

ФАКТОРИ ВПЛИВУ НА СТІЙКЕ ФУНКЦІОНУВАННЯ АВТОТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ РЕГІОНУ

В сучасних умовах господарювання актуальною задачею економічної політики України є стимулювання економічного зростання і створення умов для забезпечення стійкого економічного та соціального розвитку регіонів. Регіон — це один із головних складових елементів держави від якого залежить реалізація моделі стійкого розвитку країни. Результати економічної і соціальної трансформації призвели до значних проблем у розвитку різних підсистем регіону, у тому числі й в автотранспортній системі регіону (далі — АТСР). Виконання державою своїх функцій на регіональному рівні пов'язане зі створенням механізму забезпечення позитивної динаміки розвитку суб'єктів господарювання АТСР. Класичні стандарти стійкого розвитку передбачають таке функціонування АТСР, яке повинно однаково орієнтуватись як на задоволення потреб в якісних і безпечних перевезеннях сьогодення, так і на збереження спроможності майбутніх поколінь задовольняти ці потреби.

Загальні положення функціонування, регулювання й ефективності роботи автотранспортної системи висвітлені у роботах вітчизняних та іноземних учених Б. Геронімуса [1], Л. Зайончика [2], К. Загорського [3], В. Канарчука [4], В. Лукінського [5], Л. Міротіна [6], В. Персіанова [7] та ін.

Однак у науковому полі докінця не визначено фактори впливу на стійке функціонування АТСР, саме це і зумовило напрям даного дослідження та його актуальність.

Мета статті — визначення значущих факторів впливу на стійке функціонування автотранспортної системи регіону як основи ефективного регіонального розвитку.

Аналіз досліджень, присвячених проблемам функціонування різних систем в умовах динамічного й нестабільного зовнішнього і внутрішнього середовища [8, 9, 10, 11] дозволяє сформулювати поняття «стійке функціонування АТСР». Під стійким функціонуванням будь-якої економічної системи (у тому числі й АТСР) слід розуміти такий її стан, при якому перехід до бажаного стану здійснюється без виходу за межі заданої траєкторії його зміни під впливом зовнішніх і внутрішніх чинників. При цьому варто врахувати наступне:

через складність функціонування сучасної АТСР рекомендується її декомпозиція на декілька структурних елементів і розгляд кожного з них з урахуванням індивідуальних специфічних характеристик;

урахування специфічних особливостей різних функціональних сфер діяльності суб'єктів АТСР;

необхідність проведення обліку поточного фінансово-економічного стану суб'єктів АТСР;

пошук інструментів забезпечення стійкого функціонування суб'єктів АТСР;

розгляд АТСР не як статичної системи, а як такої, що змінюється в часі й визначає необхідність розгляду її стійкості в динаміці;

відсутність різкої зміни лінії тренду за показниками інтенсивності та ефективності функціонування АТСР.

У даній статті за допомогою SWOT-аналізу (табл. 1) (сильні та слабкі сторони, можливості та проблеми) проаналізовано внутрішні й зовнішні чинники, які впливають на зміни заданої траєкторії розвитку АТСР. До цих факторів віднесені наступні: стан економічного середовища функціонування АТСР; рівень конкуренції серед регіональних автотранспортних компаній; організація процесу інвестування АТСР; рівень розвитку інфраструктури АТСР; якісні та кількісні показники робочої сили; інституційні можливості функціонування АТСР.

Серед сильних сторін загального стану економічного середовища слід виділити:

збереження виробничих потужностей;

низький рівень заробітної плати;

доступ на вітчизняні ринки збуту послаблений;

тісний взаємозв'язок між адміністрацією і промисловим сектором;

достатньо високий розвиток сектора малого підприємництва;

