

$$- 0,00493 * 0,863 = 2,0241.$$

Коефіцієнт загальної ліквідності вітчизняних промислових підприємств у 2013 році буде становити:

$$K_{\text{зл}} = -12,8413 + 1,42915 * 3,739 + 10,19857 * 0,365 + 1,1611 * 1,208 + 0,7033 * 0,77 + 3,453 * 0,863 = 1,1489.$$

Отже, даними регресійними моделями можуть користуватися як окремі промислові підприємства, так і їхні об'єднання. Якщо прогнозні результати входять у допустимі межі з плану санації, значить підприємство має достатню санаційну спроможність для проведення фінансового оздоровлення.

Санаційну можливість підприємства необхідно розглядати з позиції фінансово-економічної стійкості, тобто здатності підприємства як системи ефективно трансформувати фінансові ресурси з максимальною економічною вигодою і мінімальним ризиком, в основі якої закладені два взаємозалежних фактори: поточні активи, котрі забезпечують прибуток і необхідний обсяг готівки, а також можливості зростання нових капіталовкладень, які призведуть до збільшення обсягів прибутку і готівки в майбутньому у поєднанні з терміном «потенціал»: виробничий, економічний, фінансовий, кадровий, ресурсний, який характеризує ефективність функціонування підприємства. Отже, в процедурі санації доречно вживати термін «санаційний потенціал», який можна охарактеризувати на основі сукупності оцінки таких характеристик, як «ефективність», «фінансова рівновага», і «ризик» [8, с. 234].

Запропонована система показників оцінки санаційного потенціалу є першим етапом комплексної оцінки стратегії санації, на основі якої будується рейтингова методика ранжування підприємств. Результати ранжування можуть бути використані різними користувачами: керівниками підприємств, інвесторами, аудиторями, органами державного управління, постачальниками, кредиторями.

#### Висновки

За допомогою розроблених моделей визначення санаційної спроможності підприємства можна проаналізувати його здатність до фінансового оздоровлення за допомогою прогнозування рентабельності капіталу, оборотності обо-

ротних активів та загальної ліквідності підприємства. Дані показники запропоновано визначати за допомогою мультиплікативних факторних залежностей. Використовувати такі моделі для оцінки санаційної спроможності можуть як окремі підприємства, так і державні органи для конкретних видів економічної діяльності та економіки в цілому.

#### Список використаних джерел

1. Булович Т. В. Основні підходи до визначення результативності управління санаційною спроможністю підприємства / Т.В. Булович // Вісник Донецького університету економіки та права. – 2009. – №2. – С. 174–178.
2. Булович Т.В. Управління санаційною спроможністю підприємства як передумова його виживання / Т.В. Булович // Вісник Хмельницького національного університету. – 2009. – №4, т. 2. – С. 161–167.
3. Булович Т.В. Порівняльна характеристика методичних підходів до оцінки санаційної спроможності підприємства / Т.В. Булович // Вісник Хмельницького національного університету. – 2009. – №6. – С. 11–15.
4. Державна служба статистики України [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. – Назва з екрана.
5. Карпунь І.Н. Управління фінансовою санацією підприємства: навч. посібн. / І.Н. Карпунь. – Львів: «Магнолія–2006», 2009. – 418 с.
6. Копилук О.І. Фінансова санація та банкрутство підприємств: навчальний посібник / О.І. Копилук, А.М. Штангрет. – К.: Центр навчальної літератури, 2005. – 168 с.
7. Ліснічук О.А. Розрахунок санаційного потенціалу підприємства: зарубіжний досвід та вітчизняна практика / О.А. Ліснічук // Інноваційна економіка. – 2012. – №5. – С. 51–56.
8. Передерієва С. Критерії оцінки санаційного потенціалу підприємства-боржника / С. Передерієва // Економічний аналіз. – 2011. – Випуск 9, Частина 3. – С. 233–236.
9. Терещенко О.О. Антикризове фінансове управління на підприємстві: [монографія] / О.О. Терещенко. – К.: КНЕУ, 2006. – 268 с.
10. Терещенко О.О. Фінансова санація та банкрутство підприємств: навчальний посібник / О. О. Терещенко. – К.: КНЕУ, 2000. – 412 с.
11. Тюріна Н.М. Управління фінансовою санацією підприємства: підручник / Н.М. Тюріна, Н.С. Карвацка. – Львів: «Новий Світ–2000», 2008. – 396 с.

