників від нормативів НБУ.

Найкращими з точки зору АТП рішеннями банку (критерій ефективності взаємодії K_j наближається до 1) будуть рішення R_3 та R_5 , для прийняття яких АТП, крім обґрунтування відхилень фактичних значень фінансових показників від нормативів НБУ, необхідно надати банку першокласне забезпечення, яке буде задовольняти критерію достатності для кредитів «під контролем».

Банком також можуть бути прийняте одне з рішень R_7 , або R_{11} , або R_{15} , які передбачають такі зміни умов кредитування, як: зменшення суми кредиту, або зменшення терміну кредиту, або зменшення суми і терміну кредиту. Ці рішення можуть бути прийняті банком у випадку, якщо АТП не має додаткового першокласного забезпечення, що задовольняє критерію достатності для кредитів «під контролем», але будуть обґрунтовані відхилення фактичних значень фінансових показників від нормативів НБУ. У такому випадку підприємству доцільно визначити економічну ефективність від реалізації заходів, що кредитуються, з урахуванням змін умов кредитування, обрати прийнятне рішення, а також врахувати ці зміни у економічному обґрунтуванні кредиту.

Наступним етапом формування АТП інформаційного повідомлення банку-кредитору є визначення можливості коригування показників оцінки кредитоспроможності підприємства. При цьому слід враховувати те, що головним принципом складання звітності підприємства є її достовірність, тобто коригування даних офіційної звітності з метою отримання «кращих» показників не допустима. Тому основною задачею АТП на етапі формування інформаційного повідомлення банку необхідно значну увагу приділити обґрунтуванню галузевих особливостей кругообігу капіталу підприємств автотранспорту, а також особливостей їх розвитку підприємств у сучасних умовах. Для цього було використано результати комплексного аналізу стану розвитку послуг АТП Тернопільської області.

З метою зниження кредитного ризику з точки зору банку й отримання овердрафта на найбільш вигідних для АТП умовах (сума, термін і відсоткова ставка) підприємством було визначено таке забезпечення за кредитом, яке «переконає» банк у відсутності передумов неповернення кредиту. Для цього враховані коефіцієнти прийняття забезпечення за кредитом у розрахунках чистого кредитного ризику для кредитів «під контролем» [111]:

- гарантії Кабінету Міністрів України, урядів країн категорії «А», міжнародних багатосторонніх банків, банків, що мають рейтинг не нижче «інвестиційний клас», забезпечені гарантії банків України – 1,0;
- застава майнових прав на грошові депозити – 1,0;
- застава державних цінних паперів – 0,8;
- застава недержавних цінних паперів, дорогоцінних металів, рухомого й нерухомого майна, а також інших майнових прав – 0,4.

Виходячи з наявних у підприємства можливостей як забезпечення за кредитом надано банку у заставу власні автотранспортні засоби іноземного виробництва терміном випуску до 10 років й пробігом до 150 тис. км, ліквідаційна вартість яких більше, ніж 655 тис. грн., що відповідає критерію достатності для овердрафту в сумі 400 тис. грн. на 12 місяців під 30% річних.

Таким чином, у процесі формування інформації, яка надана ВАТ «Чортківське АТП 16142» для оформлення овердрафту у АКБ «УкрСиббанк» згідно із запропонованим підходом, було внесено зміни у кредитну заявку (відносно забезпечення за кредитом), підготоване обґрунтування відхилень фактичних показників оцінки кредитоспроможності підприємства від нормативів НБУ та документи, що підтверджують прийнятність забезпечення за кредитом, а також його достатність.

Доцільність використання запропонованого підходу до визначення можливості й умов взаємодії із суб'єктом зовнішнього середовища, в основу якого покладено застосування методу рефлексії, підтверджується позитивним результатом розгляду АКБ «УкрСиббанком» кредитної заявки ВАТ «Чортківське АТП 16142». Банком було надано овердрафт у сумі 400 тис. грн. на 12 місяців під 30 % річних. При цьому на розгляд й аналіз інформації, наданої АТП, банком було витрачено 5 днів, що на 2 дні менше, ніж передбачено Кредитною політикою банку.

З початку 2016 р. у процесі обслуговування кредиту АТП систематично здійснюється аналіз умов продовження взаємодії з банком на підставі дерева рішень рефлексивної ігрової моделі визначення АТП можливості й умов продовження взаємодії з банком, який забезпечив проведення моніторингу кредитної операції на АТП з позицій банку.

У цілому, запропоновані заходи дозволили підвищити якість управління капіталом ВАТ «АТП-16142», про що свідчить зростання у 2016 р. значення таксонометричного показника, розрахованого на підставі фактичних значень показників-репрезентантів, що характеризують залучення, розміщення та використання капіталу підприємств автотранспорту.

Аналізуючи динаміку показників-репрезентантів, слід зазначити, що удосконалення організації взаємодії АТП з банком-кредитором дозволило зменшити залежність АТП від зовнішніх інвесторів, про що свідчить

зниження коефіцієнта довгострокового залучення позикових коштів з 0,17 у 2014 р. до 0,09 у 2015 р. Оскільки короткострокове банківське кредитування збільшує короткострокові зобов'язання, що впливають на платоспроможність підприємства, моніторинг кредитної операції дозволив не допустити значного зниження ступеня покриття оборотних активів оборотними пасивами, про що свідчить незначне зменшення коефіцієнта загального покриття – з 1,24 у 2014 р. до 1,23 у 2015 р. Витрати, що пов'язані з обслуговуванням кредиту, були обґрунтованими, про що свідчить зростання показника рентабельності активів підприємства – з 4% у 2014 р. до 9% у 2015 р.