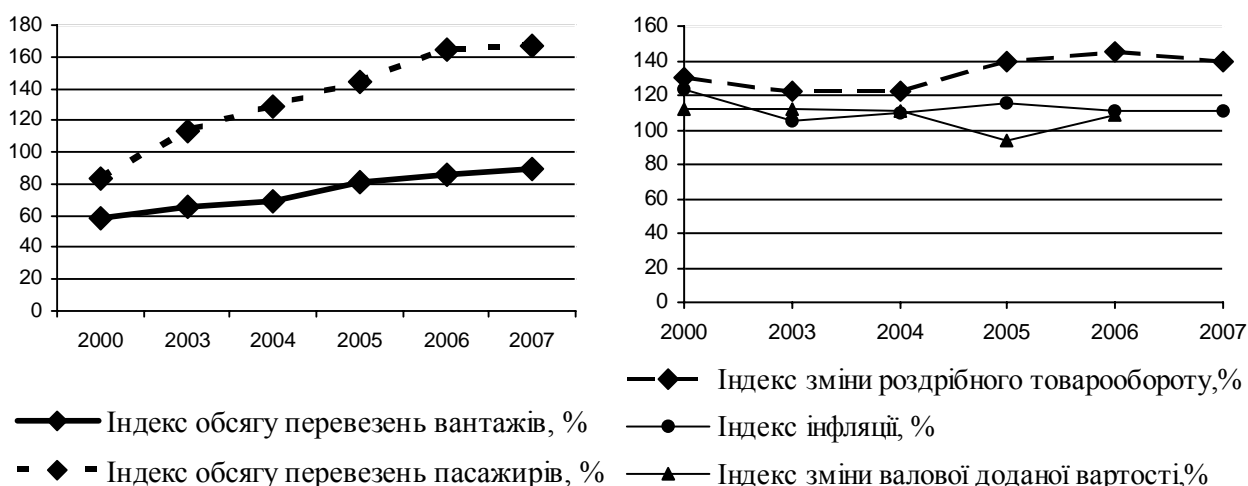
достатньо великий розмір регіонального ринку.

Підтвердженням цього може бути, наприклад, динаміка індексу зміни обсягу пасажирських і вантажних перевезень (рис. 1). Ці показники залежать головним чином від обсягу валового регіонального продукту, обсягу роздрібного товарообігу, інфляційних процесів у країні, які впливають на рівень формування тарифів, а також механізму оподаткування.

Таблиця 1. SWOT-аналіз зовнішніх і внутрішніх факторів впливу на стійке функціонування автотранспортної системи регіону