О.О. КОРОЛЬКОВА,  
аспірантка, Севастопольський національний технічний університет

## Вплив вступу України до СОТ на ринок пасажирських перевезень автотранспортних підприємств м. Севастополя

У статті прогноуються можливі позитивні і негативні наслідки членства України в СОТ для пасажирських автотранспортних підприємств м. Севастополя. І дається оцінка можливості приходу іноземних інвесторів на ринок транспортних послуг міста Севастополя.

В статье прогнозируются возможные положительные и отрицательные последствия членства Украины в ВТО для пассажирских автотранспортных предприятий г. Севастополя. И дается оценка возможности прихода иностранных инвесторов на рынок транспортных услуг города Севастополя.

## ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

*The article predicted the possible positive and negative consequences of Ukraine's membership in the WTO for passenger road transport enterprises of Sevastopol. And assesses the possible arrival of foreign investors in the market of transport services in the city of Sevastopol.*

**Постановка проблеми.** Актуальність теми дослідження пов'язана з тим, що в середині травня 2008 року Україна стала 152 повноправним членом Світової організації торгівлі (СОТ). Це призвело до необхідності використання українськими підприємствами правових норм у сфері міжнародного обміну товарами, послугами та об'єктами інтелектуальної власності на основі принципів лібералізації міжнародної торгівлі, охорони інтелектуальної власності, ліквідації обмежень на рух капіталів, а також вирівнювання умов ведення іноземного та національного бізнесу.

Членство України в СОТ розглядалося вищими державними органами як системний фактор розвитку національної економіки, сприяє створенню прозорого середовища для залучення іноземних інвестицій. Завдяки приєднанню України до СОТ українські підприємства отримали можливість розширення ринків збуту продукції (послуг), реалізації ефективних стратегій продажів, збільшення експортного потенціалу та обсягів інвестування в національне виробництво.

Діяльність СОТ направлена на створення сприятливих умов для міжнародної торгівлі товарами і послугами і регулюється низкою угод, спрямованих на зниження ставок митних тарифів і усунення нетарифних бар'єрів, а також надання національного режиму іноземним товарам, що надходять на внутрішній ринок України.

Найбільшу вигоду від вступу в СОТ отримують експортно-орієнтовані галузі: металургія, хімічна промисловість, видобуток неенергетичних матеріалів. А збитки понесуть, перш за все, компанії з найбільш незахищених секторів економіки зі значною часткою імпорту: це аграрний комплекс, легка промисловість і машинобудування, включаючи українських виробників автомобілів [1].

Прогноз можливих позитивних і негативних наслідків членства України в СОТ є надзвичайно актуальним і відповідальним процесом у рамках побудови моделі української економіки, в результаті якого мають бути сформовані і формалізовані основні бізнес-процеси функціонування всіх секторів економіки.

**Аналіз досліджень та публікацій з проблеми.** Аналіз останніх досліджень з прогнозом наслідків вступу України до

СОТ показав, що пройшло ще недостатньо часу для того, щоб говорити про стійкі тенденції цього процесу. Доцільно його розглядати з позицій апіорі нестійкого явища, що формується в даний час. У зв'язку з цим дуже важливим є всебічний моніторинг вітчизняних і зарубіжних публікацій з означеної в цій статті проблеми. Його слід розглядати не тільки в розрізі наслідків вступу України до СОТ, а й тих, найяскравіших, які передували вступу, будучи свого роду прогнозної моделлю відкритої економіки.

**Мета статті** – прогноз можливих позитивних і негативних наслідків членства України в СОТ для пасажирських автотранспортних підприємств м. Севастополя.

**Виклад основного матеріалу.** Система транспортно-дорожнього комплексу є однією з ключових галузей будь-якого міста, від безперервної та ефективної роботи якої залежить функціонування інших пов'язаних галузей і регіону в цілому. До складу системи міського громадського транспорту загального користування м. Севастополя входять такі види транспорту: морський, залізничний, авіаційний, автомобільний, електротранспорт.

Для задоволення потреб населення пасажирські перевезення здійснюються на 102 міських і приміських маршрутах, з яких 36 автобусних маршрутів за регульованим тарифом протяжністю 354 км, 66 маршрутів мікроавтобусів та автобусів, які працюють як у звичайному режимі, так і в режимі маршрутного таксі, протяжністю 1325 км, 12 тролейбусних маршрутів протяжністю 12,5 км.

Існуючу маршрутну мережу обслуговують 15 автотранспортних підприємств на 424 автобусах великої і середньої місткості, на 484 автобусах малої місткості (мікроавтобуси до 20 місць), 83 тролейбусах, 8 катерах і одному поромі.

Основним видом транспорту для севастопольців є автобусний транспорт загального користування, який здійснює перевезення пасажирів в усіх районах міста. До 90-х років основним видом транспорту був тролейбусний, а автобуси здійснювали перевезення пасажирів тільки в тих місцях, де не були прокладені тролейбусні лінії. Потім поступово тролейбуси почали виходити з ладу, і їхня кількість зменшилася з 164 до 83 одиниць, а суттєвої заміни автобусного парку так і не відбувалося. Нішу поступово зайняли автобуси, кожен рік стали з'являтися нові маршрути, але без попереднього обстеження пасажиропотоків і належного обґрунтування. Все це призвело до того, що основні транспортні магістралі перевантажені, існуюча маршрутна мережа не-

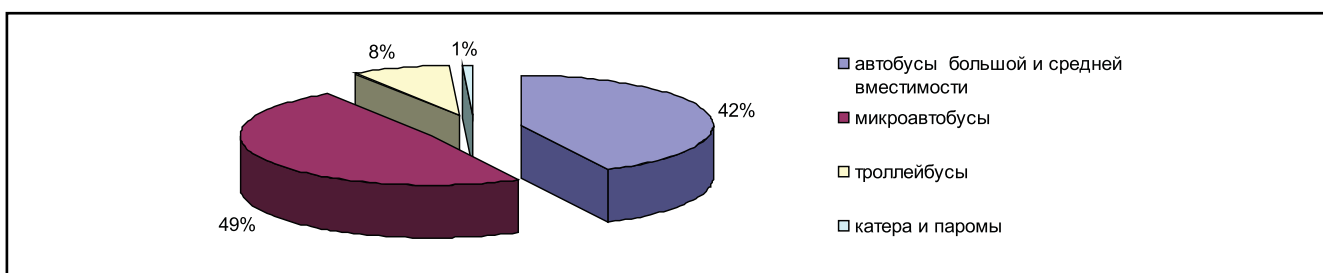


Рисунок 1. Структура транспортних засобів, що здійснюють перевезення пасажирів [4]