Висновки до розділу 3

1. Проведений автором аналіз нормативно-правових актів України і літературних джерел дозволяє зробити висновок про відсутність стандартизованого переліку критеріїв вибору як обслуговуючого банку в цілому, так і банку-кредитора зокрема. Таким чином, об'єктивною є необхідність експериментально визначити критерії вибору банку-кредитора й оцінити їхню значущість (пріоритетність).
2. Практичне застосування запропонованої автором методики, дозволяє: вибрати АТП із множини суб'єктів взаємодії такого контрагента, для якого «корисність» підприємства, що йде на контакт, буде найбільшою; визначити можливий результат дій контрагента у взаємодії і врахувати його при розробці планів розвитку АТП; сформулювати інформаційне повідомлення про ретроспективну і перспективну діяльність АТП, що «переконає» контрагента про доцільність взаємодії з ним на необхідних умовах; скоротити час на організацію взаємодії АТП із суб'єктом

зовнішнього середовища шляхом формування переліку ситуацій і рефлексивних моделей взаємодії із суб'єктами зовнішнього середовища різних класів. Це дозволяє підприємству підвищити швидкість і якість реакції на зміни в зовнішньому середовищі, а також реалізувати рефлексивне управління суб'єктами зовнішнього середовища.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Узагальнення теоретичних положень та практики організаційно-економічного забезпечення функціонування і розвитку АТП дозволили зробити такі висновки:

1. Послаблення ролі автотранспорту у забезпеченні перевезень вантажів в умовах трансформації економіки України, а також зростання конкуренції з боку перевізників - фізичних осіб обумовлюють низький рівень наявного виробничого потенціалу АТП. У зв'язку з цим на автотранспорті підвищується значимість подальшої розробки теоретичних і методичних основ організації ресурсного забезпечення розвитку АТП.

2. Важливим етапом формування і реалізації підприємством стратегічних завдань розвитку є достовірний аналіз й оцінка результатів господарської діяльності. Існуючі методичні положення щодо такого аналізу не дозволяють дослідити специфіку формування, розміщення й використання капіталу АТП, спричинену умовами функціонування ринку автотранспортних послуг. У зв'язку з цим пропонується доповнити аналіз результатів господарської діяльності підприємства аналізом кон'юктуроутворюючих факторів та кон'юктури регіонального ринку автотранспортних послуг, а також використовувати методи таксономії для оцінки стану кругообігу капіталу АТП за його фазами: залучення, розміщення та використання.

3. Враховуючи те, АТП мають проблеми на стадіях залучення і розміщення капіталу, підвищення ефективності відносин підприємства з кредиторами можливе шляхом формування його поведінки, виходячи з вимог контрагентів та власних пріоритетів у взаємодії. Для практичної реалізації такого підходу на АТП в роботі розроблено порядок прийняття контрагентом бажаного для АТП рішення та відповідні методичні рекомендації.

4. Формування критеріїв порівняння підприємством потенційних суб'єктів взаємодії, що відповідають його вимогам, пропонується здійснювати методом аналізу ієрархій з використанням анкетування як способу збору суджень експертів. Розроблено точні вказівки щодо складу процедур, які необхідно виконати для отримання й обробки даних експертизи.

5. Банківською системою України накопичено значний потенціал для кредитування реального сектора економіки, проте обсяги кредитування транспортних підприємств залишаються незначними. Запропоновані в роботі нові організаційні форми взаємодії АТП з комерційними банками та методичний апарат їх реалізації дозволяють частково розв'язати цю задачу і підвищити ефективність кругообігу капіталу підприємств на всіх його стадіях (залучення, розміщення та використання). Важливою умовою такої взаємодії має стати узгодженість інтересів сторін співробітництва, що досягається на основі визначення і врахування вимог певного банку до позичальників на всіх етапах кредитного процесу.

6. Вимоги АТП у взаємодії з банком стосуються діяльності банку як суб'єкта фінансового ринку й основних характеристик його послуг (вартості та якості), які можуть суттєво відрізнятися в розрізі філій (відділень). Пропонується на підставі експертного опитування встановлювати основні критерії порівняння банків-кредиторів, що дозволить враховувати суб'єктивні уявлення АТП стосовно кредитора. Для реалізації відповідних завдань розроблено методичні рекомендації щодо формування та аналізу релевантної інформації, порівняння та ранжування потенційних банків-кредиторів за ступенем задоволеності підприємства.

7. Відповідність АТП вимогам банку до позичальника є обов'язковою умовою ініціалізації відносин між ними. Розроблені методичні рекомендації щодо самооцінки підприємством кредитоспроможності дозволять йому встановити ступінь такої відповідності й можливий результат дій банків-

кредиторів, визначити «проблемні» з точки зору кредитора параметри роботи та розробити завдання з усунення причин відхилень та контролю за здійсненням виробничо-господарської діяльності у процесі кредитного обслуговування.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Акофф Р. Планирование будущего корпорации. – М.: Прогресс, 1985. – 328 с.
2. Афанасьев Н. В., Рогожин В. Д., Рудыка В. И. Управление развитием предприятия: Монография. – Х.: Издательский Дом “ИНЖЭК”, 2014. – 184 с.
3. Афонин И. В. Управление развитием предприятия: Стратегический менеджмент, инновации, инвестиции, цены: учебное пособие. – М.: Дашков и К⁰, 2013. – 380 с.
4. Балабанов И. Т. Анализ и планирование финансов хозяйствующего субъекта. – М.: Финансы и статистика, 2009. – 285 с.
5. Банковское дело: Учебник / Под ред. О. И. Лаврушина. – М.: Финансы и статистика, 2011. – 576 с.
6. Бизнес: Толковый словарь: Англо-русский. – М.: ИНФРА-М, Издательство «Весь Мир», 2009. – 760 с.
7. Бізнес: словник-довідник / Уклад. В. М. Бойко, П. Г. Вашків. – К.: Україна, 2001. – 157 с.
8. Білорус О. Імперативи стратегії розвитку України в умовах глобалізації // Економіка України. – 2012. – № 11. – С. 4–13.
9. Бланк И. А. Финансовый менеджмент: Учебный курс. – К.: Ника-Центр, Эльга, 2012. – 528 с.
10. Большой толковый словарь бизнеса. Русско-английский, англо-русский / Сост. К. Пасс, Б. Лоус, Э. Пендлтон, Л. Чедвик. – М.: Вече, АСТ. – 2009. – 688 с.
11. Большой экономический словарь / Под ред. А. Н. Азриляна. – М.: Институт новой экономики, 2008. – 867 с.
12. Большой экономический словарь / Сост. А. Б. Борисов. – М.: Книжный мир, 2010. – 895 с.

