

**В.В. Біліченко, д.т.н., проф.  
Є.В. Смирнов, асист.**

*Вінницький національний технічний університет*

## ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ ПРИ ВИЗНАЧЕННІ СТРАТЕГІЙ ТЕХНІЧНОГО РОЗВИТКУ

*В роботі запропоновано систему показників оцінки ефективності роботи автотранспортних підприємств, яка застосовується при визначенні стратегій їх технічного розвитку. Дана система показників заснована на системі показників PIMS, яка була вдосконалена з метою врахування особливостей автомобільного транспорту, як галузі народного господарства, та сучасних умов господарювання.*

**Ключові слова:** *автомобільний транспорт, технічний розвиток, система показників.*

**Постановка проблеми.** Оцінка ефективності роботи підприємств автомобільного транспорту є однією з важливих задач, яка стоїть перед управлінським персоналом при визначенні стратегій технічного розвитку підприємства. Це вимагає формування такої системи показників виробничо-господарської діяльності, яка адекватно відображає результати діяльності автотранспортного підприємства (АТП) в сучасних умовах господарювання.

За часів планово-адміністративної економіки система показників була представлена двома наборами показників:

- директивними показниками, що задаються, по яких підприємство звітувало перед вищим органом;
- розрахунковими показниками, що використовувалися для внутрішнього планування і аналізу (звичайно перелік останніх був більш широкий і містив у собі такі характеристики діяльності підприємства, що визначали величину директивних показників).

**Викладення основного матеріалу.** При цьому кількість і склад цих показників постійно змінювались: у роки лібералізації й економічних реформ, що розширюють господарську самостійність підприємств, система показників звужувалась (головним чином за рахунок директивних показників); і навпаки, під час посилення централізованих методів управління економікою вона розширювалась.

При переході економіки на ринкові механізми господарювання директивні показники зникли як такі; підприємствам була надана повна самостійність, якою вони можуть користатися на свій розсуд. Природно, що не всі підприємства зуміли правильно скористатися цією ситуацією. У результаті роль і значення планування і системи економічних показників діяльності підприємств істотно знизилася. Перестали складатися техтрансфінплани підприємства, аналізуватися динаміка зростання виробництва і т. ін. Та й сформована загальноекономічна ситуація, що вимагала вирішення проблем виживання підприємств, відсунула на задній план питання внутрішнього планування.

Більш того, різке погіршення економічних умов (інфляція, обвальний спад виробництва, зниження попиту тощо) поставили багато підприємств у кризовий і передкризовий стан, що вимагало істотної зміни системи показників і, зокрема, використання фінансових показників, показників стійкості роботи підприємства, характеристик запасу його міцності і т. ін. Однак ці показники вторинні, вони, як правило, визначаються положенням фірми на ринку, але саме аспекти ринкового позиціонування підприємства не знаходять свого достатнього відображення в системі показників його діяльності.

Виходячи з цього, багато існуючих науково-практичних, таких як [1], які і досі застосовуються при плануванні виробничо-господарської діяльності багатьох існуючих АТП, не відповідають сучасним умовам господарювання, а отже не можуть бути застосовані. Однією з досить поширених систем показників оцінки ефективності роботи підприємств в світовій практиці є система показників PIMS. Однак дана модель показників розроблялася і застосовувалася для оцінки діяльності всіх підприємств, а тому, для більш ефективного застосування для АТП потребує певного вдосконалення з метою врахування специфіки галузі та особливостей економічних процесів сучасної України [2].

Виходячи з цього, можна ствердити, що така система показників повинна базуватися на оцінці ринкової ситуації, виробничо-господарської діяльності та конкурентної ситуації. Оцінка конкурентної ситуації ринку детально розглянута в [2, 3], і повністю відповідає дійсності.

На наш погляд, оцінку ефективності виробничо-господарської діяльності АТП доцільно проводити за такими показниками:

1. Норма прибутку на капітал (рентабельність):

$$S_1(t) = \frac{M(t)}{A(t)}, \quad (1)$$

де  $M(t)$  – прибуток підприємства в період  $t$ ;

$A(t)$  – капітал (активи) підприємства за цей же період.

Цей показник є аналогом добре відомого показника рентабельності, характеризує відносну прибутковість підприємства, розраховану стосовно його капітальних ресурсів, і не має потреби в особливих коментарях. Варто лише зазначити, що залежно від виду прибутку, використовуваного при розрахунку  $S_1(t)$ , він може варіюватися і приймати різні значення. Наприклад, прибуток може бути балансовий чи чистий (за винятком податків і інших платежів). Крім того, у знаменнику співвідношення (1) у ряді випадків можуть бути використані не тільки власні транспортні засоби підприємства, але і загальна сума транспортних засобів з урахуванням орендованих чи позикових. Конкретний варіант розрахунку показника  $S_1(t)$  обирається, виходячи з мети і завдань аналізу діяльності підприємства.