СИЛЬНІ СТОРОНИ	СЛАБКІ СТОРОНИ
СТАН ЕКОНОМІЧНОГО СЕРЕДОВИЩА ФУНКЦІОНУВАННЯ АТСР	Недостатньо розвинутий сектор місцевих туристичних послуг, низький рівень якості життя населення, задовільний стан фінансування розвитку АТСР, обмежений обсяг інвестицій, низький рівень споживчої спроможності населення
РІВЕНЬ КОНКУРЕНЦІЇ СЕРЕД РЕГІОНАЛЬНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ КОМПАНІЙ	Фінансування відтворення основних фондів ускладнено, автотранспортні парки володіють морально зношеним рухомим складом, недостатньо фінансуються і тому неконкурентоспроможні відносно приватних перевізників, слабкий менеджмент у галузі стратегічного мислення, маркетингу і трудових ресурсів, автотранспортні підприємства не співпрацюють в узгодженому режимі
ОРГАНІЗАЦІЯ ПРОЦЕСУ ІНВЕСТУВАННЯ АТСР	Бюрократія, місцеві органи самоврядування не приділяють належної уваги логістичним інструментам управління, місцеві органи самоврядування не приділяють належної уваги до підбору досвідченого персоналу
РІВЕНЬ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ АТСР	Задовільний стан дорожньої мережі Донецької області, задовільний стан роботи автостанцій. Більшість проблемних питань з інфраструктури АТСР не залежить від місцевих органів самоврядування
ЯКІСНІ Й КІЛЬКІСНІ ПОКАЗНИКИ РОБОЧОЇ СИЛИ	Зміни рівня безробіття, недостатня кількість спеціалістів у галузі ручної праці, фінансів, маркетингу та логістики, кваліфікація водіїв не відповідає сучасним умовам функціонування РАП, неучотнені статистичні дані з продуктивності праці на підприємствах автомобільного транспорту
ІНСТИТУЦІЙНІ МОЖЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ АТСР	Відсутність ефективної стратегії розвитку АТСР, обмежені можливості використання доходної частини місцевого бюджету, обмежений досвід стратегічного планування в умовах вільного ринку. Неможливість обласної адміністрації поліпшити рівень шляхів сполучення регіону, неможливість державної автотранспортної інспекції оптимізувати структуру ринку автотранспортних перевезень
МОЖЛИВОСТІ	ПРОБЛЕМИ
СТАН ЕКОНОМІЧНОГО СЕРЕДОВИЩА ФУНКЦІОНУВАННЯ АТСР	Фінансування промисловості ускладнено, притягуюча податкова політика, інфляційні процеси у країні, динаміка різкої зміни вартості палива на ринку паливо-мастильних матеріалів, рівень оплати праці у галузі залишається на низькому рівні
РІВЕНЬ КОНКУРЕНЦІЇ СЕРЕД РЕГІОНАЛЬНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ КОМПАНІЙ	Ускладнена структура ринку автотранспортних послуг з перевагою фізичних осіб-перевізників, незадовільна транспортна інфраструктура міста, зростання вимог пасажирів щодо якості автотранспортних послуг, ускладнення і збільшення опадаткування суб'єктів АТСР, наявність активної цінової конкуренції, недостатнє фінансування для відтворення рухомого складу
ОРГАНІЗАЦІЯ ПРОЦЕСУ ІНВЕСТУВАННЯ АТСР	Нестабільність функціонування національної економіки, Україні не вдається поліпшити імідж інвестиційного партнера
РІВЕНЬ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ АТСР	Державний бюджет надає недостатньо фінансових ресурсів на розвиток інфраструктури АТСР
ЯКІСНІ Й КІЛЬКІСНІ ПОКАЗНИКИ РОБОЧОЇ СИЛИ	Різкий зміни рівня споживчої спроможності, міграція робочої сили в більш розвинуті регіони
ІНСТИТУЦІЙНІ МОЖЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ АТСР	Бюджетні й фінансові обмеження, відсутність зв'язку планування АТСР з реалізацією багатьох проектів розвитку АТСР

Соціально-економічні проблеми регіонального розвитку



Примітка. Індекси обсягу перевезень розраховані в порівнянні з 1995 р., а індекси змін соціально-економічних показників розраховані у співвідношенні показників наступного року до попереднього.

Рис. 1. Динаміка змін індексів обсягів перевезень вантажів і пасажирів, а також соціально-економічних показників Донецького регіону [12]

Завдяки стабілізації виробництва в Донецькому регіоні у період 2004–2006 рр., впровадження нових підходів до організації роботи АТСП, появи нових власників багатьом суб'єктам АТСП вдалося покращити виробничі й фінансові показники. Результати роботи вантажних автотранспортних підприємств певною мірою залежать від рівня промислового та сільськогосподарського виробництва. Тому стабілізація виробництва призвела до зростання обсягів перевезень як вантажів, так і пасажирів в Донецькому регіоні у 2004–2006 рр.

Серед слабких сторін загального стану економічного середовища слід виділити:

недостатньо розвинутий сектор місцевих туристичних послуг;

низький рівень якості життя населення;

задовільний стан фінансування розвитку АТСП, обмежений обсяг інвестицій;

низький рівень споживчої спроможності населення;

дефіцит деяких ключових навичок і умінь управління суб'єктами АТСП.

Наприклад, стан економічного середовища функціонування АТСП може бути охарактеризований рівнем оподаткування. Нестійке функціонування АТСП, у тому числі й нестача фінансових ресурсів, обумовлена податковою політикою, яка проводилась у 90-ті роки. В цілому можна зазначити, що в Україні повинні відбутись поступові зміни в податковій системі, які б торкнулись скасування податку із придбання транспортних засобів і реалізації паливо-мастильних матеріалів. Це дозволить зменшити податковий тиск на платників податків і в тому числі суб'єктів АТСП.