13. Бурков В. Н., Ириков В. А. Модели и методы управления организационными системами. – М.: Наука, 2000. – 270 с.
14. Бутнік О. М. Економіко-математичне моделювання динамічних закономірностей розвитку економічних систем: Монографія. – Х.: Видавничий Дім “ІНЖЕК”, 2014. – 224 с.
15. Бюлетень Національного банку України. – 2013. – № 12.
16. Бюлетень Національного банку України. – 2014. – № 3.
17. Бюлетень Національного банку України. – 2015. – № 6.
18. Вельможин А. В. Организация грузовых перевозок. – Волгоград: Ниж.-Волж. кн. изд-во, 1988. – 160 с.
19. Внукова Н. М., Кузьминчук Н. В. Економіка виробничих послуг: Монографія. – Х.: ТОВ «Модель Всесвіту», 2012. – 128 с.
20. Внукова Н. Н. Банковские операции: расчетное и кредитное обслуживание предприятий: Учебное пособие. – Х.: «Модель Вселенной», 2013. – 512 с.
21. Внукова Н. Н. Управление развитием рыночной инфраструктуры (методологический и организационный аспект): Монография. – Х.: Форт, 2009. – 132 с.
22. Внукова Н., Різниченко С. Оцінка конкурентоспроможності безготівкового обслуговування (на прикладі банків Тернопільського регіону) // Банківська справа. – 2013. – № 4. – С. 59–63.
23. Воркут Т. А. Основи визначення постачальників транспортних послуг // Автошляховик України. – 2013. - № 1. – С. 14-17.
24. Воробьева-Смарагдова Т. А., Иванов Ю. Н., Спицина Т. С. Зарубежные банковские показатели // Банковское дело. – 2007. – № 1. – С. 21–22.
25. Гавва В. Н., Божко Е. А. Потенціал підприємства: формування і оцінювання: Навчальний посібник. – К.: Центр навчальної літератури, 2015. – 224 с.

26. Галасюк В. В. Рефлексивная модель принятия решения о мене субъектами экономических отношений // Фондовый рынок. – 2011. – № 35. – С. 18–27.
27. Галасюк В., Галасюк В. Практичні аспекти визначення обсягу кредиту, що надається під заставу // Вісник НБУ. – 2011. – № 9. – С. 15–18.
28. Галасюк В., Ревонюк Є., Ліпська І., Галасюк В. Визначення розміру кредиту, що надається під заставу // Вісник НБУ. – 2011. – № 1. – С. 45–46.
29. Герасименко С. С., Головач А.В., Єріна А.М. Статистика: Підручник. – К.: КНЕУ, 2011. – 467 с.
30. Горбачев П. Ф., Дмитриев И. А. Основы теории транспортных систем: Учебное пособие. – Х.: Изд-во ХНАДУ, 2013. – 202 с.
31. ГОСТ ISO 9000-1-95. Стандарты по управлению качеством и обеспечению качества. Часть 1. Руководящие указания по выбору и применению. Издание официальное. – К.: Госстандарт Украины, 2001. – 30 с.
32. Губко М. В., Новиков Д. А. Теория игр в управлении организационными системами: Учебное пособие. – М.: СИНТЕГ, 2013. – 148 с.
33. Докіль Л.П., Редзюк А.М., Штанов В.Ф. Основні напрямки розвитку автомобільного транспорту // Авто України. – 2013. – № 1. – С. 5–8.
34. Дружинин В. В., Конторов Д. С. Идея, алгоритм, решение (Принятие решений и автоматизация). – М.: Воениздат, 1972. – 328 с.
35. Дружинин В. В., Конторов Д. С. Проблемы системологии (проблемы теории сложных систем). – М.: “Сов. радио”, 1976. – 296 с.
36. Дружинин В. В., Конторов Д. С. Системотехника. – М.: Радио и связь, 1985. – 200 с.
37. Дружинин В. В., Конторов Д. С., Конторов М. Д. Введение в теорию конфликта. – М.: Радио и связь, 1989. – 288 с.

38. ДСТУ ISO 9004-2-96. Управління якістю та елементи системи якості. Частина 2. Настанови щодо послуг. Видання офіційне. – К.: Держстандарт України, 2008. – 27 с.
39. Економічна енциклопедія: У трьох томах. / За ред. С. В. Мочерного. – К.: Видавничий центр “Академія”, 2012. – Т. 2. – 848 с.
40. Економічний словник: банківська справа, фондовий ринок (українсько-англійсько-російський тлумачний словник) / Уклад. Л. М. Алексеєнко, В. М. Олексієнко, А. І. Юркевич. – К.: Видавничий будинок “Максимум”; Тернопіль: “Економічна думка”, 2011. – 592 с.
41. Економічний словник-довідник / За ред. С. В. Мочерного. – К.: Феліна, 2001. – 368 с.
42. Енциклопедичний словник бізнесмена: Менеджмент, маркетинг, інформатика / Уклад. М. І. Молдованов. – К.: Техніка, 1993. – 856 с.
43. Еремейчук Р.А. Обоснование стратегии устойчивого развития предприятия // Економіка розвитку. – 2013.–№ 2. – С. 56–60.
44. Єдина транспортна система: Навчальний посібник / Ю. В. Соболев, В. Л. Дикань, О. Г. Дейнека, І. М. Писаревський, Л. О. Позднякова. – Х.: ООО “Олант”, 2013. – 288 с.
45. Жданов С. А. Основы теории экономического управления предприятием: Учебник. – М.: Финпрес, 2011. – 384 с.
46. Жеребкін В. Є. Логіка: Підручник. – К.: Т-во “Знання”, КОО, 2014. – 255 с.
47. Забродский В. А., Кизим Н. А. Диагностика финансовой устойчивости функционирования производственно-экономических систем. – Х.: Бизнес Информ, 2011. – 108 с.
48. Забродский В. А., Кизим Н. А. Развитие крупномасштабных экономико-производственных систем. – Х.: Бизнес Информ, 2011. – 72 с.

