

**ТЕРНОПІЛЬСЬКА АКАДЕМІЯ
НАРОДНОГО ГОСПОДАРСТВА**

ВАШКІВ Олександр Павлович

УДК 338.4

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

**08.06.01 – економіка підприємства
і організація виробництва**

А в т о р е ф е р а т
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Тернопіль

1998

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Тернопільській академії народного господарства на кафедрі економіки підприємств і корпорацій.

Науковий керівник – доктор економічних наук, професор
ВИХРУЩ ВОЛОДИМИР ПАВЛОВИЧ,
Тернопільська академія народного господарства, завідувач кафедри економіки підприємств і корпорацій

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
САВЕЛЬСВ ЄВГЕН ВАСИЛЬОВИЧ,
Тернопільська академія народного господарства, проректор з навчально-методичної роботи, завідувач кафедри міжнародної економіки, фінансово-кредитних відносин та маркетингу
кандидат економічних наук, доцент
ВОВЧАК ІВАН СІЛЬВЕСТРОВИЧ,
Тернопільський державний технічний університет ім. І.Пулня, доцент кафедри менеджменту у виробничій сфері

Провідна організація – Державний університет “Львівська політехніка”, кафедра економіки підприємства та менеджменту, Міністерство освіти України, м. Львів.

Захист відбудеться “ 15 ” січня 1999 р. о 11-00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д
58.082.01 у Тернопільській академії народного господарства (282004, м. Тернопіль, вул.
Львівська, 11).

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Тернопільської академії народного господарства.

Автореферат розіслано “ 9 ” грудня 1998 р.

Учений секретар спеціалізованої ради,
доктор економічних наук, професор

ФАРІОН І.Д.

1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Одним із важливих напрямів підвищення ефективності суспільного виробництва в умовах переходу України до ринкових відносин є здійснення збалансованої економічної політики. Економічні перетворення в державі спрямовані на розв'язання конкретних завдань стабілізації та відновлення економічного зростання, пошук шляхів інтенсифікації виробництва, більш раціональне використання виробничого потенціалу.

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

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

Питання ефективного використання основних виробничих фондів є актуальним, а стосовно підприємств вантажного автотранспорту недостатньо дослідженим. Опубліковані праці, переважна більшість з яких є принагідними, не дають підстав робити висновки про вичерпаність задекларованої проблеми. Вчені-економісти (Настенко А., Бакаєв О., Васіна Т., Бородюк В., Орлов П., Остапенко В., Рудченко О., Омелянчик Н., Тютюн М., Супруненко В., Фукс А. та ін.) єдині в розумінні необхідності її розв'язання, проте усі спроби, здійснені на сьогоднішній день, не можна вважати достатніми на рівні теорії, а тим більш практики. До того ж майже всі праці (Благоразумової Н., Бистрицької А., Кривошапова І., Каплана Т., Голованенка С., Губіна В., Голобородкіна Б., Попченка Я., Луцкера Г. та ін.) в галузі вантажного автотранспорту, що донедавна вважались фундаментальними, на сьогоднішній день певною мірою втратили свою актуальність.

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

чинники підвищення ефективності використання основних виробничих фондів, з точки зору теорії і практики поставлена проблема є актуальною і потребує свого розв'язання.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Вибраний напрям дослідження є складовою частиною комплексної наукової теми “Розробка науково обгрунтованої концепції економічної політики місцевих органів самоврядування у ефективному використанні ресурсного потенціалу регіону” (державний реєстраційний номер 0195U006326), виконуваної на кафедрі економіки підприємств і корпорацій Тернопільської академії народного господарства.

Мета і задачі дослідження. Метою дисертаційного дослідження є розроблення варіантів оцінки ефективності використання основних виробничих фондів вантажного автомобільного транспорту України в умовах трансформації суспільно-економічних відносин.

Мета дослідження зумовила необхідність розв'язання таких **завдань**:

- виявити та проаналізувати тенденції розвитку вантажного автомобільного транспорту в сучасних економічних умовах;
- встановити та систематизувати чинники, що впливають на формування розміру і структури основних виробничих фондів вантажних автогосподарств;
- дослідити вплив амортизаційної політики держави на відтворювальні процеси в сфері вантажного автотранспорту;
- розробити класифікацію факторів, що впливають на фондівіддачу основних виробничих фондів вантажних АТП;
- визначити вплив найбільш вагомих факторів на рівень фондівіддачі основних виробничих фондів, встановити закономірності її зміни та резерви зростання;
- оцінити вплив лізингу в системі засобів оновлення основних фондів вантажних автогосподарств;
- розробити і обгрунтувати рекомендації щодо підвищення ефективності використання основних виробничих фондів вантажних автотранспортних підприємств.