2. Фондовіддача підприємства визначається як:

$$S_2(t) = \frac{V(t)}{A(t)}, \quad (2)$$

де  $V(t)$  – обсяг перевезень в період  $t$  (у натуральному, а частіше – грошовому вираженні);

$A(t)$  – активи підприємства в цей же період.

Модифікацією цього показника, який найбільше використовують, є його розрахунок по відношенню не до всіх активів, а до основних виробничих фондів підприємства.

3. Продуктивність капіталу:

$$S_3(t) = \frac{D(t)}{A(t)}, \quad (3)$$

де  $D(t)$  – величина доданої вартості за період  $t$ ;

$A(t)$  – величина капіталу (активів) у той же період.

Показник  $S_3(t)$  характеризує співвідношення між доданою вартістю і капіталом, і відбиває рівень його активності, здатності «збільшувати вартість» у процесі виробництва. Цей показник істотно залежить від результатів роботи конкретного підприємства.

4. Продуктивність праці:

$$S_4(t) = \frac{V(t)}{N(t)}, \quad (4)$$

де  $V(t)$  – обсяг виконаних перевезень в період  $t$ ;

$N(t)$  – чисельність виробничого персоналу за той же період.

Цей показник також має різні модифікації в залежності від конкретної задачі аналізу підприємства.

5. Ступінь використання виробничих потужностей:

$$S_5(t) = \frac{\Phi(t)}{\Phi_n(t)}, \quad (5)$$

де  $\Phi(t)$  – фонд часу працюючого рухомого складу в період  $t$ ;

$\Phi_n(t)$  – потенційний фонд часу роботи рухомого складу в той же період.

Цей показник особливо важливий у сучасній ситуації, що характеризується значним обсягом транспортних потужностей, що простоюють на підприємствах. У тому випадку, якщо  $S_5(t)$  суттєво менший за одиницю (наприклад,  $S_5(t) \in [0,5 - 0,6]$ ), доцільно ставити питання про реструктуризацію підприємства, створенні на його основі малих фірм, лізингу його або прямої реалізації його на сторону.

6. Запас міцності підприємства (абсолютний і відносний):

$$S'_6(t) = P(t) - P_0, \quad (6)$$

$$S''_6(t) = \frac{S'_6(t)}{P(t)}, \quad (7)$$

де  $P(t)$  – обсяг перевезень у період  $t$ ;  $P_0$  – точка беззбитковості підприємства, яка обумовлена на основі фінансового аналізу його діяльності.

Як відомо, точка  $P_0$  визначається рівністю валової маржі (сума змінних витрат і прибутку). У точці  $P_0$  підприємство має нульовий прибуток; у випадку  $P(t) > P_0$  підприємство має позитивний прибуток, причому, чим більше величина різниці  $(P(t) - P_0)$ , тим більшим запасом міцності володіє підприємство, тим більше воно стійке стосовно коливань ринкового середовища.

7. Показники зміни основних показників виробничої діяльності підприємства.

Ця група показників призначена для аналізу основних тенденцій розвитку підприємства й оцінки його динамічних характеристик.

Індекс зростання прибутку підприємства:

$$S'_r(t) = \frac{M(t)}{M(t-1)}, \quad (8)$$

де  $M(t)$  і  $M(t-1)$  – прибуток підприємства в  $t$ -му і  $(t-1)$ -му періодах відповідно.

Індекс динаміки основних виробничих фондів підприємства:

$$S''_r(t) = \frac{A(t)}{A(t-1)}, \quad (9)$$

де  $A(t)$  і  $A(t-1)$  – вартість основних виробничих фондів підприємства у відповідних періодах.

Цей показник важливий для тих підприємств, для яких основним лімітуючим фактором є основні фонди підприємства. Динаміка цього показника визначає зростання виробничих потужностей та динаміку обсягів перевезень.

Індекс зростання рентабельності підприємства

$$S'''_r(t) = \frac{S_1(t)}{S_1(t-1)} \quad (10)$$

Показник  $S'''_r(t)$  з урахуванням формул (8), (9) і (1) може бути розрахований також по-іншому:

$$S'''_r(t) = S'_r(t) \cdot \frac{A(t-1)}{A(t)} = \frac{S'_r(t)}{S''_r(t)}. \quad (11)$$