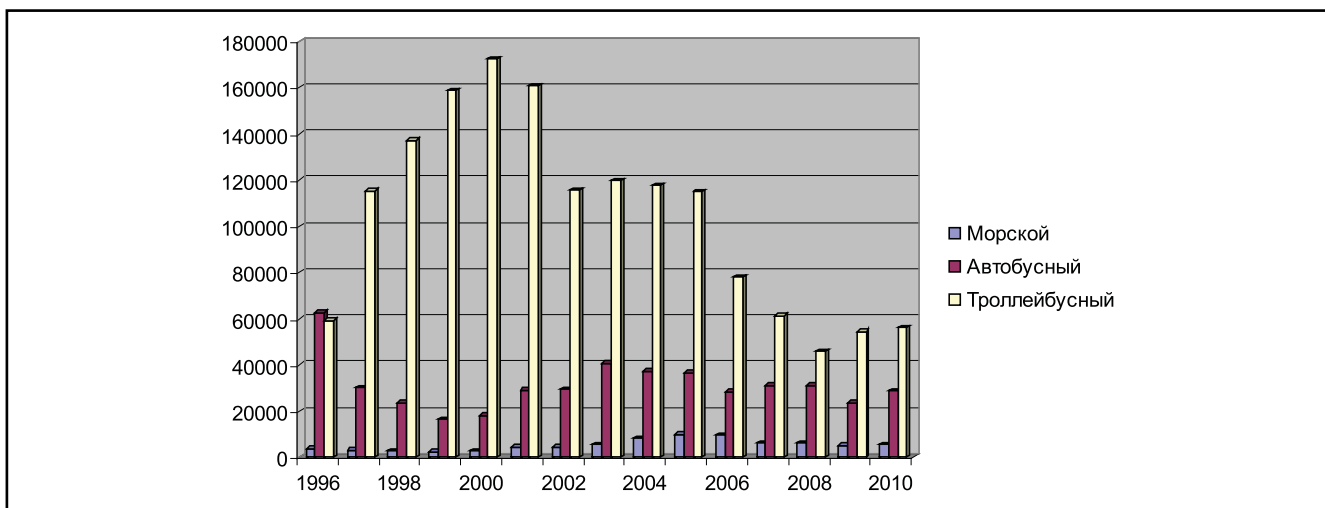


Рисунок 2. Динаміка перевезення пасажирів за видами міського транспорту загального користування, тис. чол. [4]

фективна, ступінь спряженості деяких маршрутів досягає 90%. Лише 18 січня 2011 року рішенням сесії міської ради маршрутна мережа частково була впорядкована і виключені основні дублюючі маршрути.

На рис. 2 представлена динаміка перевезення пасажирів за видами міського транспорту загального користування, складена на основі даних міського управління статистики. З діаграми видно, що найбільша питома вага припадає на електротранспорт. Але ці дані не відображають справжнього стану справ, оскільки інформація, яку передають до управління статистики перевізники на автобусних маршрутах загального користування, ґрунтується на кількості реалізованих квитків, а не на дійсній кількості перевезених пасажирів, яка, за оцінками фахівців, вище приблизно в п'ять разів.

Аналіз структури рухомого складу пасажирського автомобільного транспорту Севастополя показав, що найбільша питома вага припадає на мікроавтобуси, 95% яких представлені маркою Mercedes Benz. Усі ці мікроавтобуси імпортовані із Євросоюзу, і зниження мит зіграло позитивну роль в оновленні рухомого складу автотранспортних підприємств. У той же час, незважаючи на зниження митних збо-

рів, основним постачальником автобусів для автотранспортних підприємств Севастополя є українські виробники.

Вступ України до СОТ мав істотний вплив на автотранспортний комплекс Севастопольського регіону. Одним із найважливіших факторів впливу є зниження митних зборів на ввезення нових автомобілів. У даний час мито на ввезення нових машин становить 10%, у той час як до вступу в СОТ воно доходило до 30%. Відбулася значна зміна законодавчої бази, посилення екологічних стандартів для автомобільного транспорту. Зокрема, з 2011 року перевага при участі в конкурсах на автобусні маршрути загального користування віддається тому перевізнику, транспортні засоби якого сертифіковані відповідно до Євро-2, 3, 4 – екологічного стандарту, що регулює вміст шкідливих речовин у вихлопних газах.

Транспортна система Європейського Союзу істотно відрізняється від вітчизняної. У ході міжнародного дослідження Загальногерманський автомобільний клуб (ADAC) докладно вивчив організацію та функціонування громадського транспорту в 23 європейських столицях і великих містах.

В основу дослідження були покладені такі критерії:  
– час у дорозі;

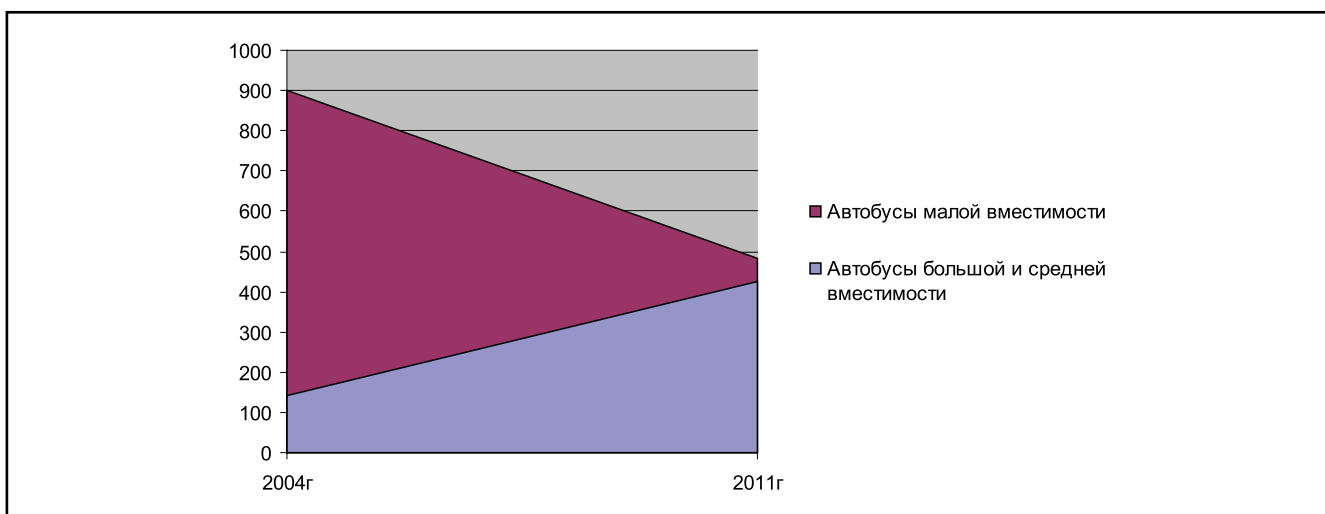


Рисунок 3. Динаміка кількості автобусів великої та малої місткості

## ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

- зручність пересадок;
- інформація для пасажирів;
- ціни на квитки.

Як говориться в повідомленні клубу, дані збиралися через інтернет, під час перевірок та контрольних поїздок на місцях, а також за допомогою анкет, спрямованих у міські адміністрації.

На думку ADAC, головні переваги громадського транспорту в німецьких містах у порівнянні з іншими європейськими учасниками дослідження – відносно висока швидкість руху, хороша і зручна організація пересадок, доступна, зрозуміла і різноманітна інформація для пасажирів. Головний мінус – високі ціни на квитки. В останній категорії виняток становив лише Лейпциг. А в іншому, що стосується тарифів, німецькі міста набрали в середньому всього 48 відсотків можливих балів, у той час як середній показник по Європі – 74 відсотка.

У Лісабоні і Мадриді при кожній пересадці з метро в автобус пасажирам доводиться купувати новий квиток. Лісабон став також одним із «лідерів» у категорії самих непрохідних тарифних «джунглів». Тут існує 70 видів одних тільки місячних проїзних квитків. У Барселоні, наприклад, їх всього шість.

Особливо сильне враження на експертів справили ціни на квитки в Лондоні. Місячний проїзний для центральної частини міста на момент дослідження коштував у перерахунку на єдину європейську валюту 111 євро. Аналогічні квитки в Празі і Варшаві можна купити всього за 20 євро.

У загальному рейтингу на останньому місці опинилася столиця Хорватії Загреб. Експерти ADAC виявили в цьому місті автобусні зупинки, єдиною ознакою яких був знак зупинки, інша інформація відсутня. Міські трамваї в Загребі пересуваються по центру міста із середньою швидкістю 13

кілометрів на годину. Загреб став єдиним містом, який отримав оцінку «дуже незадовільно» [7].

Загальний рейтинг організації та функціонування громадського транспорту представлений у таблиці.