49. Замков О. О., Толстопятенко А. В., Черемных Ю. Н. Математические методы в экономике: Учебник. – М.: Издательство «Дело и Сервис», 2012. – 368 с.
50. Иваненко В. В., Яценко Л. С. Финансовый анализ: Учебное пособие. – Х.: ХГЭУ, 2012. – 192 с.
51. Карапетян Т. Кредитоспроможність позичальника та методи її оцінки // Вісник НБУ. – 2010. – № 4. – С. 20–21.
52. Карданская Н. Л. Основы принятия управленческих решений: Учебное пособие. – М.: Русская Деловая Литература, 2009. – 288 с.
53. Кизим Н. А. Организация крупномасштабных экономико-производственных систем. – Х.: Бизнес Информ, 2011. – 108 с.
54. Кизим Н. А., Благун И. С., Копчак Ю. С. Оценка и прогнозирование неплатежеспособности предприятий: Монография. – Х.: Издательский Дом «ИНЖЭК», 2015. – 144 с.
55. Козаченко Г. В., Пономарьов В. П., Ляшенко О. М. Економічна безпека підприємства: сутність та механізм забезпечення: Монографія. – К.: Лібра, 2014. – 280 с.
56. Конкурин Д. И. Инновационная деятельность. – М.: Экзамен, 2012. – 576 с.
57. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період до 2020 р. // www.mtu.gov.ua
58. Коротков Э. М. Концепция менеджмента. – М.: Дека, 2008. – 304 с.
59. Котлер Ф. Основы маркетинга. – СПб.: АО «Коруна» АОЗТ «Литера плюс», 2000. – 698 с.
60. Кочетков В. Сучасна практика рейтингової оцінки діяльності комерційних банків // Економіка України. – 2013. – № 6. – С. 25–30.
61. Криворучко О. Н. Потребительская оценка качества автотранспортных услуг // Економіка транспортного комплексу: Зб. наук. праць. – Х.: ХНАДУ. – 2015. – Вип. 7. – С. 61–70.

62. Криворучко О. Н. Процессы потребителей в системе объектов при управлении качеством // Економіка транспортного комплексу: Зб. наук. праць. – Х.: ХНАДУ. – 2014. – Вип. 6. – С. 32–39.
63. Крушевский А. В. Теория игр. – К.: Вища школа, 1977. – 216 с.
64. Курочкин А. С. Организация производства. – К.: МАУП, 2008. – 116 с.
65. Куцын Н. А. Формирование и развитие промышленной корпорации в условиях становления рыночных отношений. – Х.: Оригинал, 1992. – 204 с.
66. Кучин Б. Л., Якушева Е. В. Управление развитием экономических систем: технический прогресс, устойчивость. – М.: Экономика, 1990. – 157 с.
67. Легенький Г., Новікова А. Проблеми розвитку транзитних перевезень та шляхи їх вирішення // Економіка України. – 2011. – № 7. – С. 32–39.
68. Логистика: Терминологический словарь / Сост. А. Н. Родников. – 2-е изд. – М.: ИНФРА-М, 2011. – 352 с.
69. Лямец В. І., Тевяшев А. Д. Системний аналіз. Вступний курс. – Х.: ХНУРЕ, 2015. – 448 с.
70. Ляско В. И. Стратегическое планирование развития автотранспортных предприятий. – М.: ООО «Фирма «Благовест-В», 2014. – 200 с.
71. Ляшенко І. М. Економіко-математичні методи та моделі сталого розвитку. – К.: Вища школа, 2010. – 236 с.
72. Маїєр Джеральд М., Раух Джемс Е., Філіпенко А. Основні проблеми розвитку. – К.: Либідь, 2014. – 688 с.
73. Макконнелл Кэмпбелл Р., Брю Стэнли Л. Экономикс: принципы, проблемы и политика. В 2 т.; Пер. с англ. изд.– М.: Республика, 1992. – Т. 2. – 400 с.
74. Маркова В. Д. Маркетинг услуг. – М.: Финансы и статистика, 2007. – 128 с.

75. Мельник А. Ф. Організаційно-економічний механізм розвитку територіального комплексу послуг: Монографія – Тернопіль: Збруч, 2008. – 252 с.
76. Мельник А. Ф., Васіна А. Ю. Організаційні та економічні аспекти розвитку бізнесу в сфері послуг: Монографія. – Тернопіль: Збруч, 2007. – 186 с.
77. Микро- и макроэкономика. Экономический словарь / Сост. Г. С. Вечканов, Г. Р. Вечканова. – СПб.: Издательство «Лань», 2011. – 352 с.
78. Милованов В. П. Неравновесные социально-экономические системы: синергетика и самоорганизация. – М.: Эдиториал УРСС, 2012. – 264 с.
79. Миротин Л. Б., Гольдин А. Г., Колик А. В. Основы маркетинга на грузовом автомобильном транспорте: Учебное пособие. – М.: МАДИ, 1990. – 94 с.
80. Мишин В. М. Управление качеством: Учебное пособие для вузов. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2011. – 303 с.
81. Моделирование банкротства коммерческих банков / Н. А. Кизим, И. С. Благунов, В. А. Зинченко, Чанг Хонг Вен. – Х.: ИД «ИНЖЕК», 2014. – 220 с.
82. Москвин В. А. Кредитование инвестиционных проектов: Рекомендации для предприятий и коммерческих банков. – М.: Финансы и статистика, 2012. – 240 с.
83. Незнамова А. Переваги та недоліки рейтингових методик вивчення надійності та ефективності банківської діяльності // Банківська справа. – 2013. – № 2. – С. 63–69.
84. Немцов В. Д., Довгань Л. Є. Стратегічний менеджмент. – К.: ТОВ «УВПК «ЕксОб», 2012. – 560 с.
85. Новоселов А. С. Теория региональных рынков: Учебник. – Ростов-на-Дону: Феникс; Новосибирск: Сибирское соглашение, 2013. – 448 с.

