

УДК 658.1

О.Я. Базилінська, канд. екон. наук**І. В. Кравченко**, студентка

Чернігівський національний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМИ РЕСУРСАМИ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА**Е.Я. Базилинская**, канд. экон. наук**И. В. Кравченко**, студентка

Черниговский национальный технологический университет, г. Чернигов, Украина

УПРАВЛЕНИЕ ФИНАНСОВЫМИ РЕСУРСАМИ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ**Olena Bazilinska**, PhD in Economics**Iryna Kravchenko**, student

Chernihiv National Technological University, Chernihiv, Ukraine

MANAGEMENT OF FINANCIAL RESOURCES OF A MOTOR TRANSPORT ENTERPRISE

Висвітлено необхідність та місце автотранспортної галузі в Україні, проаналізовано її сучасний стан та особливості управління фінансовими ресурсами АТП.

Ключові слова: фінансові ресурси, управління ресурсами, структура капіталу, транспортна галузь, автотранспортні підприємства (АТП).

Отражена необходимость и место автотранспортной отрасли в Украине, проанализировано ее современное состояние и особенности управления финансовыми ресурсами АТП.

Ключевые слова: финансовые ресурсы, управление ресурсами, структура капитала, транспортная отрасль, автотранспортные предприятия (АТП).

In the article a necessity and place of motor transport industry is reflected for Ukraine, it is analysed the modern state and features of management the financial resources of MTE.

Key words: the financial resources, management financial resources, capital structure, transport industry, motor transport enterprises (MTE).

Постановка проблеми. У наш час, коли світова економіка і досі стикається з проблемами, які є наслідками світової економічної кризи у більшості галузей народного господарства, а також в Україні, автотранспортні підприємства (АТП) являють собою важливу інфраструктурну одиницю економіки країни. Адже насамперед ефективність діяльності АТП дає можливість забезпечити стабільну роботу всіх галузей національної економіки.

Сьогодні можна спостерігати посилення конкурентної боротьби на ринку транспортних послуг, а результатом є те, що нині переважна більшість перевізників є саме приватної форми, а не державні підприємства. З метою недопущення кризового стану та навіть загрози ліквідації чи банкрутства більшість автотранспортних підприємств України мають переглянути методи та принципи управління, зокрема фінансовими ресурсами підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значний внесок у дослідження питань, пов'язаних з управлінням фінансовими ресурсами підприємств, здійснили відомі науковці: А. Сміт, Д. Рікардо, Т. Мальтус, Дж. Міль, К. Маркс, Е. Бем-Баверк, А. Маршалл, Дж. Кларк, І. Фішер, Дж. Хікс, а також провідні вітчизняні та зарубіжні вчені сучасності: І. Балабанов, Ю. Воробйов, Д. Ван Хорн і Д. Ваховач, Н. Дучинська, М. Кизим, В. Ковальов, О. Любунь, Ф. Модільяні та М. Міллер, І. Яремко присвятили свої праці дослідженню фінансового капіталу; Е. Брукінг, О. Гапоненко, О. Грішнова, Л. Едвінсон і М. Мелоун, О. Кендюхов – інтелектуального; І. Бланк, А. Грязнова, М. Дороніна, С. Козьменко – фізичного та фінансового капіталів.

Основою системи управління фінансовими ресурсами є структура капіталу. При цьому однозначного поняття „оптимальна структура капіталу підприємств” як категорії немає, і більшість авторів, що досліджували ці питання, визначають оптимальність структури капіталу за декількома критеріями. Є. Ф. Брігхем, І. В. Викиданець,

О. С. Стоянова, Е. Ніхбахт, А. Гропеллі, В. Г. Белоліпецький, Р. С. Каплан, Д. П. Нортон, Г. Г. Кірейцев та інші дають тлумачення оптимальної структури капіталу як деякого співвідношення власного та залученого капіталу, яке має забезпечити максимізацію вартості підприємства. Отже, основним критерієм визначення оптимальної структури капіталу вчені визначають максимальну ринкову вартість власного капіталу.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. На сьогодні основні і найважливіші аспекти управління фінансовими ресурсами підприємства, особливо у сфері транспортних послуг, належним чином не розкриті, а наявні наукові розробки, на жаль, досконало на практиці не використовуються. Саме необхідність подальшого дослідження наведених проблем з метою забезпечення досконалого управління фінансовими ресурсами вітчизняних автотранспортних підприємств і зумовила вибір цієї теми для написання статті та її актуальність.