Якщо розглядати можливий прихід іноземних інвесторів на ринок автотранспортних перевезень Севастополя, слід відзначити такі ключові моменти:

- система управління автотранспортними перевезеннями носить децентралізований характер. В Європейському Союзі основу транспортної системи становить муніципальний транспорт. У Севастополі переважає приватний транспорт, який набагато складніше контролювати. Відсутній єдиний логістичний центр, який дозволив би оперативно вирішувати виникаючі проблеми;

- відсутність культури водіння і часті порушення правил дорожнього руху. У більшій частині Європи дотримуються правил дорожнього руху і культури водіння. Правил дотримуються, пішоходів пропускають, на смуги руху громадського транспорту і велосипедні доріжки ніхто не заїжджає. Система контролю руху спрямована на допомогу водієві, готовому дотримуватися правил. При перевищенні швидкості електронні табло, розвішені на вулицях, кілька разів попереджають про це, і тільки після цього фотографують для винесення штрафу. У такій сприятливій обстановці громадський транспорт ходить за розкладом із зазначенням точного часу прибуття на кожну зупинку;

- відсутня єдина система продажу разових та проїзних квитків, не контролюється реальна кількість перевезених пасажирів, що не дає можливості отримати достовірні відомості про величину виручки транспортних засобів та створює умови для приховування доходів;

### Дослідження ADAC у 23 країнах Європи [7]

Місто	Час у дорозі, 35%	Пересадки, 15%	Інформація, 25%	Тарифи, 25%	Загальна оцінка
Мюнхен	++	++	++	0	++
Хельсінкі	+	++	+	++	+
Відень	+	++	+	+	+
Прага	0	0	0	++	+
Гамбург	+	++	++	0	+
Копенгаген	++	+	0	++	+
Франкфурт	++	++	+	-	+
Барселона	0	++	0	++	+
Лейпциг	+	++	0	++	+
Кельн	+	++	+	0	+
Рим	0	+	--	++	+
Берлін	+	+	0	+	+
Париж	++	-	-	0	0
Брюссель	0	0	0	++	0
Амстердам	+	0	+	0	0
Варшава	-	0	-	++	0
Осло	+	0	+	--	0
Лісабон	-	0	0	++	0
Мадрид	0	-	-	++	0
Лондон	+	+	++	+	0
Будапешт	0	--	--	++	0
Зальцбург	--	--	--	++	--

«+++» – дуже добре; «++» – добре; «0» – задовільно;  
«-» – незадовільно; «--» – зовсім незадовільно

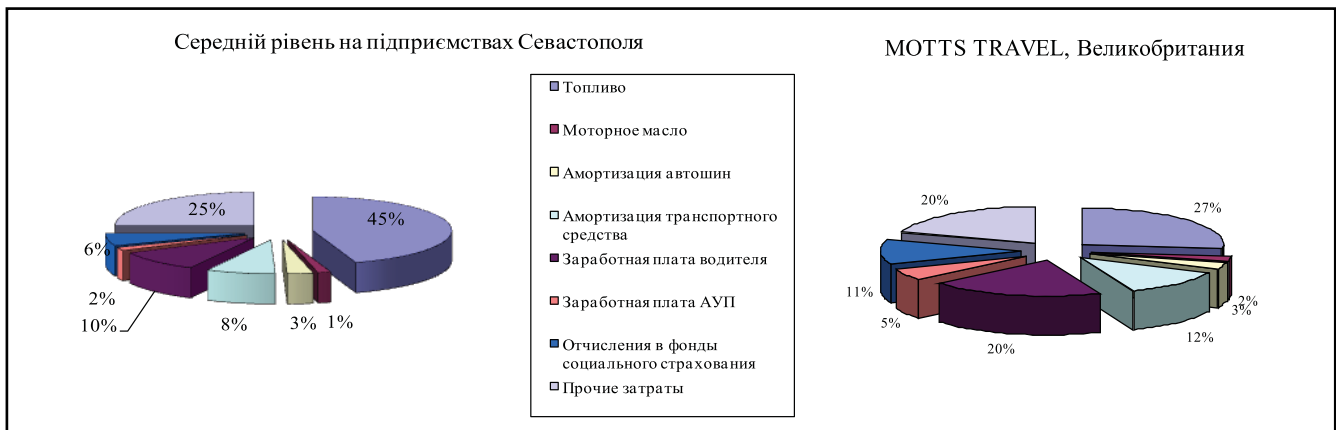


Рисунок 4. Структура собівартості транспортних послуг [9]