Наукова новизна одержаних результатів.

Наукова новизна дослідження полягає у постановці, теоретичному обгрунтуванні та практичному вирішенні комплексу питань, пов'язаних з ефективністю використання основних виробничих фондів вантажних автотранспортних підприємств в умовах трансформації суспільно-економічних відносин.

В процесі дослідження отримано такі наукові результати:

- обгрунтовано теоретичні основи підвищення ефективності використання основних

виробничих фондів вантажних автотранспортних підприємств;

- запропоновано новий оціночний показник роботи вантажного автотранспорту;
- розроблено більш досконалу у порівнянні з чинною класифікацію основних виробничих фондів;
- запропоновано нову методологію побудови показників оновлення і вибуття основних фондів;
- виявлено основні причини порушення відтворювальних пропорцій і процесу відтворення основних фондів вантажного автотранспорту України в сучасних умовах;
- запропоновано новий підхід у встановленні норм амортизації рухомого складу, що базується на врахуванні фактора часу та дії закону спадної ефективності основного капіталу;
- розроблено схему класифікації факторів впливу на фондівіддачу основних виробничих фондів вантажного автомобільного транспорту;
- проаналізовано вплив окремих факторів та їх сукупності на рівень і динаміку фондівіддачі основних виробничих фондів вантажного автомобільного транспорту Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей, виявлені резерви її зростання;
- систематизовано принципи удосконалення транспортного обслуговування споживачів;
- обґрунтовано необхідність якісних змін в управлінні і реалізації виробничого потенціалу вантажних АТП та активізації інновацій в системі заходів підвищення ефективності використання основних виробничих фондів.

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

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

окремими автотранспортними підприємствами.

Особистий внесок здобувача. В роботі запропоновано ряд оригінальних висновків і рекомендацій, які становлять певний вклад у розвиток економічної науки з проблем дослідження ефективності використання основних виробничих фондів вантажних автотранспортних підприємств; розроблено нові методологічні підходи щодо побудови показників оновлення, вибуття і відтворення основних виробничих фондів, основного оціночного показника роботи вантажного автомобільного транспорту; проаналізовано і дано кількісну оцінку залежності рівня фондівіддачі від впливу окремих факторів та їх сукупності.

Апробація результатів дисертації. Дисертація обговорювалась на засіданні кафедри економіки підприємств і корпорацій Тернопільської академії народного господарства. Результати дослідження викладені у виступах автора на III-ій міжнародній конференції “Франція та Україна, науково-практичний досвід у контексті діалогу національних культур” (м. Дніпропетровськ, 1996), міжвузівській науково-практичній конференції щодо проблем розвитку України у перехідний період до ринку (м. Тернопіль, 1996), III-ій міжнародній науковій конференції “Проблеми економічної інтеграції України в Європейський Союз: регіональні і соціально-економічні аспекти” (м.Форос, 1998). Результати дослідження використовуються у практичній роботі Державного департаменту автомобільного транспорту України, Тернопільського територіально-виробничого об’єднання державних підприємств автомобільного транспорту, використовуються кафедрою економіки підприємств і корпорацій Тернопільської академії народного господарства при вивченні курсів “Економіка підприємств”, “Мікроекономіка”, “Організація виробництва і збуту”, “Економіка нових форм господарювання”. Основні положення дисертації викладені у 11 публікаціях.

Публікації. Результати дослідження опубліковані в 11 наукових працях загальним обсягом 50,6 друкованих аркуші, з яких особисто автора, що стосуються питань дисертації, 5,2 друкованих аркуші.

Структура роботи. Дисертаційне дослідження складається із вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Матеріали дисертації викладені на 190 сторінках основного тексту, 38 таблицях, 18 рисунках, 4 схемах.

Список використаних джерел містить 266 позицій.

2. ОСНОВНИЙ ЗМІСТ

У **вступі** вмотивовується вибір теми і актуальність її дослідження, визначаються мета, завдання та методологічні підходи, обґрунтовується наукова новизна та практична цінність отриманих результатів.

У першому розділі – **“Основні виробничі фонди вантажного автомобільного транспорту і особливості їх відтворення в умовах реформування економіки України”** – розглядаються структура та особливості відтворення основних виробничих фондів, з’ясовуються тенденції розвитку автотранспорту в умовах трансформації економічних відносин. Серед них виокремлено головні, до яких, насамперед, належать структурні зрушення, зумовлені процесом приватизації та роздержавлення. Процес адаптації автогосподарств до ринкових відносин супроводжується наявністю вільних незавантажених замовниками виробничих потужностей, що значною мірою зумовлене спадом виробництва, а відповідно, і обсягів перевезень. Останнє визначаємо як другу серед сучасних тенденцій розвитку автотранспортної системи, що носить характер неґації. Невідповідність між реальною і фактичною вартістю основних засобів, що склалася внаслідок непродуманої економічної політики держави, розглядаємо як головну причину порушення інвестиційних процесів та відтворення основних фондів.

В дисертації автором запропонована більш досконала класифікація основних фондів, в основу якої покладено підхід, який на протигагу офіційній класифікації має елементи новизни, що дозволяє одночасно вивчати співвідношення їх активної та пасивної частин, технологічну структуру, галузеве походження та прогресивні тенденції.

Аналізуючи характер оновлення і вибуття основних виробничих фондів вантажних АТП у Львівській, Івано-Франківській та Тернопільській областях за 1992 – 1996 рр., зауважуємо, що темп надходження нових засобів праці знизився на 96,59 % і становив лише 3,41 % від рівня 1992 р. Темп вибуття основних фондів від ліквідації знизився лише на 23,1 % і склав 76,9 % до рівня 1992 р. Капітальні активи у 1996 р. оновлювалися в 16,2 раза повільніше, ніж їх ліквідація від старіння та непридатності для використання.

Що стосується показників оновлення та вибуття основних виробничих фондів, то слід зауважити, що діюча методологія побудови відповідних показників не є бездоганною, а тому автором запропоновано новий, більш досконалий метод їх обчислення стосовно однієї бази – середньорічної вартості основних фондів, що не тільки забезпечує їх порівняльність, а й дотримання математичних вимог.

Різниця, що склалася між темпами оновлення і вибуття основних виробничих фондів в галузі протягом шести років, відображає вкрай критичну ситуацію, яка все більше поглинає автотранспортні

підприємства, розмиваючи їх основний капітал. Призупинення відтворювальних процесів значною мірою зумовлене недосконалістю й прорахунками здійснюваної в Україні амортизаційної політики. Головні з них: невідповідність коефіцієнтів індексації основних фондів рівневі інфляції; коригування норм амортизації; несвоечасність індексації накопичених амортизаційних сум; практика спрямовування амортизаційних сум до централізованих державних та міністерських фондів; недосконалість та мінливість засад щодо застосування прискореної амортизації та ін.

З метою активізації відтворювальних процесів у сфері вантажних автоперевезень автором пропонується впровадити у практику використання дегресивний метод нарахування амортизації на реновацію рухомого складу, який у своїй основі базується на врахуванні фактора часу і закону спадної ефективності основного капіталу, та пробігу автомобіля.

Другий розділ “**Ефективність використання основних виробничих фондів: фактори впливу, резерви зростання**”. У ньому аналізується ефективність використання основних виробничих фондів автотранспортних підприємств Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей, що базується на використанні економіко-математичних методів.

Однією з важливих умов економіко-математичного аналізу є обґрунтований вибір показників ефективності використання основних фондів. В умовах перехідного періоду це питання набуває особливого значення, оскільки відсутність чітко визначених критеріїв ефективності не дозволяє кількісно виміряти ступінь використання основних фондів і факторів, що на нього впливають.

Показником, що найбільш повно відображає ефективність використання основних виробничих фондів автотранспортних підприємств, є фондovіддача. Він тісно зв'язаний із такими економічними показниками, як продуктивність праці, фондоозброєність, рентабельність. Вимірником фондovіддачі вантажних АТП можуть виступати: вантажообіг, обсяг перевезених вантажів, дохід за надані послуги. Кожен з них по-своєму характеризує обсяг виконаної роботи і може використовуватись в якості основного оціночного показника роботи вантажного автомобільного транспорту.

На нашу думку, в основі побудови останнього визначальними повинні бути: **кількісна, просторова і часова характеристики** (виділ. наше. – О.В.). Це впливає з того, що обсяг і якість роботи транспорту можуть бути виражені трьома параметрами: кількістю тонн перевезених вантажів, відстанню перевезення та витратами часу на перевезення, який можна виразити у такому вигляді:

$$P = S \cdot m \cdot \frac{E}{t_{\phi}} \cdot t_{H}$$

де P – вантажообіг, скоректований на коефіцієнт виконання норм часу; m – кількість тонн перевезених вантажів; L – відстань перевезення, км; t_H , t_Φ – затрати часу на перевезення вантажів та вантажно-розвантажувальні роботи відповідно за нормами і фактично.

Впровадження у практику роботи транспортних підприємств в якості головного оціночного показника роботи вантажного автотранспорту запропонованого нами показника вантажообігу, скоригованого на коефіцієнт виконання норм часу, дозволить стимулювати зниження затрат часу на отримання документів, вантажно-розвантажувальні роботи, часу перебування вантажів в дорозі, часу на простоювання їх на станціях, портах і аеропортах, на здійснення транзитних операцій.

Для визначення впливу різних факторів на фондівіддачу в дисертаційній роботі пропонується весь комплекс чинників розділити на дві класифікаційні групи: фактори, що впливають на формування обсягів транспортної роботи, та фактори, що впливають на формування величини основних виробничих фондів.

В процесі аналізу встановлено, що рівень фондівіддачі основних виробничих фондів є наслідком дії не одного, а комплексу факторів, між якими існують складні взаємозв'язки. Їх вплив не можна розглядати як суму ізольованих впливів. Вивчення економічних явищ на основі встановлення лише парних зв'язків між ознаками не є вичерпним. Це пов'язано з тим, що інколи вагомі величини коефіцієнтів парної кореляції насправді можуть виявитися завищеними, відображаючи вплив й інших факторів, що впливають на результативну ознаку. І, навпаки, невеликі величини коефіцієнтів парної кореляції ще не є свідченням слабого впливу фактора на досліджуване явище.

Застосування методу багатфакторного кореляційно-регресійного аналізу дозволяє встановити силу впливу на досліджувану результативну ознаку кожного чинника, що включений у модель, а також при будь-якому їх поєднанні з певним рівнем похибки знайти теоретичне значення результативного показника.

Аналіз коефіцієнтів кореляції та детермінації, кількісних характеристик істотності засвідчив, що фактори, які включені у модель, перебувають у щільному зв'язку з фондівіддачею і пояснюють її варіацію в досліджуваній сукупності вантажних автотранспортних підприємств на 67,1 %.

Перевірка адекватності отриманого рівняння за допомогою F-критерію підтвердила його достатню апроксимаційну здатність. Фактичне значення F-критерію по автотранспортних підприємствах регіону склало 133,1, при його критичному табличному значенні (з рівнем істотності 0,05) – 2,71. Це дає підстави вважати отримане рівняння регресії достовірним.

За допомогою регресійної моделі в роботі обчислені резерви зростання фондівіддачі основних виробничих фондів. Їх реалізація в межах оптимального рівня дозволила б підвищити рівень

фондовіддачі досліджуваної сукупності підприємств регіону на 28,7 %, в т. ч. в Івано-Франківській області – на 49,2 %, Львівській – на 25,5 %, Тернопільській – на 47,0 %.

У третьому розділі – **“Адаптивна спрямованість якісних змін в управлінні і реалізації виробничого потенціалу вантажних автогосподарств та активізації інновацій в умовах трансформації суспільно-економічних відносин”** – дисертант обґрунтовує доцільність нових управлінських підходів, спрямованих на ефективне використання виробничого потенціалу вантажних автотранспортних підприємств, вмотивовує необхідність розширення сфери лізингу вантажних автомобілів як засобу активізації інновацій.

Адаптація автотранспортних підприємств до ринкових умов висуває на перший план необхідність формування в господарствах такого організаційно-економічного середовища, в якому раціональне використання основних виробничих фондів, зокрема рухомого складу, виступало б одним з гарантів економічної стійкості та конкурентоспроможності транспортної продукції вантажних автопідприємств. В сучасних умовах найбільш доцільний і результативний засіб досягнення цього бачиться у переході автогосподарств на організацію діяльності, яка б в своїй основі базувалася на принципах маркетингу і транспортної логістики.

Необхідність маркетингу в забезпеченні ефективного використання основних виробничих фондів автопідприємств, в першу чергу їх активної частини, зумовлене: 1) зростанням ролі вантажного автотранспорту в умовах переходу до ринкових відносин; 2) загостренням проблеми реалізації транспортної продукції як наслідку зростання конкуренції на ринку вантажних автоперевезень та значним розривом між обсягами попиту і пропозиції.

Ефективне використання рухомого складу в комплексі маркетингових завдань, зумовлених удосконаленням транспортного обслуговування споживачів, повинне базуватися на врахуванні розробленої в дослідженні системи взаємопов'язаних принципів. Їх впорядкування та формалізація є необхідною умовою побудови стрункої системи маркетингових цілей, досягнення яких забезпечує реалізацію властивих йому функцій. Головною з них є розробка маркетингової пропозиції, що базується на дослідженнях ринку транспортних послуг. В дисертаційному дослідженні подається розроблений автором приклад дослідження ринку транспортних послуг м. Львова, в основі якого – його сегментація відповідно до попиту на вантажні перевезення. В дисертаційній роботі наводяться й інші методи прогнозування попиту.

Діяльність маркетингово орієнтованих автогосподарств не обмежується лише заходами, спрямованими на вивчення ринку, прогнозування та формування пропозиції транспортних послуг. Не менш важливими є вибір каналів розподілу, формування системи маркетингових комунікацій та

стимулювання збуту транспортної продукції. Незадовільний стан маркетингової діяльності у вантажних автотранспортних підприємствах Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей підтверджується аналогічною ситуацією у сфері рекламування власної транспортної продукції. Проте, як стверджує світовий досвід, перспективи економічної стабілізації та наступного розвитку досягають, власне, маркетингово орієнтовані підприємства. Без маркетингу не може стати продуктивною ніяка інша праця.

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

Застосування логістики полегшує прийняття ефективних рішень на основі комплексного підходу до всіх ланок виробничо-транспортного процесу. Перш за все це стосується перевезень, вантажно-розвантажувального процесу та пристосування інформації до процесу управління і прийняття рішень. Серед завдань, що вирішуються мікрологістичною системою і складають основу розробки стратегії вантажного автопідприємства, можна виділити три групи:

I. Завдання, що пов'язані з формуванням ринкових зон транспортного обслуговування, прогнозом матеріалопотоків, їх обробкою та іншими роботами, що стосуються оперативного регулювання і управління матеріалопотоком.

II. Завдання, що вимагають розробки системи організації транспортного процесу.

III. Завдання, що пов'язані з управлінням запасами на підприємствах, складських комплексах; розміщенням запасів і їх обслуговуванням транспортними засобами.

В сучасних умовах дотримання принципів логістичного підходу є важливою умовою забезпечення організаційно-економічної стійкості вантажних автопідприємств. Найближчим часом саме розвиток логістики виявлятиме суттєвий вплив на транспортну політику автосектору, зумовлюватиме іманентні структурні зміни в характері їх діяльності на основі раціонального використання всіх видів ресурсів: трудових, інформаційних, фінансових, матеріальних, а, отже, на формування ефективного суб'єкта виробничої діяльності в сучасних доцільних формах. Логістика як система чіткої організації якісного транспортного обслуговування споживачів і логістика як засіб підвищення ефективності використання виробничих ресурсів автопідприємств, в першу чергу досягається

через реструктуризацію їх основних фондів, зокрема, рухомого складу та реорганізацію підходів до їх використання.

Успіхи ринкових перетворень у сфері вантажних автоперевезень неможливі без поживлення господарської діяльності, що, в свою чергу, вимагає оновлення матеріальної бази і модернізації основних фондів, підвищення ефективності їх використання автопідприємствами різних форм власності. З цією метою підприємства дедалі наполегливіше шукають альтернативні види фінансування. В умовах, коли ринок довгострокових кредитів фактично завмер, порятунком для економіки, яка конче потребує інвестицій, можуть бути інші фінансові інструменти, що досі в Україні практично не застосовувалися. Один із найперспективніших із них – лізинг.

Лізинг як важливий інструмент стимулювання оновлення виробництва поширений в країнах Центральної та Західної Європи, Північної Америки. В середньому на лізинг вантажних автомобілів серед 23 країн Європи припадає 13,8 % від загального обсягу лізингових операцій. У США ця частка становить 86,7 %.