Крім того, значна проблема стійкого економічного розвитку пасажирського автотранспорту загального користування — це недосконалість механізму відшкодування автопідприємствам втрат доходів від пільгових перевезень окремих категорій громадян. Ці пільги повинні надаватись не автопідприємствам, а громадянам у вигляді цільової адресної грошової дотації на оплату послуг з перевезень автотранспортом.

Наступним етапом дослідження SWOT-аналізу став рівень конкуренції серед регіональних автотранспортних компаній, який дозволив виявити наступні проблеми:

ускладнена структура ринку автотранспортних послуг з перевагою фізичних осіб-перевізників;

автотранспортні парки володіють морально зношеним рухомим складом, недостатньо фінансуються і тому неконкурентоспроможні відносно приватних перевізників;

незадовільно розвинута транспортна інфраструктура міста;

зростання вимог пасажирів щодо якості автотранспортних послуг;

ускладнення і збільшення оподаткування суб'єктів АТСП;

наявність активної цінової конкуренції;

недостатнє фінансування для відтворення рухомого складу.

Відомо, що стійке функціонування АТСП у значній мірі залежить від наявності та якісного стану рухомого складу. За даними Державтоінспекції, у 2007 р. в області налічувалось майже 58 тис. одиниць вантажного автотранспорту, понад 16 тис. пасажирських автобусів. У власності фізичних осіб знаходилося 29,3 тис. вантажних автомобілів та 8,9 тис. автобусів

(відповідно 50,7 % та 55,8 % від загальної їх кількості по області). Серед регіонів країни Донецька область за наявністю вантажних автомобілів і пасажирських автобусів займає друге місце після Дніпропетровської області. Питома вага вантажного автотранспорту області в загальній кількості автотранспортних засобів по Україні становила у 2007 р. 6,3 %, пасажирських автобусів — 8,6 %. В експлуатації підприємств, які здійснюють комерційні автоперевезення, у 2007 р. знаходилося майже 7 тис. вантажних автомобілів і 3,4 тис. автобусів, що більше ніж у попередньому році відповідно на 2,4 % і 3,9 % [13].

Ринок автотранспортних послуг (далі — РАП) у Донецькій області обслуговують 232 юридичні особи і 3893 приватних підприємця (суб'єкти підприємницької діяльності). Для порівняння, у Запорізькій області 18 — відкритих акціонерних товариств, 12 — закритих акціонерних товариств і 293 — інші суб'єкти господарювання. Кількість суб'єктів господарювання РАП на 1000 мешканців населення складає відповідно у Донецькій області — 0,9, а у Запорізькій — 0,2. Це дає можливість зробити висновок про перенасиченість ринку, головним чином за рахунок підприємців-фізичних осіб з кількістю рухомого складу до 7 од. Тому варто при ліцензуванні діяльності суб'єктів ринку автотранспортних послуг впроваджувати кількісні або якісні обмеження. Це у свою чергу дозволить змінити структуру ринку автотранспортних послуг і надасть можливості регіональним органам управління прямо або опосередковано регулювати його діяльність.

Розв'язання проблем стійкого функціонування АТСР можливо за умов ефективного інвестування оновлення рухомого складу й виробництва автомобілів. Так, за результатами SWOT-аналізу проблем іноземного інвестування слід виділити наступні:

- нестабільність функціонування національної економіки;

- непривабливий імідж України як інвестиційного партнера;

- відсутність інструментів стійкого функціонування АТСР на регіональному й місцевому рівнях управління.

Однак у 2000–2007 рр. обсяги інвестування у транспорт і зв'язок Донецької області зросли на 40 %, а у діяльність наземного транспорту майже у 2,2 раза (табл. 2).

Це стало результатом зацікавленості інвесторів у оновленні транспортних засобів, у той же час рівень розвитку інфраструктури АТСР залежить від стану дорожньої мережі Донецької області, роботи автостанцій, технічного стану автотранспортних засобів.