Мета статті. Головна мета цієї статті полягає у тому, щоб проаналізувати сучасний стан та особливості управління фінансовими ресурсами автотранспортного підприємства.

Виклад основного матеріалу. Нині транспортна система України не повністю готова забезпечити перевезення як пасажирів, так і вантажів у тих обсягах, які є необхідними. Внаслідок слабкого розвитку відповідної нормативно-правової бази та недостатності інвестиційного потенціалу відбувається постійне зношення технічних засобів, не забезпечується надійна безпека руху, а також справляється великий негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє середовище та здоров'я людей. Всі ці моменти в умовах жорсткої конкуренції призводять до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, а також знижують якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення та призводить до загрози економічній безпеці країни.

Сучасна транспортна система України представлена різними видами транспорту: автомобільний, залізничний, авіаційний, морський тощо. При цьому значна роль належить саме автомобільному транспорту, який є найбільш поширеним і доступним видом транспорту в нашій країні. Його перевагою є те, що він майже не залежить від природних умов і може доставити вантаж від „дверей до дверей”. Автотранспорт обслуговує промислові, будівельні, сільськогосподарські, торговельні і комунально-побутові підприємства, а також здійснює широкомасштабне перевезення людей [5]. Протяжність автошляхів – майже 170 тис. км, проте їх якість за європейськими стандартами є недостатньо задовільною. На сьогодні внаслідок недосконалого автопарку, відсутності відповідного сервісу на дорогах, високих цін на бензин автотранспорт стає одним із найдорожчих видів транспорту.

Транспорт України забезпечує не лише власні потреби у перевезенні пасажирів і вантажів, а і транзитні, оскільки Україна має дуже вигідне економіко-географічне положення, адже транзитні перевезення є важливим джерелом поповнення валютних надходжень держави.

Проаналізувавши статистичні дані стосовно вантажних та пасажирських перевезень, ми бачимо, що останніми роками в Україні обсяги перевезень вантажів АТП скорочувались досить швидкими темпами, що загалом відповідало економічного спаду в Україні в цих роках. Крім вантажних перевезень, негативні зміни позначились також на обсягах пасажирських перевезень.

Порівняльна характеристика тенденцій розвитку пасажирських перевезень за окремими видами транспорту наведено у табл. 1.

Як бачимо, за період 2008–2013 рр. обсяг перевезення пасажирів в Україні всіма видами транспорту з кожним роком лише зменшується. Відповідно, у 2013 році послугами пасажирського транспорту скористалися 6620 млн пасажирів, а це на 20,6 % менше в порівнянні з 2008 роком.

Таблиця 1

Аналіз перевезення пасажирів окремими видами транспорту (за роками)

Види транспорту	Перевезено пасажирів (млн чол.)					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Всіма видами транспорту	8331,2	7274,1	6837,0	6 973,0	6812,3	6620,0
у тому числі залізничним	445,6	425,9	426,6	430,1	429,6	425,4
автомобільним	4368,7	4012,9	3719,4	3604,6	3448,7	3340,8
водним	8,9	7,8	7,6	8,0	6,6	7,3
авіаційним	6,2	5,1	6,1	7,5	8,1	8,1
трамвайним	962,7	787,0	713,8	798,0	799,7	757,4
тролейбусним	1580,4	1283,4	1203,6	1346,4	1345,5	1306,2
метрополітенами	958,7	752,0	760,6	778,3	774,1	774,8

Відправлення пасажирів залізничним транспортом (з урахуванням перевезень міської електричкою) протягом всього періоду мало незначні зміни, проте в кінцевому результаті спостерігається зменшення обсягу перевезень у 2013 році до 2008 року на 4,6 %. На Донецькій залізниці відправлення пасажирів зменшилося на 0,1 %, Одеській – 0,4 %, Південно-Західній – 0,4 %, Південній – 0,6 %, Придніпровській – 1,3 %.

Послугами автомобільного транспорту (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) скористалися 3340 млн пасажирів, що на 23,5 % менше, ніж за 2008 рік.