86. Ожегов С. И., Шведова Н. Ю. Толковый словарь русского языка: 80000 слов и фразеологических выражений. – М.: Азбуковник, 2010. – 944 с.
87. Основы логистики: Учебное пособие / Под ред. Л. Б. Миротина, В. И. Сергеева. – М.: ИНФРА – М, 2010. – 200 с.
88. Основы экономической теории: политэкономический аспект: Учебник / Под ред. Г. Н. Клименко. – К.: Знання-Прес, 2012. – 646 с.
89. Перегудов Ф. И., Тарасенко Ф. Л. Введение в системный анализ. – М.: Высшая школа, 1989. – 366 с.
90. Петрова Е. В., Ганченко О. И., Кевеш А. Л. Статистика транспорта: Учебник. – М.: Финансы и статистика, 2014. – 352 с.
91. Плюта В. Сравнительный многомерный анализ в эконометрическом моделировании: Пер. с польск. В. В. Иванова. – М.: Финансы и статистика, 1989. – 175 с.
92. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 4 «Звіт про рух грошових коштів». Затверджено наказом Міністерства фінансів України № 87 від 31 березня 2010 р. // www.rada.gov.ua.
93. Пономаренко В. С., Клебанова Т. С., Чернова Н. Л. Экономическая безопасность региона: анализ, оценка, прогнозирование: Монография. – Х.: ИД «ИНЖЕК», 2015. – 144 с.
94. Пономаренко В. С., Пушкарь А. И. Методы и модели финансового обеспечения развития предприятий: Монография. – Х.: ХГЭУ, 2008. – 160 с.
95. Пономаренко В. С., Тридід О. М., Кизим М. О. Стратегія розвитку підприємства в умовах кризи: Монографія. – Х.: Видавничий Дім «ІНЖЕК», 2014.– 328 с.
96. Пономаренко О. І., Пономаренко В. О. Системні методи в економіці, менеджменті та бізнесі: Навчальний посібник. – К.: Либідь, 2001. – 240 с.

97. Практическая рыночная экономика. Толкование 4000 терминов: Словарь / Сост. В. А. Новиков – М.: Флинта: Московский психолого-социальный институт, 2010. – 376 с.
98. Прищепенко В. В. Семантика, дефиниции и соотношение понятий “продукт”, “товар”, “услуга”// Маркетинг в России и за рубежом. – 2012. – № 2. – С. 12–20.
99. Про автомобільний транспорт: Закон України від 5 квітня 2001 р. // www.rada.gov.ua.
100. Про банки і банківську діяльність: Закон України від 7 грудня 2000 р. // www.rada.gov.ua.
101. Про заставу: Закон України від 2 жовтня 1992 р. // www.rada.gov.ua.
102. Про затвердження Державного класифікатора продукції та послуг: ДК 016-97. – Наказ Держкомстандарту України № 822 від 30 грудня 2000 р. // www.rada.gov.ua
103. Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки. – Постанова Кабінету Міністрів № 1684 від 9 листопада 2011 р. // www.rada.gov.ua
104. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом. – Наказ Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва Міністерства транспорту України № 6/18 від 16 січня 2001 р. // www.rada.gov.ua.
105. Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні. – Наказ Міністерства транспорту України № 363 від 14 жовтня 1997 р. // www.rada.gov.ua.
106. Про інвестиційну діяльність: Закон України від 18 вересня 1991 р. // www.rada.gov.ua.
107. Про інформацію: Закон України від 2 жовтня 1992 р. // www.rada.gov.ua.

108. Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2013–2015 роках: Закон України від 7 лютого 2013 р. // [www/rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua).
109. Про кредитування: Положення Національного банку України. Постанова правління НБУ № 246 від 26 вересня 2001 р. // www.banc.gov.ua.
110. Про методичні рекомендації по застосуванню банками Закону України «Про заставу»: Інструкція НБУ № 23015/11 від 08 жовтня 1993 р.// www.banc.gov.ua.
111. Про порядок формування та використання банками України резервів для відшкодування можливих втрат за активними банківськими операціями: Положення Національного банку України. Постанова Правління НБУ від 25.01.2012 № 23 р. // www.banc.gov.ua.
112. Про схвалення Державної програми розвитку транспортно-дорожнього комплексу на 2011– 2015 рр. – Постанова Кабінету Міністрів № 1931 від 30 грудня 2011 р. // www.rada.gov.ua
113. Продиус Ю. І. Формування системи забезпечення конкурентоспроможності промисловості: Монографія. – Одеса: Астропринт, 2010. – 72 с.
114. Путятін Ю. О., Пушкар О. І., Тридід О. М. Фінансові механізми стратегічного управління розвитком підприємства. – Х.: Основа, 2010. – 488 с.
115. Рыночная экономика: актуальная терминология. Словарь-справочник/ Сост. А. С. Кривцов, В. М. Бережной. – Х.: Факт, 2010. – 192 с.
116. Саати Т. Принятие решений. Метод анализа иерархий: Пер. с англ. – М.: Радио и связь, 1993. – 320 с.
117. Саати Т., Кернс К. Аналитическое планирование. Организация систем: Пер. с англ. – М.: Радио и связь, 1991. – 224 с.