– високий ступінь корумпованості галузі – лобіювання приватних інтересів представниками адміністративного та депутатського корпусу призводить до зменшення надходжень до бюджету і до розвитку нерациональної схеми транспортної мережі міста Севастополя;

– часто змінюється законодавство, що регулює роботу транспортної сфери – дестабілізує роботу автотранспортних підприємств і ефективність економіки міста;

– досить високі бар'єри для входження на ринок транспортних послуг – конкурсні умови передбачають наявність сучасного рухомого складу, власної виробничої бази, кваліфікованого персоналу;

– вартість проїзду на автобусних маршрутах загального користування міста Севастополя значно нижче, ніж у багатьох країнах – учасницях СОР. Наприклад, вартість проїзду в Європі вище, ніж у середньому по Україні приблизно у вісім разів. Це пов'язано з високим ступенем тінізації економіки та низькою податковою віддачею транспортного сектору. В Севастополі на більшості автотранспортних підприємств водії та інші співробітники отримують офіційну заробітну плату на рівні мінімальної, практично повністю відсутній соціальний пакет, йде істотна економія на обслуговуванні транспортних засобів, і отже, на витратах по забезпеченню безпеки руху.

Проведений аналіз структури собівартості (рис. 2) автотранспортних послуг в Україні та в інших країнах, що входять до СОР, показав значні відмінності насамперед у питомій вазі заробітної плати та витрат на паливо. Хоча в Європі паливо незначно дорожче за рахунок більш високої ціни на проїзд, воно становить меншу частку, ніж на підприємствах Севастополя (42% собівартості).

Економія відбувається, перш за все, на оплату праці водіїв та адміністративного персоналу підприємства. Через відсутність вільних грошових коштів, високого рівня конкуренції на ринку автотранспортних послуг, нестійкості фінансового становища підприємств вітчизняним підприємствам складніше оновлювати рухомий склад. У той же час пасажирський автотранспорт є однією з найбільш кризостійких галузей, що є досить привабливим для іноземного капіталу.

Стабілізація законодавчої бази галузі призведе до появи нових перевізників з іноземним капіталом, які створять значну конкуренцію за рахунок добре налагодженої системи надання більш якісних послуг.

### Висновки

Вступ і членство України в СОР для підприємств громадського пасажирського автотранспорту є неоднозначним за прогнозованими наслідками подією, але в цілому сприятливо позначилося на її розвитку, тому що відбулося зниження мит для нового автотранспорту та впорядкування нормативно – правової бази.

У транспортному комплексі Севастопольського регіону є серйозні проблеми і недоліки, в тому числі відсутність єдиного органу оперативного управління громадським автотранспортом, відсутність маркетингових служб із вивчення пасажиропотоків і факторів, що впливають на їхню зміну; нерациональне співвідношення між різними видами і типами рухомого складу, який обслуговує міські маршрути [6].

Прихід іноземних інвесторів на ринок громадського транспорту міста Севастополя малоімовірний. Для інвесторів з країн – учасниць СОР із високим рівнем економічного розвитку головними перешкодами буде нестабільність законодавчої бази і досить невисока ціна на проїзд.

Для інвесторів з країн – учасниць СОР із невисоким рівнем економічного розвитку серйозними перешкодами стануть високі вхідні бар'єри в галузь.

Напрями подальших досліджень:

– аналіз ефективності діяльності підприємств автомобільного пасажирського транспорту;

– формування та формалізація основних бізнес-процесів функціонування окремих секторів економіки, в тому числі пасажирських автотранспортних перевезень.

### Список використаних джерел

1. Андриенко Ю.Г. Прогноз последствий вступления Украины в ВТО для предприятий авиационной промышленности / Ю.Г. Андриенко, А.Д. Гридасов, И.В. Диденко // Открытые информационные и компьютерные интегрированные технологии. – 2009. – №41. – С. 237–244.