Слід зазначити, що повітряні види транспорту досі залишаються поза конкуренцією за швидкістю доставки пасажирів та вантажів. Авіаційним транспортом перевезено 8,1 млн пасажирів, цей вид транспорту виявився найстабільнішим, адже його обсяги в 2013 році зросли на 23,5 % у порівнянні з 2008 роком. Такі зміни пояснюються розвитком туризму, що позначилось як на сфері організації подорожей, так і на транспортній системі. Саме підвищення кількості туристів з України до деяких екзотичних країн і привели до підвищення попиту на повітряний транспорт. Проте навіть у цій галузі є велика кількість проблем, таких як застарілий парк літаків, поганий стан аеродромної мережі тощо.

Стосовно вантажних перевезень головне можна зазначити те, що найбільш стабільним і продуктивним є все ж таки автомобільний транспорт (табл. 2). Як бачимо, його показники в порівнянні із 2009 роком збільшились у 2013 році. Перевезення вантажів іншим транспортом поступово зменшують свої обсяги.

Таблиця 2

Аналіз перевезення вантажів окремими видами транспорту (за роками)

Види транспорту	Перевезено вантажів (млн т)				
	2009	2010	2011	2012	2013
Всіма видами транспорту	695,7	755,3	811,7	772,8	757,6
у тому числі залізничним	391,2	432,5	468,4	457,5	441,8
автомобільним	140	158,2	178,3	179,0	183,5
водним	9,8	11,1	9,9	7,8	6,3
трубопровідним	154,6	153,4	155,0	128,4	125,9
авіаційним	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1

Такі негативні зміни у транспортній галузі викликані нестабільністю економіки в країні, значної шкоди завдала також криза 2008 року. Внаслідок цього підприємства не можуть подолати її наслідки та відновити показники своєї діяльності, які були до періоду світової кризи.

Можна виділити основні негативні тенденції розвитку автотранспортних послуг на ринку України, а саме:

- постійно простежується тенденція зменшення кількості автомобілів, фактично відсутні підприємства, на яких би збільшилась кількість рухомого складу порівняно з 1990 роком;
- збільшується ступінь морального та фізичного зносу основних фондів, що призводить до перегрупування структури витрат та збільшення частки витрат на капітальний ремонт;
- спостерігається тенденція зниження основних експлуатаційних показників роботи рухомого складу;
- зменшення кількості автомобілів, фізичне старіння рухомого складу автомобільного парку безпосередньо впливає на зменшення обсягів перевезень, що, у свою чергу, призводить до зменшення пасажиро- і вантажообороту;
- поряд із загальним скороченням перевезень пасажирів збільшується кількість пільгових перевезень, а держава, своєю чергою, не повною мірою виконує свої обов'язки стосовно відшкодування вартості перевезення пільгових пасажирів.

Варто зазначити, що на перебої у постачанні, виробництві та реалізації послуг автотранспортними підприємствами значний вплив чинить неефективне використання фінансових ресурсів, що призводить до низької платоспроможності, а як наслідок, до невиконання запланованого прибутку, а також зниження рентабельності підприємства.

Для покращення фінансового стану підприємств автомобільного транспорту, насамперед, необхідно знайти оптимальне співвідношення власного і позикового капіталу, що могло б забезпечити мінімальні фінансові ризики за максимальну рентабельність власного капіталу.

Нині майже для всіх автотранспортних підприємств власний капітал є основною частиною всього фінансового капіталу, проте діяльність будь-якого підприємства в ринковій економіці неможлива без використання певних форм залучення позикових коштів. Коли підприємство використовує саме позикові кошти, то це дає можливість збільшити рентабельність власного капіталу, але водночас негативно впливає на фінансову стійкість підприємства. Оптимізацію структури капіталу необхідно здійснювати з урахуванням критеріїв максимізації чистого прибутку, фінансової рентабельності, приросту ринкової вартості підприємства, а також мінімізації вартості капіталу і рівня фінансового ризику.

Спираючись на практичний досвід у сфері управління фінансовими ресурсами, можна зробити висновок, що лише деякі з управлінських команд все ж таки змогли досягти постійного зростання вартості, завдяки зміні традиційного підходу до управління на такий, що більш тісно орієнтує стратегію на довгострокове створення вартості. Дослідження Marakon Associates, проведене серед 800 провідних корпорацій у Північній Америці, Європі й Азії, підтвердило, що вищі керівники кращих світових компаній знають: виняткове зростання вартості вимагає високої прибутковості в короткостроковій і високого зростання в довгостроковій перспективі [3].

