

УДК 330.7:338.47:656.078

Горобінська Ірина Владиславівна

*кандидат економічних наук,
старший викладач кафедри фінансів, обліку і аудиту
Національний транспортний університет*

Gorobinska Iryna

*PhD, Senior Lecturer of the Department of
Finance, Accounting and Audit
National Transport University
ORCID: 0000-0001-9670-7198*

**МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНИМ РОЗВИТКОМ
АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА
THE MECHANISM FOR MANAGING THE ECONOMIC
DEVELOPMENT OF A MOTOR TRANSPORT ENTERPRISE**

***Анотація.** Стаття присвячена дослідженню питань, пов'язаних з формуванням та реалізацією механізму управління економічним розвитком автотранспортного підприємства, що базується на створенні мотиваційних чинників структурних зрушень та використанні інноваційних фінансових інструментів. В ході дослідження розроблено механізм управління економічним розвитком автотранспортних підприємств, який включає мету, очікувані результати, критерії ефективності, функції, принципи, інструменти, фактори впливу, сфери реформування та засоби реалізації, які підпорядковуються завданню усунення неконструктивних перешкод, що блокують можливості реалізації стратегій розвитку в легальних та прозорих конкурентних умовах. Механізм управління економічним розвитком автотранспортних*

підприємств передбачає узгодження інструментів управління на рівні підприємства із тенденціями ринку та інструментами формування мотиваційного середовища через тарифну, податкову та інвестиційну політику. Його застосування дозволить ефективну реструктуризацію елементів ціни транспортної послуги та формування ресурсної бази виробничого відтворення на автотранспортних підприємствах та в транспортному секторі. В механізм управління економічним розвитком інтегровано такі інноваційні інструменти, як фінансовий інжиніринг та державно-приватне партнерство, які відрізняються комбінуванням банківських, бюджетно-податкових та гібридних інструментів фінансування діяльності підприємств, спрямованих на формування цільових грошових потоків та досягнення цілей розвитку. Результатом реалізації на практиці запропонованого механізму управління економічним розвитком автотранспортних підприємств стане зростання якості та масштабів надання транспортних послуг, збалансування внутрішніх та зовнішніх ресурсів, зміцнення конкурентоспроможності галузевого ринку.

Ключові слова: економічний розвиток, механізм управління, автотранспортні підприємства, мотиваційне середовище.

Summary. The article is devoted to the study of issues related to the formation and implementation of the mechanism for managing the economic development of the motor transport enterprise, which is based on the creation of motivational factors for structural changes and the use of innovative financial instruments. In the course of the study, a mechanism for managing the economic development of motor transport enterprises was developed, which includes the goal, expected results, performance criteria, functions, principles, tools, influencing factors, areas of reform and means of implementation, which are subject to the task of eliminating non-constructive obstacles that block the possibility of implementing development strategies in legal and transparent

competitive conditions. The mechanism for managing the economic development of motor transport enterprises involves the coordination of management tools at the enterprise level with market trends and tools for forming a motivational environment through tariff, tax and investment policies. Its application will allow effective restructuring of the elements of the price of transport services and the formation of a resource base for production reproduction at motor transport enterprises and in the transport sector. Such innovative tools as financial engineering and public-private partnership are integrated into the economic development management mechanism, which are characterized by a combination of banking, budget-tax and hybrid financing tools for enterprise activities, aimed at the formation of targeted cash flows and the achievement of economic development goals. The result of the practical implementation of the proposed mechanism for managing the economic development of motor transport enterprises will be an increase in the quality and scope of the provision of transport services, a balance of internal and external resources, and a strengthening of the competitiveness of the industry market.

Key words: *economic development, management mechanism, motor transport enterprises, motivational environment.*

Постановка проблеми. В сучасних умовах перед транспортними підприємствами стоїть завдання забезпечення їх сталого та ефективного розвитку. На їх діяльність негативно впливають не лише зовнішні фактори, але й відсутність ефективного механізму управління економічним розвитком. До основних проблем, які потребують вирішення, належать: зношеність рухомого складу, низька якість та спад обсягів перевезень, недостатньо розвинена транспортна інфраструктура, незадовільний фінансовий стан галузі, зростання цін на матеріальні ресурси, низькі темпи впровадження ресурсозберігаючих технологій, недостатня кількість інвестицій у модернізацію та технічний розвиток.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню питань розвитку та функціонування автотранспортних підприємств присвячували наукові роботи такі вчені: А.В. Базилюк [1], М.Н. Бідняк [2], В.В. Біліченко [2], Л.М. Волинець [3], В.М. Гурнак [3], В.М. Куманов [4], Я.Я. Назаренко [1], К.О. Тюлькіна [4], І.О. Хоменко [3] та інші.

Формулювання цілей статті. Основним завданням дослідження є наукове обґрунтування та розробка теоретико-методичних положень і прикладних рекомендацій щодо удосконалення механізму управління економічним розвитком автотранспортних підприємств.

Виклад основного матеріалу. Механізм управління економічним розвитком підприємств являє собою сукупність принципів, функцій, факторів, очікуваних результатів, сфер реформування, засобів та інструментів реалізації завдань господарської діяльності, що забезпечує гармонізацію інтересів суб'єктів економіки, формуючи мотиваційне середовище, яке спонукає нарощувати внутрішній потенціал, підвищувати продуктивність праці та результативність діяльності.

Запропонований механізм управління економічним розвитком передбачає узгодження інструментів управління на рівні підприємства з інструментами формування мотиваційного середовища через тарифну, податкову та інвестиційну політику (рис. 1), в межах кожної з них визначено відповідні заходи та інструменти.

Основною проблемою залишається неефективна система оподаткування, яка перешкоджає розвитку процесів нагромадження та інвестування, направляє ресурси на непродуктивне споживання, робить неможливим довгостроковий розвиток економічних суб'єктів. Тому в сучасних умовах необхідно використовувати податкову політику як активний регулятор структурних зрушень для поживлення процесів економічного зростання, щоб забезпечити розширення податкової бази і зменшити суперечності між державою і платниками.



Рис. 1. Механізм управління економічним розвитком підприємства

Джерело: розробка автора

Ще однією проблемою є політика тарифоутворення. Витратні методи побудови тарифів, що діють на сьогодні, не задовольняють розвиток транспортних послуг, що призводить до скорочення обсягів перевезень, високого рівня зносу транспортних засобів та падіння якості послуг. Формування тарифів відбувається без врахування інтересів споживачів цих послуг, без врахування достатності обсягу фінансових ресурсів, необхідних для нормального функціонування транспортних підприємств, при розрахунку тарифу не включаються в достатньому обсязі витрати, необхідні для здійснення якісних перевезень та сучасного оновлення транспортних засобів, не враховується інвестиційна складова тарифу [1].

Не менш важливою проблемою є сфера інвестування. Рівень інвестицій в транспортну галузь в Україні занадто низький, за минулий рік вони скоротилися на 40%. За даними досліджень, які проводила банківська група Німеччини DVB, в світі загальні інвестиції за всіма видами транспорту оцінюються в районі 300 млрд. дол. на рік та додатково на ремонт та будівництво автомобільних доріг близько 113 млрд. дол. [4]. Після прийняття у 2018 році Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [5], було встановлено орієнтир лише на виділення 17-22 млн. євро інвестицій в транспортну галузь на весь цей період. Тому пошук джерел фінансування і інноваційних форм співпраці з інвесторами дасть можливість забезпечити подальший розвиток транспортної галузі.

Інструментами реалізації механізму управління економічним розвитком мають стати фінансовий інжиніринг – з метою забезпечення фінансування інвестиційних проектів та управління ризиками, та державно-приватне партнерство – з метою розробки цільових програм державної фінансової допомоги і підтримки транспортних підприємств.

Метою механізму є досягнення економічного розвитку за рахунок узгодження інструментів управління на рівні підприємства із тенденціями ринку та інструментами формування мотиваційного середовища.

Функціями механізму управління економічним розвитком автотранспортних підприємств є: регулююча, стимулююча, контрольна.