Обсяги лізингу транспортних засобів в Україні значно скромніші, що є прямим наслідком несформованості вітчизняного ринку лізингових послуг.

Нерозвиненість лізингового ринку в Україні пояснюється внутріекономічними причинами, законодавчою неузгодженістю та браком кваліфікованих спеціалістів, що володіють тонкощами організації лізингових відносин, відсутністю заохочувальних чинників, в т.ч. і податкових пільг для суб'єктів лізингу. Згідно з висновками, яких дійшли експерти Bank of Ireland International Services Ltd., у результаті досліджень розвитку лізингу в Україні (що здійснювались від імені Світового банку), реальні умови в нашій державі на даний час є несприятливими, лізинг не функціонує належним чином і найближчі перспективи такого функціонування не видаються втішними.

Розвиток республіканської мережі лізингових компаній є важливою складовою транспортного процесу, без якої в сучасних умовах неможливо сформувати завершений цикл на ринку автотранспортних послуг. Ось чому роль держави повинна проявлятися у селективному сприянні інвестиціям (національним і зарубіжним), передусім у реальний сектор економіки з метою його ефективної реструктуризації у процесі ринкових перетворень; на мікрорівні пріоритетним має стати формування стійкої інвестиційної мотивації підприємств – і приватизованих, і державних.

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

ВИСНОВКИ

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

2. Вивчення структури основних виробничих фондів автотранспортних підприємств показало, що:

- специфіка транспортного процесу визначає особливості формування структури основних виробничих фондів автомобільного транспорту;

- структура основних виробничих фондів автотранспортних підприємств Івано-Франківської, Львівської, Тернопільської областей за 1992 – 1996 рр. змінилась в бік значного зниження питомої ваги активної їх частини – транспортних засобів.

3. Дані екстраполяції показують, що зниження питомої ваги транспортних засобів спостерігатиметься і в найближчі роки, що пов'язано майже з повним припиненням оновлення рухомого складу.

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

5. Амортизаційні відрахування зможуть виконувати свою економічну функцію в повному обсязі лише за умови, якщо методика їх нарахування базуватиметься на таких економічних засадах:

- врахування закону спадної ефективності основного капіталу;

- врахування фактора часу.

6. Звести до мінімуму фінансові втрати в процесі формування реноваційного фонду на відновлення рухомого складу дозволить поєднання прискореної амортизації з методом, що враховує фактичний пробіг автомобіля.

7. Аналіз процесу відтворення виробничого апарату України засвідчив, що в період економічної кризи саме ця сфера виявилася найбільш вразливою. Це зумовлено тим, що, по-перше, процес відтворення основних фондів був деформований і в періоди позитивних темпів зростання показників соціально-економічного розвитку. По-друге, в умовах високих темпів інфляції, а тим більше гіперінфляції, об'єктивно скорочується інтерес до нагромадження та інвестицій. По-третє, в останні роки проблемам регулювання відтворення виробничого апарату та підтримки інвестицій надавалася недостатня увага.

8. Вирішення проблеми процесу оновлення бачиться як наслідок досконалого вивчення, аналізу та поступового залучення керівництвом автопідприємств усіх можливих сучасних джерел фінансування.

9. Результати дослідження засвідчують наявність резервів зростання фондівіддачі основних виробничих фондів вантажних автопідприємств Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей. Вони пов'язані з покращенням використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві, підвищенням коефіцієнта використання пробігу та продуктивності рухомого складу.

10. Комплексний аналіз рівня фондівіддачі основних виробничих фондів досліджуваних автопідприємств за допомогою багатофакторного кореляційно-регресійного аналізу дозволив встановити, що найсуттєвіший вплив на її формування виявляють три чинники: рівень використання автомобіле-тонно-днів перебування у господарстві, рівень використання пробігу та виробіток в розрахунку на одну спискову автомобіле-тонну.

11. В сучасних умовах найбільш доцільним і результативним засобом досягнення вантажними автогосподарствами економічної стійкості та конкурентоспроможності транспортної продукції бачиться у їх переході на таку організацію діяльності, що в своїй основі базується на принципах маркетингу і транспортної логістики.

12. Необхідність оновлення матеріальної бази та модифікації основних фондів автотранспортних підприємств різних форм власності вимагає ширшого використання нетрадиційних для нашої економіки фінансових інструментів, одним з яких є лізинг вантажних автомобілів. Вдаючись до лізингу, автотранспортне підприємство відкриває для себе не тільки нове джерело інвестування, але й нові можливості: диверсифікація умов і джерел фінансування; повне фінансування угоди з поступовою і гнучкою формою оплати вартості об'єкту лізингу; можливість використання найновіших сучасних зразків вантажних автомобілів та іншої техніки високої вартості без значних одноразових витрат, а також можливість їх придбання за залишковою вартістю після завершення лізингової угоди; зниження впливу фактора економічного ризику, що загострюється в міру становлення ринкових механізмів господарювання; можливість освоювати нові ринки транспортних послуг, в т.ч. і міжнародні, підвищувати свій вплив у цій сфері діяльності.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ

1. Вашків П.Г., Вашків О.П. До питання про основний оціночний показник роботи автотранспорту // Економіка Радянської України. – 1989. – № 3. – С. 86 – 87 (особисто автора 0,1 д.а.).
2. Якуб В.Ю., Вашків А.П., Вашків П.Г. Интенсификация воспроизводства новой техники –

- магістральний путь підвищення ефективності общественного производства. – ВНИИТИ. – № 39979 от 2.11.1989. – 153 с. (особисто автора, що стосуються питань дисертації, 0,7 д.а.).
3. Вашків П.Г., Матенчук Ю., Вашків О.П. Деякі резерви підвищення ефективності транспортного процесу // Економіка Радянської України. – 1991. – № 3. – С. 93 (особисто автора 0,1 д.а.).
 4. Економіка підприємств / Під ред. В.П. Вихруща., П.С. Харіва. – Тернопіль: ТАНГ, 1995. – 204 с. (особисто автора, що стосуються питань дисертації, 0,3 д.а.).
 5. Пода А.К., Вашків О.П., Куц Л.Л. Мікроекономіка. Збірник задач для економічних спеціальностей: Навч. посібник. – К.: ІСДО, 1995. – 123 с. (особисто автора, що стосуються питань дисертації, 1,1 д.а.).
 6. Вашків О.П. Податкова політика – важливий чинник зміцнення економіки України // Франція та Україна, науково-практичний досвід у контексті діалогу національних культур: Тези доповідей III міжнародної конференції. – Дніпропетровськ, 1996. – Т. 2. – Ч. 2. – С. 78 – 79.
 7. Вашків О.П. Деякі питання удосконалення класифікації основних виробничих фондів галузей промисловості // Актуальні проблеми розвитку економіки України в перехідний період до ринку: матеріали міжвузівської науково-практичної конференції. – Тернопіль: ТАНГ, 1996. – Ч. 1. – С. 27 – 28.
 8. Харів П.С., Зятковський І.В., Вашків О.П., Михайлюк З.І., Собко О.М. Зношення і амортизація основних виробничих фондів та їх вплив на інноваційні процеси. – Тернопіль: ТАНГ, 1996. – 28 с. (особисто автора, що стосуються питань дисертації, 0,8 д.а.).
 9. Вашків О.П. Динаміка та характер процесів оновлення і вибуття основних засобів вантажного автотранспорту // Наукові записки: Збірник наукових праць. – Тернопіль: Економічна думка, 1998. – С. 91 – 94.
 10. Фінансовий аналіз. Навчально-методичний посібник / За ред. С.І. Шкарабана. – Тернопіль: ТАНГ, 1998. – 86 с. (особисто автора, що стосуються питань дисертації, 0,2 д.а.).
 11. Вашків О.П. Євролізинг в системі вантажних автоперевезень України // Вісник Тернопільської академії народного господарства. Матеріали III міжнародної наукової конференції “Проблеми економічної інтеграції України в Європейський Союз: регіональні і соціально-економічні аспекти”. – Тернопіль, 1998. – С. 118 – 122.

АНОТАЦІЯ

Вашків О.П. Ефективність використання основних виробничих фондів вантажних автотранспортних підприємств в умовах трансформації суспільно-економічних відносин. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.06.01 – економіка підприємства і організація виробництва. – Тернопільська академія народного господарства, Тернопіль, 1998.

В роботі аналізуються величина і структура основних виробничих фондів вантажних автотранспортних підприємств та особливості їх відтворення в умовах трансформації суспільно-економічних відносин. На базі статистичного матеріалу вантажних АТП Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей з'ясовується вплив виробничих факторів на рівень фондівіддачі основних фондів, виявляються резерви її підвищення. Вмотивовано необхідність адаптивних якісних змін в управлінні і реалізації виробничого потенціалу та активізації інновацій у сфері вантажних автоперевезень, дано науково обґрунтовані рекомендації щодо підвищення ефективності використання основних виробничих фондів вантажних автогосподарств в сучасних економічних умовах.

