

## АСПЕКТИ ДОСЛІДЖЕННЯ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ ЧЕРЕЗ ТРАНСФОРМАЦІЮ

Деякі теоретичні аспекти проблеми трансформаційних процесів на транспортних підприємствах розглянуті в працях М.Н. Бідняка, Є.С. Кузнецова, О.М. Ложачевської, В.М. Бобровника, В.Є. Канарчука, О.П. Левченко, Г.Ю. Олійника, І.В. Шевченко, В.Г. Седого, О.М. Бабій

Так в роботі В.М. Бобровника [1] розглянута методика управлінської трансформації автотранспортних підприємств. Зазначено, що більшість підприємств, які змінили свою форму власності з державної на колективну та приватну здебільшого залишили систему управління, яка була ефективною при плановій економіці, проте зовсім не відповідає вимогам ринку. Заслугове уваги запропонована модель діагностики організаційної структури управління підприємствами автомобільного транспорту, яка базується на аналізі факторів впливу на процес її побудови та взаємодії оціночних показників (кількісних і якісних) виробничо - господарської діяльності підприємства.

Науковий інтерес становить розроблена автором інтегрована система управління автотранспортними підприємствами в ринкових умовах.

Однак при переході підприємств до ринкових умов відбувається не тільки трансформація підсистеми управління а й трансформація структурної, функціональної, та організаційної підсистем підприємства, що не враховано в даній роботі. Також не враховані взаємозв'язки при трансформації між цими підсистемами.

Досить цікавим є підхід Козицької Г. В. [2] до вибору стратегічних напрямків реструктуризації підприємств, який базуються комплексній системі оцінки: визначенні абсолютної і відносної інтегральної оцінки реструктуризаційного потенціалу підприємства. Автор пропонує інтегральну абсолютну оцінку реструктуризаційного потенціалу ( $I_{opn}^{ab}$ ) розраховувати за формулою:

$$I_{opn}^{ab} = \frac{1}{m \times n} \sum_{j=1}^m \sum_{i=1}^n \alpha_i B_i, \quad (1)$$

де  $\alpha_i$  - ваговий коефіцієнт  $i$  - го елемента реструктуризаційного потенціалу,  $\alpha_i < 1$ ;  $B_i$  - експертна оцінка  $i$  - го елемента реструктуризаційного потенціалу;  $n$  - кількість елементів реструктуризаційного потенціалу;  $m$  - кількість експертів.

Розрахунок інтегральної відносної оцінки реструктуризаційного ( $I_{opn}^e$ ) потенціалу пропонується здійснювати за формулою:

$$I_{opn}^e = \frac{I_{opn}^{ab}}{I_{\max pn}^{ab}} \times 100\%, \quad (2)$$

де  $I_{\max pn}^{ab}$  - максимальна інтегральна абсолютна оцінка реструктуризаційного потенціалу.

Вибір же форм реструктуризації підприємств пропонується проводити на комплексній основі за допомогою критеріїв: значення підрозділу для стратегічного розвитку підприємства, рівень конкурентоспроможності виготовленої підрозділом продукції, прибутковість підрозділу.

Проте дана методика не є універсальною, стосується лише структурного аспекту трансформації, а система оціночних критеріїв повинна бути адаптована для певних категорій підприємств, в тому числі автотранспортних. Варто також відзначити, що на основі оцінки потенціалу не завжди можна вибрати напрямок реструктуризації.

В роботі [3] пропонується три основні напрямки реструктуризації автотранспортних підприємств: розукрупнення, спеціалізація, злиття (об'єднання, приєднання). Визначення

найоптимальнішого з них пропонується проводити за допомогою розробленої імітаційної моделі, яка дозволяє за допомогою програмного продукту сформувавши оптимальний варіант стратегії реструктуризації.

Сама ж методика вибору пріоритетних напрямків та формування стратегії реструктуризації автотранспортних підприємств включає п'ять етапів: аналіз конкурентоспроможності АТП, аналіз ринку, визначення напрямів реструктуризації, формування оптимальної стратегії реструктуризації, оцінювання ефективності реструктуризації.

Вибір найоптимальнішої стратегії реструктуризації пропонується проводити за максимальним значенням критерію ефективності реструктуризації автотранспортних підприємств  $E_{АТП}^P \rightarrow \max$ . Даний критерій є відношенням сумарного прибутку до витрат (у тому числі додаткових) і обчислюється за формулою:

$$E_{АТП}^P = \frac{\sum_{i=1}^N \Pi_i + \Phi H_{\text{доо}} - Z_{\text{доо}} + \Pi_{\text{інв}}}{\sum_{i=1}^N PC_i Zk_{1i} + Z_{\text{доо}} + Z_{\text{інв}}} \cdot 100, \quad (1.3)$$

де  $E_{АТП}^P$  - критерію ефективності реструктуризації;  $\sum_{i=1}^N \Pi_i$  – прибуток від експлуатації зайнятого рухомого складу;  $\Phi H_{\text{доо}}$  – фінансові додаткові надходження, які включають економію від суми продажу або оренди автомобілів, які будуть виводитись з експлуатації та економію у витратах за рахунок вивільнення працівників;  $Z_{\text{доо}}$  – додаткові витрати АТП, що включають витрати на простій рухомого складу, витрати від відхилення заявок, які АТП не змогло задовольнити;  $\Pi_{\text{інв}}$  – середньорічний прибуток, отриманий за рахунок інвестування;  $Z_{\text{інв}}$  – витрати від залучення інвестицій.

Однак дана робота враховує лише структурний аспект трансформації, і запропонована методика не може в чистому вигляді використовуватись при комплексному розгляді розвитку автотранспортних підприємств через трансформацію.