Регулююча функція передбачає вплив державного регулювання на діяльність підприємств, що полягає у забезпеченні правових, організаційних, наукових та інших заходів, спрямованих на досягнення сталого розвитку та направлених на виконання завдання усунення неконструктивних перешкод, що блокують можливості реалізації стратегій розвитку в легальних та прозорих конкурентних умовах.

Стимулююча функція полягає у формуванні сталого мотиваційного середовище для реалізації відповідних заходів на мікро рівні, у забезпеченні збалансування інтересів підприємств і держави, створенні сприятливих умов для інвестиційної діяльності, дієвих механізмів захисту прав інвесторів, застосування пільгового кредитування, удосконалення державної підтримки, бюджетного та податкового стимулювання тощо.

Контрольна функція передбачає постійний моніторинг і оцінювання виконання цільових програм, нормативно-правових та регуляторних актів для подальшого коригування дій та заходів щодо стимулювання розвитку та підвищення ефективності діяльності підприємств.

Запропоновані принципи механізму управління економічним розвитком включають наступні: збалансованості, синергії, стабільності, ефективності, моніторингу, системності, комплексності, еквівалентності.

Принцип збалансованості передбачає досягнення балансу інтересів транспортних підприємств, працівників і держави, зведення до мінімуму суперечностей, які виникають в процесі податкових відносин, домінування інтересів суб'єктів господарювання.

Принцип синергії передбачає певну оптимальність диверсифікації, джерелом якої є взаємна підтримка стратегічних зон діяльності, він є наочним критерієм правильності об'єднання та компонування елементів фінансових ресурсів, і система, що реалізує його, може вважатися такою,

що розвивається на основі досягнення її інноваційності через наявність нових якостей, відсутніх у простій сукупності елементів. Ефект синергії можливий за рахунок залучення факторів, характерних для: набору елементів; часу функціонування та стадій життєвого циклу; просторового розташування та структури; функцій управління, тобто реалізації різних чинників, які забезпечують в результаті економічний розвиток.

Принцип стабільності означає, що структура нормативно-правової бази, в тому числі з питань оподаткування, умов діяльності не повинні підлягати частим змінам, особливо недостатньо обґрунтованим. Принцип стабільності передбачає досконалість і обґрунтованість діючої системи.

Принцип ефективності полягає в тому, що за допомогою формування певних умов та реалізації відповідних заходів здійснюється формування конкурентного середовища, активізація інноваційної та інвестиційної діяльності, впровадження прогресивних технологій, розвитку експортно-імпоротної діяльності та інших факторів, що сприяють структурним удосконаленням в економіці.

Принцип моніторингу передбачає створення системи спостереження, збирання, оброблення, передавання, зберігання та аналізу показників розвитку для оцінювання ефективності діючої політики управління.

Принцип комплексності передбачає комплексне дослідження ринку транспортних послуг з готовністю коригування тарифної, податкової та інвестиційної політики та ринкової стратегії залежно від дій конкурентів і інших умов, що визначаються макросередовищем перевізника.

Принцип системності реалізується з врахуванням зовнішніх і внутрішніх зв'язків, упорядкованої сукупності взаємопов'язаних і взаємодіючих складових, напрямів та елементів, кожен з яких відіграє певну роль у досягненні загальних завдань та досягнення поставленої мети. Він направлений на розробку необхідного комплексу підсистем, що забезпечують діяльність транспортних підприємств: інформаційної,

організаційно-економічної, фінансової, виробничо-технологічної, нормативно-правової, кадрової тощо.

Принцип еквівалентності передбачає встановлення механізму формування еквівалентних умов обміну на ринку результатами праці між транспортними підприємствами і іншими суб'єктами, а також компенсацію втрат в зв'язку з порушенням паритету цін.

Важливою складовою механізму є фактори впливу. Внутрішні фактори можна поділити на виробничі, організаційні, управлінські, фінансові, матеріально-технічні, мотиваційні, інноваційні. До внутрішніх факторів належать:

- матеріальна та технічна база підприємства,
- забезпечення оновленими транспортними засобами,
- рівень зносу транспортних засобів,
- якість транспортних послуг,
- рівень кваліфікації водіїв,
- якість оперативного управління,
- система мотивації оплати праці,
- обсяг кредиторської та дебіторської заборгованості,
- рівень прибутковості та рентабельності,
- ефективність управління витратами,
- співвідношення власного та позиченого капіталу,
- запровадження інновацій в управлінні та фінансуванні тощо.