Ключові слова: ефективність, основні виробничі фонди, вантажний автомобільний транспорт, фондівіддача, амортизація, відтворювальні процеси, маркетинг, логістика, лізинг.

АННОТАЦІЯ

Вашкив А.П. Эффективность использования основных производственных фондов грузовых автотранспортных предприятий в условиях трансформации общественно-экономических отношений. – Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.06.01 – экономика предприятия и организация производства. – Тернопольская академия народного хозяйства, Тернополь, 1998.

В работе анализируется размер и структура основных производственных фондов грузовых автотранспортных предприятий и особенности их воспроизводства в условиях трансформации общественно-экономических отношений. В диссертации автором разработана более совершенная классификация основных фондов, позволяющая изучать соотношение активной и пассивной частей основных фондов, их технологическую структуру, отраслевое происхождение, прогрессивные тенденции. Автор критически рассматривает существующую методику расчета коэффициентов обновления и выбытия основных фондов, предлагая новый метод их исчисления по отношению к одной базе – среднегодовой стоимости основных фондов. В целях активизации процессов воспроизводства в сфере грузовых перевозок автором предлагается внедрить в практику использование дегрессивного метода начисления амортизации на реновацию подвижного состава.

На базе статистического материала грузовых АТП Ивано-Франковской, Львовской и Тернопольской областей исследуется влияние производственных факторов на уровень фондоотдачи основных фондов, определяются резервы ее повышения. Анализ коэффициентов корреляции и детерминации, количественных характеристик значимости свидетельствует, что факторы, включенные в модель, пребывают в тесной связи с фондоотдачей и объясняют ее вариацию в исследуемой совокупности грузовых автотранспортных предприятий на 67,1 %.

В качестве основного оценочного показателя работы грузового автотранспорта автором предлагается использовать разработанный в диссертации показатель грузооборота скорегированного на коэффициент выполнения норм времени. Внедрение такого показателя в практику работы автотранспортных предприятий позволит стимулировать снижение затрат времени на погрузочно-разгрузочные работы, время нахождения грузов в дороге, на осуществление транзитных операций.

Вмотивирована необходимость адапционных качественных изменений в управлении и реализации производственного потенциала, базирующейся на принципах маркетинга и транспортной логистики. Даны научно обоснованные рекомендации по повышению эффективности использования основных производственных фондов грузовых автопредприятий в современных экономических условиях.

Необходимость обновления материальной базы и модификации основных фондов автотранспортных предприятий различных форм собственности требует широкого использования нетрадиционных для нашей экономики финансовых инструментов, одним из которых есть лизинг грузовых автомобилей. Развитие республиканской сети лизинговых компаний является важной составной транспортной процесса, без которой в современных условиях невозможно сформировать завершённый цикл на рынке транспортных услуг.

Ключевые слова: эффективность, основные производственные фонды, грузовой автомобильный транспорт, фондоотдача, амортизация, воспроизводственные процессы, маркетинг, логистика, лизинг.

SUMMARY

Vashkiv O.P. Efficiency of the usage of the basic industrial funds of cargo motor transport enterprises in the conditions of transformation of social and economic relations. – Manuscript.

Dissertation for the degree of Candidate of Economic Sciences (speciality 08.06.01 – economy of the enterprise and production structure). – Ternopil Academy of National Economy, Ternopil, 1998.

This work investigates the structure of basic industrial funds of cargo motor transport enterprises and peculiarities of the processes of their reproduction in the conditions of social and economic relations transformation.

On the basis of statistic data of cargo-motor transport enterprises of Ivano-Frankivsk, Lviv and Ternopil regions the author investigates the effect of production factors on the level of capital productivity of the basic funds, he determines reserves of its increase. The author motivates the necessity of adaptive qualitative changes in the management and realization of industrial potential and innovations activation in the sphere of cargo motor transportations, scientifically grounded recommendations for efficiency increase of the usage of basic industrial funds of cargo motor transportation enterprises in modern economic conditions are provided in this work.

Key words: efficiency, basic funds of industry, cargo motor transport, capital productivity, amortization (depreciation), reproduction processes, marketing, logistic, leasing.