

підприємствами з відбору кадрів у нас в країні є так звані «Рекрутингові агентства», що проводять відбір працівників на замовлення інших компаній, мають бази даних вакансій та осіб, що шукають роботу. Але методи «Assessment-Center» ці агентства не використовують, оскільки вони вимагають дещо більших затрат при замовленні такого роду досліджень та підборі кадрів для замовників. Крім того, галузь спеціалізованого відбору кадрів перебуває поки що на стадії зародження. В Україні не до кінця оцінена важливість ролі спеціалізованих кадрових агентств, і підприємства здебільшого проводять відбір кадрів власними силами, застосовуючи при цьому класичні методики та схеми [7].

1. Герберт Штрुни. «*Verhalten in Organisationen*»: Західносаксонська вища школа. Цвіккау, 1998. Ч.2. 2. Георгій Щекин. *Новое управленческое мышление требует прихода менеджеров нового типа* // Персонал. 6/1998. 3. Габріель Карнер. *Psychoologische Personalauswahl*. Мюнхен, 1995. 4. Арнольд Кітцман. «*Assessment-Center*». Бамберг, Баварія, 1990. 5. Клаус Квеліус. *Fit fürs Assessment Center*. Гамбург, 1993. 6. Рольф Вундерер. *Innovatives Personalmanagement*. Нойвід, 1995. 323 с. 7. Андрій Миронюк, Олена Мозгова. *Як уникнути помилок при доборі кадрів* // Галицькі контракти. 1999. N 8.

УДК 658.012.4:656.013(477)

РАЦІОНАЛЬНЕ ВИКОРИСТАННЯ ФІНАНСОВИХ РЕСУРСІВ ДЛЯ ОНОВЛЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ ТАКСОМОТОРНИХ ПАРКІВ

© Ярошевич Н.Б., 1999

ДУ «Львівська політехніка»

Стаття містить дослідження можливостей раціонального використання фінансових ресурсів основних фінансових джерел автотранспортних підприємств для оновлення рухомого складу; в контексті викладеного розкриваються особливості підприємств таксомоторного обслуговування пасажирів. Пропонуються для практичного використання критерії конкурентопридатності транспортних засобів таксомоторних парків.

The article contains researches of possibilities of rational using of financial resources from main financial sources of autotransport's corporations for renewing of vehicles; in the context of material, the article clears the peculiarities of passengers' taxi-service. There is a number of usefull criterias to evaluate of competitiveness of taxi transports suggested in the article.

Аналіз діяльності транспортних підприємств показує, що значні диспропорції у структурі капіталу, великий ступінь зношеності активної частини основних виробничих фондів, нестача обігових коштів для їх оновлення, важкість вибору відповідної моделі транспортного засобу поміж численними видами і моделями, що пропонуються на рин-

ку, – є загальними найважливішими проблемами автотранспортних підприємств України, що гальмують їх розвиток та знижують ефективність діяльності.

Брак джерел фінансування підприємств приводить відповідно до зниження їх активності особливо щодо оновлення основних виробничих фондів, зокрема рухомого складу. І це змушує підприємства перебувати у стані постійного пошуку цих джерел, передусім тих, які здатні формувати самі підприємства. Як відомо, основними джерелами фінансування для оновлення основних фондів підприємств є прибуток, амортизаційний фонд та кредити. Нереальність оновлення основних фондів за допомогою позичкових коштів зумовлена надто високою їх вартістю для автотранспортних підприємств в сучасних економічних умовах України. На практиці оновлення основних виробничих фондів, як правило, відбувається за рахунок прибутків підприємств. Але прибутків автотранспортних підприємств, які значно знижує досить жорстка конкуренція, недостатньо для забезпечення нормального процесу відтворення основних фондів. Закон України "Про оподаткування прибутку підприємств" від 22.05.1997 р. значно спростив для підприємств способи формування внутрішніх джерел фінансування для оновлення основних виробничих фондів, запропонувавши нову систему визначення розмірів амортизаційного фонду. Але це не принесло очікуваних результатів, оскільки на момент введення в дію Закону рівень зносу основних виробничих фондів перейшов ту межу, за якою стало дуже важко здійснювати відтворення основних виробничих фондів; вартість ремонтів забирала дедалі більше коштів з обігового капіталу і таким чином зменшувалися інвестиційні можливості підприємств.

Аналіз зміни вартості ринкових цін на нові та вживані машини (окрім спеціальних) дозволяє зробити висновок, що нововведені норми прискореної амортизації не відповідають ринковим темпам знецінення машин; нововведена модель амортизації штучно зменшує залишкову вартість основних фондів, чим погіршує фінансове становище підприємств – штучно знижує амортизаційний фонд. Отже, незважаючи на всі зусилля законодавців України, спрямовані на підвищення активності інвестиційної діяльності підприємств в галузі оновлення основних виробничих фондів, недосконалість нової моделі амортизації не сприяє оновленню основних виробничих фондів.

Тому проблема раціонального використання фінансових ресурсів автотранспортних підприємств є особливо актуальною. Виживання в умовах жорсткої конкуренції та конкурентоспроможність автотранспортних підприємств значною мірою буде залежати від конкурентопридатності їх транспортних засобів. Обмежені фінансові ресурси роблять особливо складним та відповідальним завдання прийняття оптимального рішення при виборі відповідної конкурентопридатної моделі транспортного засобу.

Слід до певної міри розмежувати терміни конкурентоспроможність (чи конкурентоздатність) та конкурентопридатність. Зазвичай вживається термін конкурентоспроможність, коли мова йде про товар, про засоби виробництва, угоди, підприємства чи про підприємців. Але, як відомо, конкуренція – це суперництво, боротьба між товаровиробниками за найвигідніші сфери прикладення капіталу, ринки збуту, джерела сировини [1]. Отже, конкурентоспроможність може бути характеристикою лише суб'єктів підприємства, тобто фізичних чи юридичних осіб. Товари чи продукція є лише засобами конкурентної боротьби. В такому контексті словосполучення "конкурентоспроможність

товарів (продукції)” є некоректним і може вживатися лише у переносному смислі. Тобто спроможність конкурувати і перемагати залежить від придатності для цього засобів і методів боротьби – досконалості товарів і комунікацій, ціноутворення, розрахунків тощо.

Введення в професійну лексику поняття конкурентопридатність має не стільки лексичне, скільки методологічне значення – зокрема для розробки і практичного застосування функцій управління конкурентоспроможністю суб'єктів підприємництва $F(x_i)$, аргументами якої є конкурентопридатності засобів і методів (чинників) конкуренції (x_i).

Вагомість і конкурентопридатність чинників конкурентоспроможності можуть принципово відрізнятися залежно від виду і сфери підприємства. В контексті викладеної концепції особливо вирізняється поміж інших видів підприємства таксомоторне обслуговування пасажирів. Для повнішого окреслення проблеми раціонального оновлення рухомого складу автотранспортних підприємств, що здійснюють таксомоторне обслуговування пасажирів, слід відзначити такі особливості, що показують специфіку раціонального оновлення рухомого складу таксомоторних підприємств:

1) Якщо у сфері матеріального виробництва і обміну основним чинником конкуренції є конкурентопридатність товарів, то в транспортному обслуговуванні – конкурентопридатність транспортних засобів, оскільки вони головним чином визначають ціну споживання одиниці послуг. Одним із основних факторів конкурентоспроможності таксомоторних підприємств є плата за пасажирські перевезення, яка значною мірою залежить від ціни споживання транспортного засобу – витрат підприємства на перевезення одного пасажирів на відстань один кілометр.

2) У цій сфері автомобільного обслуговування пасажирів конкуренція розпочалася найраніше, розвивалася високими темпами і на сьогодні вона є однією з найдосконаліших. У зв'язку з тим таксомоторні підприємства вимушені діяти в умовах жорстокої конкуренції.

3) Кожний автомобіль є досить автономним чинником конкуренції, технологічно незалежним засобом виробництва. Тому спрощується вибір засобів з найвищою конкурентопридатністю і за цією міркою – раціональне оновлення рухомого складу транспортних підприємств. Але наявність на ринку України доволі великого асортименту різноманітних транспортних засобів як традиційних вітчизняних моделей, так і привабливіших зарубіжних та моделей спільного виробництва ускладнює проблему вибору найбільш відповідної моделі транспортного засобу. Систематичне поновлення таксомоторних парків давно припинилося, рухомий склад застарів, водночас появилися широкі можливості вибору поміж численними видами і моделями імпортованих автомобілів, переваги і недоліки яких є маловідомими для суб'єктів транспортних послуг

Виникає питання, яким критерієм користуватися, придбаючи транспортний засіб для таксомоторного підприємства. Відповідно до викладеної концепції оновлення рухомого складу таксомоторних парків має здійснюватися на підставі порівняння конкурентопридатності автомобілів з числа тих видів і моделей, які пропонуються вітчизняними і зарубіжними виробниками. Таким критерієм може стати коефіцієнт конкурентопридатності моделі транспортного засобу.

Критерієм конкурентопридатності транспортного засобу є зменшення витрат споживача (в даному випадку автотранспортного підприємства) на одиницю відповідної ро-

боти або іншої корисної дії, тобто, за прийнятою термінологією, зменшення ціни споживання товару. Конкурентопридатність i -ї моделі транспортного засобу можна розрахувати за формулою:

$$\alpha_i = \frac{C(c)_o}{C(c)_i} \cdot K_i, \quad (1)$$

де $C(c)_i$ і $C(c)_o$ – ціна споживання одиниці послуг (пасажиро-кілометра) для автомобілів, які відповідно є об'єктом оцінки ($C(c)_i$) і базою порівняння ($C(c)_o$), грн/пас.-км; K_i – поправковий коефіцієнт для врахування комфортабельності i -го автомобіля відносно бази порівняння, який може визначатися на підставі соціологічного дослідження.

Чим більший коефіцієнт α_i , тим більша конкурентопридатність моделі транспортного засобу і тим меншу плату за пасажирські перевезення може встановити підприємство. Пасажири нададуть перевагу послугам того підприємства, яке встановить меншу плату за перевезення. Якщо середньоарифметичне значення коефіцієнта α_i моделей транспортних засобів підприємства є менший від одиниці, то підприємство в умовах зростання конкуренції прямує до банкрутства.

З цього погляду конкурентопридатність транспортного засобу обернено залежить від його ціни споживання. Ціну споживання $C(c)_i$ можна визначити за формулою:

$$C(c)_i = \frac{C_i + B_i(e)pv}{P_i \cdot T_i}, \quad (2)$$

де C_i – ринкова ціна i -ї моделі транспортного засобу, грошові одиниці; $B_i(e); pv$ – теперішня вартість майбутніх витрат на експлуатацію i -ї моделі транспортного засобу за весь час її використання, грошові одиниці; P_i – продуктивність i -ї моделі за одиницю часу, пасажиро-кілометри; T_i – раціональний строк експлуатації, год.

Середня ціна споживання може бути обчислена як середньоарифметичне значення цін споживання інших, уже наявних у підприємства моделей.

Для спрощення розрахунків теперішню вартість майбутніх витрат на експлуатацію (недисконтований) можна наближено визначати за формулою:

$$B_i = (B_o + C_o a)(1 + \beta t) - C_o a(1 - a)^t, \quad (3)$$

де B_o – експлуатаційні річні витрати після введення в експлуатацію, грн/рік; C_o – ціна нового автомобіля, грн; a – знецінення автомобіля за рік в частках залишкової вартості ($a = 0,15-0,20$); β – витрати часу на ремонти, виражені в частках номінального фонду часу ($\beta = 0,02-0,04$).

Модель транспортного засобу є тоді конкурентопридатною для конкретного підприємства, коли її ціна споживання є меншою, ніж середня ціна споживання інших моделей.

Подані критерії оновлення основних фондів таксомоторних автотранспортних підприємств є привабливим для практичного застосування, але незважаючи на це, наведена методика має і певні недоліки, а саме – труднощі у визначенні раціонального періоду експлуатації. Результати дослідження зміни вартості ринкових цін на нові і вживані машини (окрім спеціальних) та устаткування, показують, що нововведену модель амортизації можна описати показниковою функцією:

$$V_t = V_0(1-a)^t, \quad (4)$$

де V_0 – повна відновна вартість за кон'юнктурними цінами аналогічних машин і устаткування; a – темп річного знецінення, виражений в частках одиниці; t – порядковий рік експлуатації.

Раціональний період експлуатації транспортного засобу можна розрахувати за формулою (1), трансформувавши її у такий вигляд:

$$V_{z_i} = V_{\Pi_i} \cdot (1 - a)^T, \quad (5)$$

де V_{z_i} – залишкова вартість i -ї моделі транспортного засобу, грошові одиниці; V_{Π_i} – початкова вартість i -ї моделі транспортного засобу, грошові одиниці; a – норма амортизації моделі транспортного засобу, частки; T – період експлуатації моделі транспортного засобу, роки.

Незначна відносна похибка варіації означеної залишкової вартості ($\pm 6\%$) свідчить про досить високу достовірність нормативних періодів амортизації, що застосовувалися на практиці. Враховуючи, що

$$V_{z_{i=T}} = V_{\Pi_i}(1-a)^T \approx 0,15V_{\Pi_i},$$

можна визначити раціональний період експлуатації транспортних засобів (значення величини “ a ” – взяте з рівняння $(1-a)^T = 0,15$). Статистичні дослідження на підставі даних, наведених у вітчизняних та зарубіжних автомобільних журналах [2,3], показують, що раціональний період експлуатації транспортного засобу коливається в межах 6-7 років.

1. Предпринимателю. Словарь терминов современного рынка. Ответственный за выпуск В.А.Турович / МП "Партнер- 3". 1991. С.31. 2. Автомаркет. 1997. № 12. С.10-14. 3. "TAUTO-JOURNAL". 1980. № 19. С.136-138; 1980. № 20. С.120-122.