Слід відзначити, що технічний стан автомобільного транспорту Донецької області залишається незадовільним. Досить висока частка автомобілів,

Таблиця 2. Індекси інвестицій в основний капітал підприємств АТС Донецького регіону

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Діяльність транспорту і зв'язку	115,0	135,3	132,7	101,6	96,4	136,5
Діяльність наземного транспорту	102,0	112,9	102,1	112,3	91,6	222,0

термін експлуатації яких понад 10 років (табл. 3). Так, у 2007 р. більше двох третин вантажного автотранспорту та половини автобусів області перебували в експлуатації більше 10 років. В середньому по країні ці показники становили відповідно 69,9 % і 51,7 %. Технічний стан транспорту впливає на ефективність його використання. Коефіцієнт використання парку вантажних автомобілів в області залишається низьким. У 2007 р. цей показник на підприємствах становив 0,55, у фізичних осіб-підприємців — 0,45. Тобто із 100 днів «середній» вантажний автомобіль простоював без роботи на підприємствах 45 днів, у фізичних осіб-підприємців — 55. Ефективність використання пасажирського автотранспорту краще ніж вантажного. Коефіцієнт використання парку автобусів складав на підприємствах 0,72, у фізичних осіб-підприємців — 0,96 [13].

Таблиця 3. Розподіл вантажних автомобілів і автобусів за часом перебування в експлуатації в Донецькій області, % [14]

	2003	2004	2005	2006	2007
До 3-х років					
вантажні автомобілі	7,0	7,0	8,6	9,1	9,3
автобуси	21,1	21,1	18,6	18,5	15,9
Від 3,1 до 5 років					
вантажні автомобілі	9,6	9,6	5,8	8,1	6,7
автобуси	14,0	14,0	10,4	12,4	14,7
Від 5,1 до 10 років					
вантажні автомобілі	18,7	18,7	16,8	17,3	17,2
автобуси	20,0	20,0	13,3	19,4	12,8
Понад 10 років					
вантажні автомобілі	64,7	64,7	68,8	65,5	66,8
автобуси	44,9	44,9	61,4	49,7	56,6

SWOT-аналіз робочої сили АТСР Донецького регіону дозволив виявити не тільки проблеми, але і можливості кращого її використання. На підприємствах автомобільного транспорту у 2007 р. працювало 29,8 тис. осіб, а на автостанціях — 440 осіб, що менше ніж у попередньому році на 4 % і 1,1 % відповідно. Динаміка рентабельності праці й середньомісячної заробітної плати суб'єктів АТСР показана на рис. 2. Динаміка зміни показників засвідчує, що індекс зростання рентабельності праці значно більший ніж індекс зростання середньомісячної заробітної плати. При цьому темп зміни рентабельності праці характеризується різкими коливаннями у сторону збільшення в 2005 р. — 25974 тис. грн/особу, а в 2006 р. зменшення показника дорівнює — 504 тис. грн/особу.

Можливими шляхами вирішення проблеми повинні стати:

Соціально-економічні проблеми регіонального розвитку



Рис. 2. Динаміка рентабельності праці й середньомісячної заробітної плати суб'єктів ринку автотранспортних послуг

розвиток центрів навчання водіїв, слюсарів-ремонтників, економістів у галузі автомобільного транспорту;

створення шкіл бізнесу для керівників і менеджерів середньої ланки підприємств автомобільного транспорту;

розвиток центрів навчання для суб'єктів малого підприємництва.

Результати SWOT-аналізу інституційних можливостей функціонування АТСП показали, що Державні органи управління, здійснюючи активну соціально-економічну політику, не повинні брати безпосередньої участі в управлінні АТСП, проте мають створювати сприятливі умови для його функціонування. На сьогодні необхідно вирішити наступні завдання:

удосконалити нормативно-законодавчу базу стосовно забезпечення рівних умов для підприємств, які здійснюють перевезення пасажирів, при одночасному запобіганні прояву регіонального монополізму;

удосконалити систему фінансування перевезень пасажирського транспорту, тарифну політику;

удосконалити інвестиційну діяльність за допомогою фінансового лізингу, централізованого фінансування проектів із покращення автотранспортної ситуації в області.