118. Савицкая Г. В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия: Учебное пособие. – Мн.: Новое знание, 2013. – 704 с.
119. Свистун Л. Проблеми рейтингового оцінювання банківських установ // Банківська справа. – 2010. – № 4. – С. 59–60.
120. Сич Є., Романенко Є. Проблеми розвитку транспортної системи прикордонного регіону // Економіка України. – 2012. – № 11. – С. 31–35.
121. Словарь-справочник по экономике / Сост. Л. П. Кураков, В. Л. Кураков. – 2-е изд. – М.: Пресс-сервис, 2009. – 388 с.
122. Словарь-справочник предпринимателя / Сост. Н. Н. Ермошенко, Н. Н. Скворцов. – К.: УкрИНТЭИ, 1993. – 168 с.
123. Словарь-справочник финансового менеджера / Сост. И. А. Бланк. – К.: Ника-Центр, 2009. – 480 с.
124. Словник банківських термінів. Банківська справа: Термінологічний словник / Уклад. А. Г. Загородній, О. М. Сліпущко, Г. Л. Вознюк, Т. С. Смовженко. – К.: Видавництво “Аконіт”, 2011. – 605 с.
125. Словник синонімів української мови / Уклад. А. А. Бурячок, Г. М. Гнатюк, С. І. Головащук. – К.: Наук. думка, 2010–2011. – Т. 1. – 1040 с.
126. Словник термінів ринкової економіки / Уклад. В. І. Науменко. – К.: Глобус, 2007. – 288 с.
127. Словник-посібник економічних термінів: Рос.-укр.-англ. / Уклад. О. М. Дрозд, В. В. Дубчинський, А. С. Д'яков. – К.: Вид. Дім “КМ Academia“, 2008. – 264 с.
128. Современная экономическая энциклопедия / Сост. Г. С. Вечканов, Г. Р. Вечканова. – СПб.: Издательство «Лань», 2013. – 280 с.
129. Современный экономический словарь / Сост. Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовский, Е. Б. Стародубцева – М.: ИНФРА-М, 2010. – 479 с.
130. Сорос Дж. Алхимия финансов. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 416 с.

131. Справочник международных экономических терминов / Сост. А. П. Голиков, И. А. Сергиенко. – Х.: Форт, 2011. – 264 с.
132. Статистичний щорічник України за 2011 рік / Державний комітет статистики України / За ред. О. Г. Осауленка. – К.: Техніка, 2012. – 598 с.
133. Статистичний щорічник України за 2012 рік / Державний комітет статистики України / За ред. О. Г. Осауленка. – К.: Техніка, 2013. – 598 с.
134. Статистичний щорічник України за 2015 рік / Державний комітет статистики України / За ред. О. Г. Осауленка. – К.: Видавництво «Консультант», 2016. – 591 с.
135. Стратегія соціально-економічного розвитку Тернопільської області на період до 2020 року. – Т.: ВД «ПРУТ», 2014. – 204 с.
136. Теория статистики: Учебник / Под ред. Р. А. Шмойловой. – М.: Финансы и статистика, 2011. – 560 с.
137. Терещенко С. Оцінка фінансової стійкості підприємства // Вісник НБУ. – 2010. – № 11. – С. 52–57.
138. Толковый словарь русского языка / Под ред. Д. Ушакова. – М.: ТЕРРА, 2007. – Т. 2. – 520 с.
139. Толковый экономический и финансовый словарь: французская, английская, немецкая, испанская терминология: в 2-х т. / Сост. И. Бернар, Ж.-К. Колли: Пер. с фр. – М.: Междунар. отношения, 2008. – Т. 1. – 784 с.
140. Сорос Дж. Алхимия финансов. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 416 с.
141. Справочник международных экономических терминов / Сост. А. П. Голиков, И. А. Сергиенко. – Х.: Форт, 2011. – 264 с.
142. Статистичний щорічник України за 2011 рік / Державний комітет статистики України / За ред. О. Г. Осауленка. – К.: Техніка, 2012. – 598 с.

143. Статистичний щорічник України за 2012 рік / Державний комітет статистики України / За ред. О. Г. Осауленка. – К.: Техніка, 2013. – 598 с.
144. Статистичний щорічник України за 2015 рік / Державний комітет статистики України / За ред. О. Г. Осауленка. – К.: Видавництво «Консультант», 2016. – 591 с.
145. Стратегія соціально-економічного розвитку Тернопільської області на період до 2020 року. – Т.: ВД «ПРУТ», 2014. – 204 с.
146. Теория статистики: Учебник / Под ред. Р. А. Шмойловой. – М.: Финансы и статистика, 2011. – 560 с.
147. Терещенко С. Оцінка фінансові стійкості підприємства // Вісник НБУ. – 2010. – № 11. – С. 52–57.
148. Толковый словарь русского языка / Под ред. Д. Ушакова. – М.: ТЕРРА, 2007. – Т. 2. – 520 с.
149. Толковый экономический и финансовый словарь: французская, английская, немецкая, испанская терминология: в 2-х т. / Сост. И. Бернар, Ж.-К. Колли: Пер. с фр. – М.: Междунар. отношения, 2008. – Т. 1. – 784 с.
150. Толковый экономический и финансовый словарь: французская, английская, немецкая, испанская терминология: в 2-х т. / Сост. И. Бернар, Ж.-К. Колли: Пер. с фр. – М.: Междунар. отношения, 2008. – Т. 2. – 760 с.
151. Уварова В. И., Шуметов В. Г. Использование метода анализа иерархий // Социологические исследования. – 2012. – № 3. – С. 104–109.
152. Украинский Советский Энциклопедический Словарь / Редкол. А. В. Куд-рицкий и др. – К.: Глав. ред. УСЭ, 1988. – Т. 2. – 768 с.
153. Украинский Советский Энциклопедический Словарь / Редкол.: А. В. Куд-рицкий и др. – К.: Глав. ред. УСЭ, 1989. – Т. 3. – 772 с.