Зовнішні фактори можна поділити на загальноекономічні, науково-технічні, нормативно-правові, стратегічні, соціальні, екологічні та фактори державного регулювання. До зовнішніх факторів належать:

- ефективність та ступінь державного регулювання,
- можливість надання державної фінансової підтримки,
- наявність стратегій розвитку та цільових комплексних програм,
- стабільність законодавства,

- запровадження інноваційних технологій,
- надійність постачальників матеріальних ресурсів,
- рівень оплати праці,
- наявність стимулів на ринку праці,
- соціальна забезпеченість,
- темпи інфляції,
- стабільність грошово-кредитної політики,
- рівень цін на паливно-мастильні матеріали,
- відсутність диспаритету цін,
- рівень технологічного оновлення транспортних засобів,
- стан екології,
- ефективна система контролю тощо.

Критерієм ефективності має бути забезпечення сталих темпів розвитку за рахунок створення мотиваційного середовища.

Очікуваними результатами дії механізму управління економічним розвитком мають стати: узгодження зовнішніх параметрів розвитку ринку транспортних послуг та внутрішніх індикаторів ефективності діяльності підприємства, ефективна реструктуризація елементів ціни транспортної послуги, формування ресурсної бази виробничого відтворення на автотранспортних підприємствах та в транспортному секторі.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Результатом впровадження на практиці механізму управління економічним розвитком автотранспортних підприємств стане зростання ефективності управління, що, в свою чергу, дозволить задовольнити необхідні потреби для розвитку підприємств у відповідності з умовами розширеного відтворення та збільшити ефективність, якість та обсяги надання транспортних послуг, підвищити рентабельність перевезень, спрямувати вивільнені та додатково залучені кошти на вирішення найбільш актуальних проблем транспортних підприємств та їх модернізацію.

Література

1. Базиліук А.В., Назаренко Я.Я. Тарифоутворення у сфері пасажирських перевезень: *Монографія*. К. : НТУ, 2010. 197 с.
2. Бідняк М.Н., Біліченко В.В. Виробничі системи на транспорті: теорія і практика. *Монографія*. Вінниця: УНІВЕРСУМ-Вінниця, 2006. 176 с.
3. Гурнак В.М., Хоменко І.О., Волинець Л.М. Пріоритетні напрямки підвищення фінансової стійкості підприємств транспортної інфраструктури України. *Фінансові дослідження*. №1. 2018. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/find_2018_1_15
4. Куманов В.М., Тюлькіна К.О. Проблеми та перспективи розвитку транспортної інфраструктури: досвід зарубіжних країн та України. *International scientific e-journal*, № 5 (January, 2020). URL: <https://www.ukrlogos.in.ua/10.11232-2663-4139.05.10.html>
5. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13>

References

1. Bazyliuk A.V., Nazarenko Ia.Ia. Taryfotvorennia u sferi pasazhyrskykh perevezen: *Monohrafiia*. K. : NTU, 2010. 197 s.
2. Bidniak M.N., Bilichenko V.V. Vyrobnychi systemy na transporti: teoriia i praktyka. *Monohrafiia*. Vinnytsia: UNIVERSUM-Vinnytsia, 2006. 176 s.
3. Hurnak V.M., Khomenko I.O., Volynets L.M. Priorytetni napriamky pidvyshchennia finansovoi stiiikosti pidpriemstv transportnoi infrastruktury Ukrainy. *Finansovi doslidzhennia*. №1. 2018. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/find_2018_1_15
4. Kumanov V.M., Tiulkina K.O. Problemy ta perspektyvy rozvytku transportnoi infrastruktury: dosvid zarubizhnykh krain ta Ukrainy.

International scientific e-journal, № 5 (January, 2020). URL:
<https://www.ukrlogos.in.ua/10.11232-2663-4139.05.10.html>

5. Natsionalna transportna stratehiia Ukrainy na period do 2030 roku, skhvaleno rozporiadzhenniam Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30 travnia 2018 r. № 430-r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13>