Показник зростання якості перевезень:

$$S^{re}_r(t) = \frac{q_1(t)}{q_1(t-1)}, \quad (12)$$

$$S^{re}_r(t) = \frac{q_2(t)}{q_2(t-1)}, \quad (13)$$

де  $q_1(t)$  і  $q_2(t)$  – показники якості наданих послуг у відповідних періодах. При цьому  $q_1(t)$  – показник, що оцінює головним чином техніко-економічні аспекти якості послуг, обумовлені безпосередньо роботою підприємства. Цей показник якості специфічний для різних виробництв; характеризується індивідуалізованими методиками розрахунку; це показник якості у вузькому трактуванні цього терміну найбільш придатний для характеристики стану підприємства. Поряд з ним може бути розрахований і показник  $q_2(t)$  що характеризує в більш широкому плані якість транспортних послуг – з позицій клієнта. Крім техніко-економічних параметрів він містить у собі оцінку співвідношення ціни з техніко-економічними даними на перевезення. Цей показник важко формалізується і звичайно оцінюється з використанням методів експертних оцінок і використовується частіше для оцінки ринкового стану підприємства.

Розглянута група показників сформульована таким чином, що всі вони мають таку властивість: при їхніх значеннях, що перевищують одиницю, вони є індикаторами позитивних тенденцій динаміки підприємства і вказують на його зростання; при їхніх значеннях, менших одиниці, динаміка підприємства відбувається в небажаному напрямку.

Оцінку ринкової ситуації АТП, на наш погляд, доцільно проводити за такими показниками:

1. Індекс зростання обсягу перевезень:

$$R_1(t) = \frac{P(t)}{P(t-1)}, \quad (14)$$

де  $P(t)$  і  $P(t-1)$  – обсяги перевезень у  $t$ -му і  $(t-1)$ -му періодах (роках) відповідно.

Зазначимо, що тут і далі показники обсягів перевезень можуть розраховуватись як у грошовому, так і в натуральному вигляді.

2. Ефективність маркетингу:

$$R_2(t) = \frac{P(t)}{Z_m(t)}, \quad (15)$$

де  $P(t)$  — обсяг транспортних послуг у  $t$ -ому періоді;  $Z_m(t)$  — витрати на маркетинг.

Цей показник характеризує величину «віддачі» на одиницю маркетингових витрат. Чим вище  $R_2(t)$ , тим більш ефективний маркетинг. Зазначимо, що при невеликому часовому інтервалі (день, тиждень, місяць) необхідно вводити лаг запізнювання  $r$ , що відображає час реакції ринку на проведені заходи. У цьому випадку (15) модифікується до такого вигляду:

$$R_2(t) = \frac{P(t)}{Z_m(t-r)}, \quad (16)$$

3. Показник супротиву ринку:

$$R_3(t) = \frac{Z_m(t)}{P(t)} = \frac{1}{R_2(t)}. \quad (17)$$

Очевидно, що цей показник є зворотним стосовно показника  $R_2(t)$ ; він віддзеркалює середню величину витрат на маркетинг, необхідних для перевезень одиниці вантажу. Чим вище  $R_3(t)$ , тим тяжче здійснювати просування послуги на ринку, і тим більше потрібно для цього витрат.

**Висновок.** Запропонована в роботі система показників дозволяє з достатньою точністю та адекватністю оцінити ефективність роботи підприємств автомобільного транспорту в сучасних умовах господарювання. Дана система показників є вдосконаленою системою показників PIMS, в якій враховано особливості автомобільного транспорту, як галузі народного господарства та особливості сучасних економічних відносин в Україні.

#### Список використаної літератури:

1. Справочник інженера-економіста автомобільного транспорту / С.Л. Голованенко и др. ; под. ред. С.Л. Голованенко. – 3-е изд., перераб. и доп. – К. : Техника, 1991. – 351 с.
2. Бідняк М.Н. Виробничі системи на транспорті: теорія і практика : монографія / М.Н. Бідняк, В.В. Біліченко. – Вінниця : УНІВЕРСУМ-Вінниця, 2006. – 176 с.
3. Біліченко В.В. Показники конкурентної ситуації автотранспортних підприємств при розробці проектів технічного розвитку виробництва / В.В. Біліченко, Є.В. Смирнов, С.В. Цимбал // Вісник Східноукраїнського національного університету ім. Володимира Даля. – 2007. – № 6 (112). – С. 56–59.

БІЛІЧЕНКО Віктор Вікторович – доктор технічних наук, професор, завідувач кафедри «Автомобілі та транспортний менеджмент» Вінницького національного технічного університету.

Наукові інтереси:

– організація виробничих процесів на транспорті.

Тел.: (8-0432)598–438.

E-mail: bilichenko\_v@mail.ru.

СМИРНОВ Євгеній Валерійович – асистент кафедри «Автомобілі та транспортний менеджмент» Вінницького національного технічного університету.

Наукові інтереси:

– розвиток підприємств автомобільного транспорту.

Тел.(8-0432)598–438.

E-mail: zhekasmirnov@bigmir.

Стаття надійшла до редакції 20.08.2014