154. Украинский Советский Энциклопедический Словарь / Редкол.: А. В. Куд-рицкий и др. – К.: Глав. ред. УСЭ, 1988. – Т. 1. – 756 с.
155. Универсальный экономический словарь: Менеджмент, маркетинг, реструктуризация / Сост. Г. А. Швиденко. – К.: Поисково-издательское агентство «Книга Памяти Украины», 2010. – 392 с.
156. Універсальний словник економічних термінів: інвестування, конкуренція, менеджмент, маркетинг, підприємництво / Уклад. В. Е. Коломійцев. – К.: Видавництво “Молодь”, 2011. – 383 с.
157. Фатхутдинов Р. А. Организация производства: Учебник. – М.: ИНФРА-М, 2012. – 672 с.
158. Фатхутдинов Р. А. Управление конкурентоспособностью организации. Учебное пособие. – М.: Изд-во «Эксмо», 2015. – 544 с.
159. Философский словарь / Под ред. И. Т. Фролова. – М.: Политиздат, 1987. – 590 с.
160. Фінансові послуги України: Енциклопедичний довідник / Уклад. І. О. Мітюков, В. Т. Александров, О. І. Ворона, С. М. Недбаєва. – К.: Укрбланковидав, 2012. – Т. 1. – 762 с.
161. Тернопільська область у 2013 році: Статистичний щорічник / За ред. М. Л. Чмихала. – Т.: ВД “ПРУТ”, 2014. – 604 с.
162. Тернопільська область у 2015 році: Статистичний щорічник / За ред. М. Л. Чмихала. – Т., 2016. – 607 с.
163. Хахлюк А. Україна – транзитна держава // Економіка України. – 2012. – № 1. – С. 27–34.
164. Хмелевська Л.П. Методологічні аспекти дослідження сфери побутового обслуговування населення в трансформаційній економіці // Актуальні проблеми економіки. – 2013. – № 7. – С.54–58
165. Чигринець І. А. Організаційно-економічні аспекти забезпечення комерційної стійкості роботи автотранспортного підприємства. – К.: НТУ, 2010. – 18 с.

166. Чигринець О. А. Конкурентостійкість послуг для забезпечення економічної стабільності спецавтопідприємств. – К.: НТУ, 2011. – 26 с.
167. Чигринець О. А. Теоретичні основи економічної стабільності роботи спецавтопідприємств. – К.: НТУ, 2011. – 39 с.
168. Шемаєва Л. Г. Застосування рефлексивного підходу в управлінні на підприємстві // Економіка розвитку. – № 2(30), 2015. – С. 79–84.
169. Шемаєва Л. Г. Когнітивне моделювання рефлексивного управління на підприємстві // Економіка транспортного комплексу: Зб. наук. праць. – Х.: ХНАДУ. – 2015. – Вип. 7. – С. 11–19.
170. Шеремет А. Д., Сайфулин Р. С., Негашев Е. В. Методика фінансового аналізу. – М.: ИНФРА-М, 2011. – 208 с.
171. Шинкаренко В. Г., Бондаренко А. С. Управление конкурентоспособностью предприятия: Монография. – Х.: ХНАДУ, 2014. – 186 с.
172. Шинкаренко В. Г., Криворучко О. Н. Оценка и анализ конкурентоспособности и качества автотранспортных услуг. – Х.: ХНАДУ, 2012. – 22 с.
173. Шинкаренко В. Г., Криворучко О. Н. Управление результатами деятельности работников АТП. – Х.: ХГАДУ, 2010. – 143 с.
174. Шинкаренко В. Г., Левченко О. П. Моделирование стратегии развития автотранспортных предприятий: Препр. – Х.: ХНАДУ, 2015. – 27 с.
175. Шинкаренко В. Г., Левченко О. П. Формирование стратегии развития АТП // Економіка транспортного комплексу: Зб. наук. праць. – Х.: ХНАДУ. – 2015. – Вип. 7. – С. 88–99.
176. Шишкин А. Ф. Экономическая теория: Учебное пособие для вузов. – М.: Гуманит. изд. центр ВЛАДОС, 2007. – 656 с.
177. Экономика: Экономический словарь / Сост. В. Г. Золотогор. – Мн.: Интерпрессервис; Книжный дом, 2014. – 720 с.

178. Экономическая энциклопедия: Под ред. Л. И. Абалкина. – М.: ОАО «Издательство «Экономика», 2010. – 1055 с.
179. Экспертные оценки в социологических исследованиях / С. Б. Крымский, Б. Б. Жилин, В. И. Паниотто и др. – К.: Наук. думка, 1990. – 320 с.
180. Энциклопедический словарь по экономике / Сост. В. Г. Золотогоров. – Мн.: Полымя, 2008. – 571 с.

Додатки

Додаток А

Таблиця А.1

Підходи до визначення поняття «послуга»

| № | Джерело | Визначення |
|----|--|---|
| 1 | [127, с. 56] | Діяльність, виконана для задоволення чийхось потреб, господарюючих або інших зручностей, наданих будь-кому. |
| 2 | [97, с. 316] | Діяльність по задоволенню потреб окремих осіб і суспільства в цілому, яка не створює матеріальних благ. |
| 3 | [42, с. 758; 155, с. 346; 156, с. 246] | Трудова цілеспрямована діяльність, результати якої відбиваються у корисному ефекті, особливій споживчій вартості. |
| 4 | [7, с. 111] | Трудова цілеспрямована діяльність, внаслідок якої одержаний корисний ефект не має речового виразу, споживна вартість його має особливий характер – процеси виробництва, реалізації та споживання збігаються у часі. |
| 5 | [77, с. 298] | Трудова доцільна діяльність людини, результати якої виражаються в корисному ефекті, що задовольняє які-небудь потреби людей. |
| 6 | [12, с. 783; 129, с. 359] | Види діяльності, робіт, у процесі виконання яких не створюється новий, що раніше не існував матеріально-речовинний продукт, але змінюється якість уже наявного, створеного продукту. |
| 7 | [10, с. 609] | Економічна діяльність, спрямована на задоволення попиту людини чи підприємства. |
| 8 | [11, с. 767] | Робота, виконувана на замовлення, яка не приводить до створення самостійного продукту, товару. |
| 9 | [59, с. 600; 115, с. 175] | Будь-який захід чи вигода, що одна сторона може запропонувати іншій і які в основному невловимі і не приводять до заміни чим-небудь. |
| 10 | [122, с. 141] | Об'єкт продажу у виді якої-небудь дії чи вигоди. |