Таким чином, проведений аналіз дозволяє виділити основні проблеми нестійкого функціонування АТС у Донецькій області:

1. Позитивна динаміка інфляційних процесів у країні призведе до зростання тарифів на автотранспортування.

2. Недосконалість оподаткування на підприємствах автомобільного транспорту. З метою її подолання необхідно внести зміни до законодавства України з питань оподаткування і створити рівні умови для перевізників усіх форм власності незалежно від кількості працюючих, транспортних засобів, фінансових показників (зробити базою оподаткування одну одиницю ТЗ).

3. Щорічне зростання кількості фізичних осіб-перевізників з кількістю транспортних засобів до 7 одиниць призводить до ускладненої структури ринку автотранспортних послуг. Тому варто при ліцензуванні діяльності суб'єктів ринку автотранспортних послуг впроваджувати кількісні або якісні обмеження.

4. Незважаючи на збільшення обсягів перевезень вантажів і пасажирів, кількість транспортних засобів зменшується із причин їх 60 % фізичного зносу.

5. У зв'язку зі зменшенням кількості транспортних засобів зменшується і чисельність працюючих на підприємствах автомобільного транспорту.

6. Непропорційні зміни рентабельності праці й середньомісячної заробітної плати працюючих на підприємствах автомобільного транспорту.

Література

1. Геронимус Б. Л. Совершенствование планирования на автомобильном транспорте. — М.: Транспорт, 1985. — 224 с.

2. Інвестиційний потенціал у логістиці: на прикладі автотранспорту / К. Е. Фесенко, Л. Г. Зайончик, М. П. Денисенко, В. Г. Кабанов. — К.: Наук. світ, 2002. — 259 с.

3. Загорский К. Я. Экономика транспорта. — М.: Госиздат, 1930. — 368 с.

4. Канарчук В. Є., Курніков І. П. Виробничі системи на транспорті: підручник. — К.: Вища школа, 1997. — 359 с.

5. Логистика автомобильного транспорта: концепция, методы, модели / В. С. Лукинский, В. И. Бережной, Е. В. Бережная и др. — М.: Финансы и статистика, 2002. — 280 с.

6. Менеджмент на автомобильном транспорте в условиях рынка / А. Н. Быков, В. О. Мещеряков, Л. Б. Миротин и др. — М.: АОЗТ ЭКМИ, 1995. — 152 с.

7. Проблемы управления на транспорте: сб. науч. тр. / В. А. Персианова. — М.: ГАУ, 1996. — 177 с.

8. Данилишин Б. М. Сталий розвиток України: реалії і проблеми // Проблеми сталого розвитку України. — К.: БМТ, 2000. — 402 с.

Социально-экономические проблемы регионального развития

9. Каленюк І. Розвиток підприємств в Україні: внутрішні та зовнішні чинники // Підприємство, господарство і право. — 2003. — № 4. — С. 129–132.

10. Клейнер Г. Б., Тамбовцев В. Л. Предприятие в нестабильной рыночной среде: риски, стратегии, безопасность. — М.: Экономика, 1997. — 286 с.

11. Никешин С. Н. Внешняя среда экономических систем. — СПб.: ДваТрИ, 1994. — 101 с.

12. Донецька область у цифрах у 2000–2007 роках. Міністерство статистики України. — Донецьк, 2008. — 402 с.

13. Про стан комерційних перевезень автомобільним транспортом Донецької області у 2007 р.: економічна доповідь / Міністерство статистики України. — Донецьк, 2008. — 72 с.

14. Автомобільний транспорт Донецької області у порівнянні з Україною та сусідніми областями за 2000–2007 рік / Міністерство статистики України. — Донецьк, 2008. — 84 с.

Подано до редакції 06.01.2008 р.