Отже, основним завданням із управління капіталом автотранспортних підприємств є пошук можливих резервів для збільшення прибутковості. Серед можливих резервів можна виділити такі: організаційно-технічні; фінансові; адміністративно-правові.

Організаційно-технічні резерви спрямовані на оптимізацію маршрутів; раціоналізацію графіка руху та дотримання безпеки руху; технічне та технологічне оновлення матеріально-технічної бази; уживання організаційно-технічних заходів для збільшення обсягів перевезень та ефективного використання рухомого складу. Організаційно-технічні резерви також пов'язані із впровадженням нових видів послуг (доставка квитка за межі міста; надання платної довідкової інформації стосовно роботи міського транспорту; відкриття на станції комп'ютерних залів із виходом у мережу Інтернет, залу

очікування підвищеної комфортності з відповідною сплатою за надані послуги, запровадження електронної доставки документів з іншої станції під час руху вантажного потягу, а також електронної доставки документів до митниці для оформлення тощо).

Усі ці заходи дозволять транспортному підприємству оптимізувати процес перевезень, а саме прискорити подачу вагонів, зменшити простої, спростити митні процедури та збільшити рівень отриманого доходу, підвищити рентабельність як підприємства, так і галузі, зменшити експлуатаційні витрати.

Фінансові резерви пов'язані з реалізацією таких заходів: обґрунтування тарифів на перевезення вантажів і пасажирів; упорядкування категорій громадян, яким надаються пільги; створення умов для поступового зменшення обсягу перехресного субсидювання пасажирських перевезень за рахунок вантажних; залучення додаткових коштів на основі впровадження ефективного механізму для оновлення та модернізації виробничо-технічної бази залізниць; підвищення тарифів за простій вагонів із вини клієнта та надмірне використання рухомого складу під час розвантажування вагонів та ін. Резерви фінансового характеру спрямовані на удосконалення тарифної політики, збільшення обсягів перевезень і запровадження нових більш якісних умов обслуговування, що дозволить підвищити рівень конкурентоспроможності транспортного підприємства та перейти на інноваційний тип розвитку.

Адміністративно-правові резерви – це створення пільгових умов з боку держави для технологічного розвитку транспортних підприємств (надання кредитів на пільгових умовах, грантів, дотацій), створення спеціального режиму інвестиційної діяльності для підвищення інвестиційного потенціалу та привабливості регіону. Створення правової основи дозволить підвищити рівень конкуренції у сфері перевезень і забезпечить умови правового регулювання діяльності операторських компаній-перевізників та їхньої взаємодії з об'єктами інфраструктури.

Висновки і пропозиції. За результатами проведеного дослідження можна зробити висновок, що нині транспортна галузь України дійсно розвивається недостатньо, налічується дуже значна кількість проблем, які необхідно якнайшвидше вирішувати. Проте Україна поступово робить всі можливі заходи для того, щоб функціонування транспорту, зокрема автотранспорту, ставало більш ефективним. Для покращення фінансового стану автотранспортних підприємств, керівникам цих підприємств необхідно терміново переглянути їх політику стосовно управління фінансовими ресурсами. Як вже було зазначено, основним завданням із управління фінансовими ресурсами автотранспортного підприємства є пошук можливих резервів для збільшення прибутковості, а саме організаційно-технічних, фінансових та адміністративно-правових. Зазначені резерви можна вважати основою для забезпечення ефективної діяльності автотранспортних підприємств, а також підвищення платоспроможності, налагодження постачання, виробництва та реалізації транспортних послуг, а також виконання запланованого прибутку та підвищення рентабельності.

Список використаних джерел

1. Балабанов И. Т. Основы финансового менеджмента. Как управлять капиталом? / И. Т. Балабанов. – М. : Финансы и статистика, 1994. – 384 с.
2. Бланк И. А. Управление капиталом : учебный курс / И. А. Бланк. – К. : Эльга, Ника-центр, 2004. – 576 с.
3. Кисел Н. Управление капиталом: как связать стратегию и рост стоимости [Электронный ресурс] / Н. Кисел, Дж. Рейнолдс. – Режим доступа : www.iteam.ru/publications/strategy/.
4. Режим доступа : <http://ukrstat.gov.ua>.
5. Яцківський Л. Ю. Транспортне забезпечення виробництва : навчальний посібник / Л. Ю. Яцківський, Д. В. Зеркалов. – К. : Арістей, 2007. – 456 с.