

Власенко Д.О.

*к.е.н., доц., завідувач кафедри економіки і управління
Конотопського інституту Сумського державного університету,
м. Конотоп, Україна*

Підвищення адаптаційних можливостей автотранспортних підприємств

Автотранспортні підприємства, внаслідок постійного дефіциту джерел фінансування капіталомісткого транспортного процесу, мають підвищену чутливість до криз неплатежів. Будь-який дестабілізуючий фактор, такий, як затримка оплати за виконані послуги, а найчастіше і зовсім відсутність попиту на них, а також термінова необхідність закупівлі засобів виробництва через старіння парку та знос деталей, вузлів і агрегатів, може привести до нездатності вчасно здійснювати розрахунки із кредиторами та державою.

Дана проблема кризи неплатежів вирішується шляхом реструктуризації простроченої кредиторської заборгованості перед державою, яка займає в середньому до 70% від загальної суми зобов'язань, що дозволяє стабілізувати фінансове становище підприємств, розв'язавши при цьому їм руки від "павутини" власних боргів.

Як і раніше, гостро постає питання відсутності в повному обсязі джерел фінансування поточної діяльності автотранспортних підприємств (АТП). Класично їх склад містить у собі: прибуток, накопичений капітал підприємства, амортизаційні відрахування, кредити банків і кошти інвесторів. В зв'язку з тим, що основна частина підприємств транспорту збиткова і не має інвестиційної привабливості, виникає проблема відсутності капіталу на транспорті для підтримки навіть простого функціонування.

Кредитна система, що є важливим важелем забезпечення стійкого функціонування транспортного комплексу, має в країні слабкий

розвиток. Усі заходи, які застосовувались владою з питання кредитування транспортного сектору, не давали потрібного результату та носили суперечливий характер.

Підвищення адаптаційних можливостей суб'єктів господарювання на транспорті, на нашу думку, можна добитись шляхом:

- забезпечення вигідності реалізації транспортних послуг за рахунок формування транспортної біржі;
- створення в межах районних територій адаптаційного центру із взаємодопомоги підприємств транспортного комплексу з метою посилення їх адаптаційного потенціалу через перерозподіл матеріальних і грошових коштів.

Функціонування транспортної біржі буде сприяти не тільки координації фінансової діяльності перевізників, але й стабілізації фінансово-валютної системи ринкового механізму економіки країни. Багато економістів [1-5] вважають, і ми розділяємо їхню думку, що біржі та ринок виступають ціностабілізуючим фактором, ефективним засобом контролю над інфляційними процесами, оперативного врівноважування попиту та пропозиції в сфері роздрібної та оптової торгівлі продукцією (послугами).

Але слід враховувати, що біржова діяльність повинна ґрунтуватись на принципі самооплатності [3, с.84], що є досяжним за умови великих обсягів біржових угод. Дана умова може бути виконана на території регіонів нашої країни, де ведуться будівельно-відбудовні та видобувні роботи. Впровадження біржових контрактів ми пропонуємо здійснювати поетапно, враховуючи реальну тенденцію розвитку економіки країни, і, зокрема, окремих регіонів, а також специфіку автомобільного транспорту.

1 етап – розробка нормативної бази організації біржових угод;

2 етап – аналіз динаміки зміни обсягів виробництва транспортних послуг, вивчення ресурсного потенціалу;

3 етап – розробка системи фінансового забезпечення біржової торгівлі та розрахунків;

4 етап – вивчення інфраструктури та основних закономірностей розвитку ринкової економіки країни та регіонів;

5 етап – ознайомлення з перевізниками та споживачами послуг з метою їх подальшого залучення до біржової торгівлі;

6 етап – створення інфраструктури – системи біржової торгівлі послугами транспортного комплексу.

Реалізація даних заходів припускає участь у біржових торгах транспортників і споживачів їх продукції (підприємств) при безпосередньому прямому їхньому контакті, але під чітким державним контролем.

Це дозволить:

1. Прогнозувати ціни (тарифи) на транспортні послуги строком від 1 до 5 років з орієнтацією не тільки на внутрішній, але й світовий ринок. Тим самим виробники страхуються від банкрутства у випадку несприятливого зменшення цін (тарифів) і інфляційних впливів на економіку.

2. Здійснювати рівномірні надходження коштів за реалізований, але ще не виготовлений товар (надану послугу), тобто підприємства одержують безвідсотковий кредит, який можуть витратити на придбання сучасних транспортних засобів, їх деталей, вузлів, агрегатів, своєчасне технічне обслуговування та ремонт автотранспортних засобів, інші елементи ресурсного потенціалу, необхідного для виробничого процесу.

3. Звільнити виробників і інших учасників торгів від пошуку партнерів, вивчення цін на пропоновану продукцію. Отже, знижується ризик неефективного укладання договорів реалізації продукції, тому що ризик негативно впливає на фінансовий стан підприємства та сприяє нагромадженню дебіторської і кредиторської заборгованостей.

4. Надати можливість підприємствам транспортного комплексу вільного доступу до ринкової інформації. Така відкритість інформації для всіх учасників біржової торгівлі дозволить їм конкурувати на рівних умовах.

Література:

1. Бучин Е.Д., Костров В.Н. Маркетинг на транспорте / Е.Д. Бучин. – Н.Новгород: ВГАВТ, 1996. – 320 с.
2. Гончарук О. В. Управление транспортом: Вопр. теории и практики / О.В. Гончарук. – СПб.: Наука. Санкт-Петербург, 1994. – 219 с.
3. Деружинский В.Е. Транспорт в условиях рыночных отношений / О.В. Деружинский. – Ростов-на-Дону: Изд-во РГУ, 1992 – 187 с.
4. Ефимов В.Б., Иванов А.В., Колик А.В. Концепция перспективной системы регулирования и управления транспортно-дорожным комплексом на региональном уровне / В.Б. Ефимов. – М.: АО Трансконсалтинг, 1993 – 41 с.
5. Курбангалиева О.А. Автотранспорт на предприятии / О.А. Курбангалиева. – М.: ГроссМедиа, 2005 – 288 с.