Продовження табл. А.1

| № | Джерело | Визначення |
|----|-----------------|--|
| 11 | [180, с.475] | Доцільна діяльність, спрямована на задоволення яких-небудь потреб людини і суспільства в цілому, але не створює нових споживчих вартостей. Це будь-який захід чи вигода, що одна сторона може запропонувати іншій і які невлічимі і не приводять до заволодіння чим-небудь. |
| 12 | [121, с.331] | Об'єкти продажу у виді дій, вигод чи задоволення потреб. |
| 13 | [21, с. 14] | Це будь-які функції, зв'язані прямо чи побічно з задоволенням людських потреб, але безпосередньо не спрямовані на виробництво яких-небудь предметів. |
| 14 | [150, с.522] | Сприяння задоволенню колективних потреб без передачі права власності на яке-небудь майно. |
| 15 | [74, с. 8] | Зміна стану особи чи товару, що належить якій-небудь економічній одиниці, що відбувається в результаті діяльності іншої економічної одиниці з попередньої згоди першої. |
| 16 | [38; 80, с.298] | Результат безпосередньої взаємодії між постачальником і споживачем та внутрішньої діяльності постачальника для задоволення потреб споживача |
| 17 | [29, с. 176] | Результати діяльності, які задовольняють певні особисті і суспільні потреби, що не втілюються в продуктах. |
| 18 | [6, с. 586] | Економічне благо, що виступає у формі праці, консультації, мистецтва управління на відміну від матеріального товару |
| 19 | [68, с. 285] | Особливий вид продукції, що задовольняє суспільні й особисті потреби. |
| 20 | [41, с. 258] | Діяльність підприємств (організацій) і окремих осіб, спрямована на задоволення певних потреб індивідів, колективів і суспільства. |

Таблиця А.2

Групування складових компонентів визначень поняття «послуга»

| Компонента | Джерело | Формулювання, запропоноване у визначенні |
|---------------------|---|---|
| Сутнісне визначення | [41; 97; 164] | Діяльність |
| | [12; 129] | Види діяльності, робіт |
| | [7; 42; 77; 155; 156] | Трудова доцільна діяльність |
| | [180] | Доцільна діяльність |
| | [10] | Економічна діяльність |
| | [11] | Робота |
| | [59, 115] | Захід |
| | [122, 121] | Об'єкт продажу у вигляді дії |
| | [21] | Функції |
| | [150] | Сприяння задоволенню потреб |
| | [74] | Зміна стану особи чи товару, що відбуває в результаті дії |
| | [38; 80] | Результат взаємодії виконавця та споживача |
| | [29] | Результат діяльності |
| | [6] | Економічне благо у формі труда |
| [68] | Особливий вид продукції | |
| Функція | [21; 29; 38; 41; 68; 77; 80; 97; 121; 164; 180] | Задоволення потреб |
| | [10] | Задоволення попиту людини чи підприємства |
| Результат | [7; 42; 77; 155; 156] | Корисний ефект, особлива споживча вартість |
| | [6] | Економічне благо |

Продовження табл. А.2

| Компонента | Джерело | Формулювання, запропоноване у визначенні |
|------------------------|----------------|---|
| Характерні особливості | [7] | Не має речовинного виразу; процеси виробництва, реалізації і споживання збігаються в часі |
| | [12; 129] | Не створюється новий матеріально-речовинний продукт |
| | [11] | Не приводить до створення самостійного продукту |
| | [21] | Безпосередньо не спрямовані на виробництво яких-небудь предметів |
| | [29] | Не втілюються в продуктах |
| | [59; 115; 180] | Невловимі і не приводять до оволодіння чим-небудь |
| | [150] | Без передачі права власності на яке-небудь майно |

Додаток Б

Таблиця Б.1

Система показників аналізу стану розвитку послуг АТП регіону

| Об'єкт дослідження | Показники, що характеризують об'єкт дослідження |
|---|---|
| 1. Вихідні умови (економічний потенціал регіону та його територіальне розміщення) | Частка регіону у ВДВ України, динаміка й структура ВДВ регіону, рівень економічного розвитку регіону, динаміка інвестицій в основний капітал регіону, межі регіону, транспортні магістралі, транспортна інфраструктура регіону. |
| 2. Споживачі послуг автотранспорту | Динаміка й структура обсягів виробництва у промисловості, сільському господарстві, будівництві; динаміка й відтворювальна структура інвестицій в основний капітал промисловості, сільського господарства, будівництва; динаміка й структура грошових доходів й витрат населення. |
| 3. Міжрегіональні й зовнішньоекономічні зв'язки | Динаміка й структура оптового та роздрібного товарообороту; динаміка й структура зовнішньоторговельного обороту |
| 4. Конкурентне середовище | Чисельність й розподіл суб'єктів, які надають послуги автотранспорту; динаміка й структура ліцензування суб'єктів автотранспорту; чисельність АТП, які здійснюють діяльність на регіональному ринку; регіональна структура ринку; |
| 5. Надання послуг автотранспорту | Обсяг й структура перевезень; вантажооборот; пасажирооборот; середня відстань перевезення 1 т вантажу; середня відстань перевезення 1 пасажера. |
| 6. Виробничі ресурси АТП | Обсяг й структура основних фондів АТП; коефіцієнт зносу основних фондів; коефіцієнт використання парку АТП; середня тривалість роботи за добу вантажного автомобіля (автобуса) на АТП; динаміка й структура запасів товарно-матеріальних цінностей АТП; доля матеріальних запасів в оборотних коштах АТП. |

Продовження табл. Б.1

| Об'єкт дослідження | Показники, що характеризують об'єкт дослідження |
|--|---|
| | них витрат АТП; середньоспискова чисельність штатних робітників АТП; підвищення кваліфікації на АТП; середньомісячна заробітна плата робітників АТП. |
| 7. Ділова активність АТП | Коефіцієнти оборотності активів, дебіторської та кредиторської заборгованості, запасів, основних фондів; період обороту дебіторської та кредиторської заборгованості, запасів й оборотних коштів; тривалість операційного циклу. |
| 8. Фінансові результати діяльності й фінансовий стан АТП | Динаміка й структура доходів та витрат АТП; сума й динаміка прибутків та збитків АТП; кількість збитково й прибутково працюючих АТП; коефіцієнт довгострокового залучення позикових коштів, коефіцієнт загального покриття, рентабельність активів. |