Недоліком є й те, що за методикою вибір пріоритетних напрямів проведення реструктуризації автотранспортного підприємства здійснюється лише на основі SWOT-аналізу.

Аналіз існуючих на сьогоднішній день наукових праць показав, що більшість з них висвітлюють лише окремі аспекти проблеми трансформаційних процесів на підприємствах, і лише деякі з них мають системний комплексний характер, проте вони не враховують специфіки підприємств автомобільного транспорту.

Головна специфічна особливість підприємств автомобільного транспорту полягає в умовах роботи, адже продукцією є послуги по перевезенню (пасажирів та вантажів), послуги по підтримці рухомого складу в роботоздатному стані. Саме перевезення є основним предметом купівлі-продажу. Даним послугам притаманні такі характеристики як: невідчутність, невідокремленість від джерела, несталість якості та незбережність [4]. Також специфічною особливістю автомобільного транспорту є те, що виробничий процес в цій галузі матеріального виробництва складається з роботи рухомого складу на лінії і технічного забезпечення транспортних засобів на виробничій базі.

Враховуючи вищесказане варто відмітити, що проблемним питанням залишається визначення складу трансформаційних процесів на підприємствах автомобільного транспорту.

На думку здобувача, варто при дослідженні трансформаційних процесів на автотранспортних підприємствах розглядати динамічний аспект у поєднанні зі структурним, функціональним, організаційним та управлінським аспектами.

Це пов'язано з тим, що статичний аспект дослідження фіксує властивості АТП в даний момент часу, а динамічний враховує, що трансформація систем в ринкових умовах – це лише один із етапів їх розвитку.

Структурний аспект передбачає структурну перебудову. Структура підприємства – це логічні взаємини рівнів управління і підсистем об'єкту управління, побудовані у формі, що дозволяє найефективніше досягати цілей підприємства. Структура має за мету реалізацію цілей підприємства, та відображає його внутрішній стан, розташування його елементів і зв'язків в часі і просторі. Це своєрідна потенційна якість системи, що виявляється в процесі її функціонування. Для підприємств автомобільного транспорту це можуть бути: зміна потужності, зміна розмірів, зміна структури виробництва (спеціалізація).

Функціональний аспект передбачає зміни функцій. Функції підприємства – це те, що виражає зміст підприємства через прояв специфічних його властивостей, які виявляються у внутрішніх або зовнішніх взаємодіях і носять характер певного виду «діяльності» того чи іншого елементу системи. Функції також призначені для реалізації цілей підприємства. Тому структура і функції єдині і служать одній меті. Стосовно підприємств автомобільного транспорту це можуть бути зміни функцій окремих одиниць рухомого складу, зміни процесу функціонування автотранспортного підприємства (змінний режим виробництва), зміни розміщення рухомого складу (дислокація).

Організаційний аспект дослідження передбачає зміни в організації виробництва. Організація виробництва передбачає підготовку виробництва, оптимізацію виробничої потужності та виробничої структури підприємств, організацію виробничих процесів, створення технічної і технологічної підсистем, оперативне управління виробництвом. Також вона відображає певний лад всієї сукупності відносин, зв'язків і взаємодій між елементами і процесами, об'єднаними в єдине ціле. Чим вище рівень організованості транспортного підприємства, тим ясніше виражена його структура. Для підприємств автомобільного транспорту організаційними змінами можуть бути: зміна рівня організації виробничих процесів, створення нових виробничих дільниць, зміна цільових установок на перспективу.

Управлінський аспект дослідження передбачає зміни в управлінні виробництвом. Управління (у вузькому сенсі) — це дія із зміни режиму роботи системи, направлена на підвищення її продуктивності або якості випускаючої продукції. «Управління виробництвом - це складний, цілеспрямований, безперервний соціально-економічний і організаційно-технічний процес дії керуючої системи на конкретний керований об'єкт (цех, відділ, підприємство, об'єднання, галузь і т. п.) по відповідній технології за допомогою системи методів і технічних засобів з метою досягнення керованою системою заданих техніко-економічних і соціальних параметрів».

Зміни в управлінні підприємствами автомобільного транспорту можуть передбачати: запровадження стратегічного управління, впровадження інновацій (нововведень) з пошуком інвесторів, зміну методів управління.

Відкритими залишаються і питання вибору напрямків та стратегій розвитку підприємств автомобільного транспорту через трансформацію.

Аналізовані методики проведення трансформаційних змін носять не комплексний характер, а висвітлюють лише деякі аспекти проблеми, та мають ряд обмежень, які не дозволяють застосовувати їх в повному об'ємі до вітчизняних підприємств автомобільного транспорту, що й обумовлює необхідність подальших досліджень в даній області.

#### **Список використаних джерел:**

1 Бобровник В. М. Трансформація організаційних структур управління підприємствами (на прикладі автотранспортних послуг) : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.06.01 / В. М. Бобровник. – Хмельниц., 2003. – 21 с.

2 Козицька Г. В. Реструктуризація підприємств в умовах ринкових відносин : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.04 / Г. В. Козицька. М., 2008. – 23 с.

3 Шевченко І. В. Формування стратегії реструктуризації автотранспортних підприємств: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.00.04 / І. В. Шевченко. – К., 2008. – 21 с.

4 Організація виробничих процесів на транспорті в ринкових умовах / [Канарчук В.Є., Лудченко О.А., Барілович Л.П. та ін.]. – К. : Логос, 1996. – 348с. – ISBN 5-7763-8656-х.

Огневий Віталій Олександрович – асистент кафедри автомобілів та транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет.