

УДК 657.1

**І.В. Клименко, здобувач**  
*Житомирський державний технологічний університет*

## ЕКОНОМІЧНИЙ АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ПОСЛУГИ НА УМОВАХ ЛІЗИНГУ

(Представлено д.е.н., проф. Олійник О.В.)

*В умовах динамічного економічного середовища функціонування автотранспортних компаній потребують свого розвитку організаційно-методичні положення економічного аналізу. Це обумовлено тим, що саме економічний аналіз дозволяє не лише визначити стан економічного явища, зокрема автотранспортної послуги, але й встановити його причинно-наслідкові зв'язки. На основі цього в статті розроблено методiku економічного аналізу автотранспортних послуг, що містить три методичні складові: 1) оцінку ефективності використання транспортного засобу; 2) оцінку ефективності транспортної послуги; 3) оцінку ефективності лізингової угоди щодо транспортного засобу. Впровадження даної методики на досліджуваних підприємствах дозволило виявити резерви підвищення результативності.*

**Ключові слова:** лізинг, економічний аналіз; автотранспортна послуга.

**Постановка проблеми.** Економічний аналіз є найважливішою функцією управління, що за основну мету має встановлення причинно-наслідкових зв'язків та, як і управління, видозмінюється в процесі розвитку. Більшість вантажних автотранспортних підприємств на сьогодні виявилися нездатними адекватно й усвідомлено реагувати на постійно мінливі умови зовнішнього середовища, що обумовлено відсутністю налагодженої системи економічного аналізу та дефіцитом нових інструментів і механізмів застосування аналітичних процедур. Система управління більшості автотранспортних підприємств нездатна об'єктивно оцінити стан господарської діяльності в цілому та окремих транспортних послуг зокрема.

Відсутність науково обґрунтованого підходу до створення системи економічного аналізу транспортних послуг призводить до переважання стихійних і вузькоспеціалізованих рішень, що не дозволяють наростити та використати існуючий економічний потенціал автотранспортних підприємств. Закономірним наслідком цього стає формування протиріч у прийнятті управлінських рішень, що не лише не збільшує ефективність функціонування підприємств, а й змушує залучати додаткові ресурси для підтримки неадекватних систем управління. Це актуалізує проблеми розробки нових підходів до економічного аналізу автотранспортних послуг за різних форм їх організації, що дозволить досліджувати бізнес-процеси транспортної послуги та визначати їх ефективність й, відповідно, виявляти резерви підвищення результатів діяльності автотранспортного підприємства.

**Аналіз останніх досліджень.** Питання методики економічного аналізу господарської діяльності підприємств різних галузей національної економіки стали об'єктом наукового дослідження вітчизняних та зарубіжних вчених, таких як: А.С. Серветник, Р.В. Русинов, К.Н. Нікітін, С.Б. Захаров, Т.В. Богданова.

**Викладення основного матеріалу.** Ключовими показниками оцінки кінцевих результатів господарської діяльності вантажних автотранспортних підприємств є рентабельність витрат у розрізі окремих бізнес-процесів, ефективність використання власних та отриманих у лізинг транспортних засобів, дохід від реалізації, чистий прибуток тощо. Комплексний підхід до оцінки кінцевих результатів господарської діяльності підприємств передбачає взаємодію та взаємовплив різних показників, що характеризують стан результатів господарської діяльності підприємства. Вагомою складовою оцінки кінцевих результатів діяльності автотранспортного підприємства є економічний аналіз ефективності автотранспортних послуг за різних форм їх організації. Адже саме дана складова найбільше впливає на фінансовий стан автотранспортного підприємства, що позначається не лише на управлінських рішеннях керівництва автотранспортного підприємства, але й на рішеннях постачальників фінансових ресурсів, якими є лізингодавці.

Таблиця 1

## Аналіз фінансового стану автотранспортних підприємств

№ з/п	Показник	Назва підприємства								
		ПАТ «Пологівське АТП 12337»			ПрАТ «Полтавське АТП 1662»			ПАТ «Харківське АТП 16363»		
		2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
1	Коефіцієнт співвідношення позикових і власних коштів	0,0297	0,0411	0,0317	3,3320	4,5129	19,9354	0,8450	0,8611	0,8301
2	Коефіцієнт автономії	0,9715	0,9606	0,9692	0,2308	0,1814	0,0312	0,5420	0,5291	0,9465
3	Коефіцієнт маневреності власних коштів	0,3367	0,4010	0,2394	-2,6543	-3,4266	-26,8629	0,6649	0,7153	0,7695
4	Коефіцієнт ефективності використання власних коштів	-0,2443	-0,2425	-0,1492	0,5195	1,8237	-1,4919	0,0729	0,0737	0,0178
5	Коефіцієнт використання фінансових ресурсів	-0,2373	-0,2329	-0,1446	0,1199	0,3308	0,0465	0,0396	0,0401	0,0097
6	Коефіцієнт загальної ліквідності	12,3395	10,7676	8,5388	0,2036	0,2407	0,2112	0,9314	1,1676	1,7240
7	Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,4280	0,2706	–	0,0062	0,0025	0,0040	0,1732	0,1033	0,0777
8	Чистий оборотний капітал	545	135,7	332,1	-271,5	-277,9	-195	-571	1361	5059
9	Коефіцієнт рентабельності активів	-0,0111	–	-0,0723	–	0,3073	0,1066	–	0,1179	0,0118
10	Коефіцієнт рентабельності власного капіталу	-0,1139	–	-0,2986	–	1,7154	3,4194	–	0,2171	0,0217
11	Коефіцієнт рентабельності діяльності	-0,1215	–	-0,1939	–	0,2396	0,0782	–	–	–
12	Фондовіддача	0,4606	1,0338	1,3030	0,7357	0,6939	0,7696	4,64	4,54	5,69
13	Фондомісткість	2,1711	0,7497	0,7675	1,3592	1,4411	1,2993	0,22	0,22	0,18
14	Продуктивність праці	21,383	36,35	72,6	33,881	36,3429	30,1222	285,3	302,4	347,74

Таблиця 2

## Аналіз фінансового стану автотранспортних підприємств

№ з/п	Показник	Назва підприємства								
		ПрАТ «Ямпільське АТП 10551»			ПАТ «Херсонське АТП 16560»			ПАТ «Спеціалізоване АТП 0904»		
		2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
1	Коефіцієнт співвідношення позикових і власних коштів	0,6693	0,7127	0,3880	0,0702	0,1484	0,1413	0,0733	0,0509	0,0657
2	Коефіцієнт автономії	0,5990	0,5837	0,7200	0,9344	0,8708	0,8762	0,9315	0,9515	0,9383
3	Коефіцієнт маневреності власних коштів	-0,4409	-0,4850	-0,0143	-0,0531	-0,1283	0,9215	0,0704	0,0870	0,1844
4	Коефіцієнт ефективності використання власних коштів	0,0503	0,0623	0,3472	-0,0968	-0,1255	-0,0426	0,0110	0,0156	0,0110
5	Коефіцієнт використання фінансових ресурсів	0,0504	0,0623	0,2500	-0,0656	-0,0922	-0,0324	0,0102	0,0148	0,0103
6	Коефіцієнт загальної ліквідності	0,3412	0,3194	0,9630	0,2432	0,1354	0,4274	1,9584	2,7097	3,8049
7	Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,0259	0,0022	0,4797	0	0,0432	0,0142	0,2578	0,4161	0,9037
8	Чистий оборотний капітал	-280	-309	-10	-28	-60	-36,3	461	530	1136
9	Коефіцієнт рентабельності активів	0	0,0019	0,0583	-	-	-	0	0	0,0116
10	Коефіцієнт рентабельності власного капіталу	0	0	0	-	-	-0,0417	0	0	0,0122
11	Коефіцієнт рентабельності діяльності	0	0	0	-0,6456	-0,1057	-0,1243	0,0123	0	0
12	Фондовіддача	2,5650	3,6226	3,6527	0,1386	0,1658	0,3036	1,4384	1,2008	1,4812
13	Фондомісткість	0,3899	0,2760	0,2738	7,2150	6,0314	3,2938	0,6952	0,8328	0,6751
14	Продуктивність праці	35,3950	41,4815	53,7142	26,3333	44,9000	30,7400	74,4554	69,98	91,1046

Таким чином, розвиток організаційно-методичних положень економічного аналізу має бути спрямований на розробку нових підходів до оцінки ефективності транспортної послуги за різних форм її організації. Це дозволить виявити резерви підвищення фінансового стану автотранспортного підприємства, аналіз показників якого на досліджуваних підприємствах наведено в таблицях 1, 2.

Отже, з огляду на зазначені дані (табл. 1, 2), можна зробити такі висновки. В першу чергу, слід зазначити, що аналіз фінансового стану автотранспортних підприємств здійснювався на основі таких шести підприємств: ПАТ «Пологівське АТП 12337», ПрАТ «Полтавське АТП 1662», ПАТ «Харківське АТП 16363», ПрАТ «Ямпільське АТП 10551», ПАТ «Херсонське АТП 16560» та ПАТ «Спеціалізоване АТП 0904». Аналіз фінансового стану на вказаних підприємствах розпочато з розрахунку коефіцієнта співвідношення позикових і власних коштів кожного підприємства за три роки. Даний коефіцієнт характеризує структуру фінансових ресурсів підприємства та розраховується як частка від поділу суми позикових коштів на суму власного капіталу. Зокрема, на ПАТ «Пологівське АТП 12337» найвище співвідношення коефіцієнта позикових та власних коштів спостерігалось у 2010 році та становило 0,0411, в свою чергу, найнижче значення даного коефіцієнта у 2009 році – 0,0297. Тобто, на ПАТ «Пологівське АТП 12337» у 2009 році, порівняно з показником 2010, структура фінансових ресурсів даного підприємства відрізнялася на 0,0114 в частині співвідношення позикових і власних коштів. В свою чергу, на ПрАТ «Полтавське АТП 1662» коефіцієнт співвідношення мав найнижче значення у 2009 році – 3,3320, а найвище значення у розрізі трьох проаналізованих років у 2011 – 19,9354. Такі дані свідчать про перевищення суми позикових коштів над сумою власних коштів у 2009 році більш ніж у 3 рази, а у 2011 році практично дане перевищення становило 20-ти кратний розмір. Доцільно зауважити, що такі цифри є недопустимі та свідчать про провадження неефективної господарської діяльності, значні борги та зобов'язання ПрАТ «Полтавське АТП 1662», зважаючи на те, що максимально допустиме значення коефіцієнта співвідношення позикових і власних коштів становить 1, що, в свою чергу, припускає рівність позикових і власних коштів. Щодо ПАТ «Харківське АТП 16363», то значення показника співвідношення позикових і власних коштів становило: максимальне у 2010 році – 0,8611, а мінімальне у 2011 – 0,8301. На ПрАТ «Ямпільське АТП 10551» даний показник найбільше значення мав у 2010 році – 0,7127, найменше значення у 2011 – 0,3880, це означає, що дане підприємство змінило структуру фінансових ресурсів у позитивному напрямку: знизило суму позикових коштів або навпаки збільшило суму власних коштів. Щодо ПАТ «Херсонське АТП 16560» та ПАТ «Спеціалізоване АТП 0904», то максимальне значення показника співвідношення позикових і власних коштів спостерігалось у 2009–2010 роках та становило 0,1484 та 0,0733 відповідно до підприємств. Найменше значення даного коефіцієнта спостерігалось у 2009 році на ПАТ «Херсонське АТП 16560» – 0,0702 та у 2010 році на ПАТ «Спеціалізоване АТП 0904» – 0,0509.

Щодо коефіцієнта автономності або коефіцієнта концентрації власного капіталу, то даний показник характеризує частку коштів, вкладених власниками підприємства в загальну вартість майна, і розраховується як відношення суми власного капіталу до валюти балансу. Зокрема, на ПАТ «Пологівське АТП 12337» значення даного показника найбільше у 2010 році – 0,9715, найменше у 2009 – 0,9606. Такі дані відображають високий рівень автономності, зважаючи на те, що нормальне мінімальне значення коефіцієнта автономії орієнтовано оцінюється на рівні 0,5, що свідчить про забезпеченість позикових коштів власними, тобто, реалізувавши майно, сформоване із власних джерел, підприємство зможе погасити зобов'язання. В свою чергу, на ПрАТ «Полтавське АТП 1662» значення показника автономності в період 2009–2011 років становило 0,2308, 0,1814 та 0,0312 відповідно, що свідчить про фінансову залежність підприємства від зовнішніх джерел фінансування його діяльності. Натомість, на ПАТ «Харківське АТП 16363» – 0,8450, 0,8611, 0,8301 у 2009–2011 роках відповідно, що свідчить про достатній рівень фінансової стійкості і незначний рівень залежності підприємства від сторонніх кредитів. Коефіцієнт автономії на ПрАТ «Ямпільське АТП 10551» у 2010 році, порівняно з 2009 та 2011 роками, мав найменше значення і становив 0,5837, а у 2011 році – 0,7200, що свідчить про збільшення частки власного капіталу у структурі валюти балансу. В свою чергу, на ПАТ «Херсонське АТП 16560» та ПАТ «Спеціалізоване АТП 0904» найменше значення коефіцієнта автономності спостерігалось у 2010 році – 0,8708 та у 2009 – 0,9315 відповідно до підприємств, а найбільше значення даного показника – у 2009 році на ПАТ «Херсонське АТП 16560» і становило 0,9344; а у 2011 році на ПАТ «Спеціалізоване АТП 0904» – 0,9383.

Під час проведення аналізу фінансового стану автотранспортних підприємств було здійснено розрахунок коефіцієнта маневреності власних коштів. Даний показник характеризує ступінь мобільності використання власного капіталу та визначається як відношення власних оборотних коштів до суми власного капіталу. Чітко встановлених рекомендацій щодо значення даного коефіцієнта немає, однак, вважається, що його значення повинне бути не менше за 0,2, що дозволить забезпечити достатню гнучкість у використанні власного капіталу. Однак, з огляду на дані, що наведені в таблицях 1, 2, даний показник перевищував значення 0,2 на ПАТ «Пологівське АТП 12337» та становив у 2009–2011 роках 0,3367, 0,4010 та 0,2394 відповідно; також достатньо високе значення коефіцієнта маневреності власних коштів спостерігалось на ПАТ «Херсонське АТП 16560» та становило у 2009 році 0,6649, у 2010 – 0,7153

та у 2011 – 0,7695. Слід також звернути увагу на даний показник на ПАТ «Херсонське АТП 16560», де даний показник у 2009 році становив 0,0531, у 2010 – 0,1283, а у 2011 – 0,9215. На інших підприємствах коефіцієнт маневреності власних коштів не перевищував значення 0,2, а на ПрАТ «Полтавське АТП 1662» та на ПрАТ «Ямпільське АТП 10551» за період 2009–2011 років взагалі мав від'ємне значення.

Наступним показником, що характеризує фінансовий стан автотранспортних підприємств, є коефіцієнт ефективності використання власних коштів. Даний коефіцієнт показує скільки прибутку дає 1 грн. власних коштів. Тобто, чим вище значення даного показника, тим краще. Однак на ПАТ «Пологівське АТП 12337» та на ПАТ «Херсонське АТП 16560» коефіцієнти ефективності використання власних коштів, що розраховані за 2009–2011 роки (табл. 1, 2), мали від'ємне значення, що свідчить про рівень збитків на 1 грн. власних коштів. Також негативна тенденція до зниження значення показника ефективності використання власних коштів спостерігалася на ПрАТ «Полтавське АТП 1662», де у 2009–2010 роках даний коефіцієнт становив 0,5195 та 1,8237 відповідно, а у 2011 – (-1,4919), що свідчить про отримані у 2011 році збитки на 1 грн. власних коштів. В свою чергу, на ПАТ «Харківське АТП 16363» коефіцієнт ефективності використання власних коштів у 2009–2011 роках – 0,0729, 0,0737 та 0,0178. На ПрАТ «Ямпільське АТП 10551» та на ПАТ «Спеціалізоване АТП 0904» коефіцієнт ефективності використання власних коштів мав позитивне значення, зокрема у 2011 році – 0,3472, та 0,0110 відповідно до підприємств.

Наступний показник – коефіцієнт використання фінансових ресурсів – дозволяє визначити, за який період одержаний прибуток може компенсувати вартість майна. Нормативного числового значення для цього коефіцієнта немає, проте позитивним вважається збільшення цього коефіцієнта по відношенню до попереднього періоду. Збільшення значення коефіцієнта використання фінансових ресурсів спостерігалася, з огляду на зазначені дані (табл. 1, 2), на ПАТ «Пологівське АТП 12337», на ПрАТ «Ямпільське АТП 10551» та на ПАТ «Херсонське АТП 16560». В свою чергу, зниження даного коефіцієнта – на ПАТ «Спеціалізоване АТП 0904», на ПрАТ «Полтавське АТП 1662» та на ПАТ «Харківське АТП 16363».

Наступним кроком під час аналізу фінансового стану є визначення коефіцієнта загальної ліквідності. Даний показник показує здатність компанії погашати поточні (короткострокові) зобов'язання за рахунок лише оборотних активів. Чим значення коефіцієнта більше, тим краща платоспроможність підприємства. На ПАТ «Пологівське АТП 12337» значення показника загальної ліквідності у 2011 році становило 8,5388, а у 2009 – 12,3395. Досить високе значення даного коефіцієнта на ПАТ «Пологівське АТП 12337» може свідчити про нераціональну структуру капіталу. В свою чергу, на ПрАТ «Полтавське АТП 1662» у 2011 році, порівняно з попереднім підприємством, значення даного показника значно нижче і становило 0,2112. Таке значення (тобто нижче за 1) свідчить про високий фінансовий ризик, пов'язаний з тим, що підприємство не в змозі стабільно оплачувати поточні рахунки. Тенденція до підвищення коефіцієнта загальної ліквідності спостерігалася на ПАТ «Харківське АТП 16363», зокрема, за період з 2009 по 2011 рік, показник збільшився з 0,9314 до 1,7240. Така сама ситуація і на ПрАТ «Ямпільське АТП 10551», ПАТ «Херсонське АТП 16560» та ПАТ «Спеціалізоване АТП 0904». На зазначених підприємствах за період 2009–2011 років коефіцієнт загальної ліквідності мав тенденцію до збільшення.

Щодо показника абсолютної ліквідності, то даний коефіцієнт дозволяє визначити частку короткострокових зобов'язань, що підприємство може погасити найближчим часом, не чекаючи оплати дебіторської заборгованості й реалізації інших активів. Теоретично значення коефіцієнта вважається достатнім, якщо воно перевищує 0,2–0,3. Зокрема, на ПАТ «Пологівське АТП 12337», ПрАТ «Ямпільське АТП 10551» та ПАТ «Спеціалізоване АТП 0904» значення коефіцієнта абсолютної ліквідності перевищує 0,2. А на ПАТ «Херсонське АТП 16560», ПрАТ «Полтавське АТП 1662» та на ПАТ «Харківське АТП 16363» значення абсолютної ліквідності нижче за рівень 0,2. Не можна зробити однозначних і негативних висновків про неможливість вказаних вище підприємств негайно погасити свої борги, тому що мало ймовірно, щоб усі кредитори підприємств одночасно висунули б їм свої вимоги. Натомість, занадто високе значення показника абсолютної ліквідності свідчить про нераціональне використання фінансових ресурсів.

Наступний показник – чистий оборотний капітал – необхідний для підтримки фінансової стійкості підприємства, оскільки перевищення оборотних коштів над короткостроковими зобов'язаннями означає, що підприємство не лише може погасити свої короткострокові зобов'язання, але і має резерви для розширення діяльності. Оптимальна сума чистого оборотного капіталу залежить від особливостей діяльності компанії, зокрема від її масштабів, обсягів реалізації, швидкості оборотності матеріальних запасів і дебіторської заборгованості. Недолік оборотного капіталу свідчить про нездатність підприємства вчасно погасити короткострокові зобов'язання. Значення більше за 0 спостерігалася на таких підприємствах: ПАТ «Пологівське АТП 12337», ПАТ «Харківське АТП 16363» та на ПАТ «Спеціалізоване АТП 0904». Однак, слід звернути увагу, що значне перевищення чистого оборотного капіталу над оптимальною потребою свідчить про нераціональне використання ресурсів підприємства. В свою чергу, на ПрАТ «Полтавське АТП 1662», ПрАТ «Ямпільське АТП 10551» та ПАТ «Херсонське АТП 16560» чистий оборотний капітал мав від'ємне значення.

Щодо показників рентабельності, то слід зазначити, що коефіцієнт рентабельності активів характеризує рівень прибутку, що створюється всіма активами підприємства, які перебувають у його використанні згідно з балансом. Відповідно до даних, наведених у таблицях 1, 2, позитивне значення коефіцієнта рентабельності активів у 2011 році спостерігалось лише на: ПрАТ «Полтавське АТП 1662», ПАТ «Харківське АТП 16363», ПрАТ «Ямпільське АТП 10551» та ПАТ «Спеціалізоване АТП 0904». Однак значення даного показника на зазначених вище підприємствах недостатньо високе, а на ПрАТ «Полтавське АТП 1662» взагалі спостерігалась тенденція до зниження коефіцієнта рентабельності активів, з огляду на даний показник минулих періодів (2009–2010 років). На ПАТ «Пологівське АТП 12337» коефіцієнт рентабельності активів мав від'ємне значення. В цілому зниження рівня рентабельності активів може свідчити, в свою чергу, про зменшення попиту на продукцію підприємства та про перенагромадження активів.

Також під час аналізу фінансового стану доцільно розрахувати коефіцієнт рентабельності власного капіталу (фінансова рентабельність), який характеризує рівень прибутковості власного капіталу, вкладеного в дане підприємство. Тому й становить найбільший інтерес для наявних і потенційних власників й акціонерів та є одним із основних показників інвестиційної привабливості підприємства, тому що його рівень показує верхню межу дивідендних виплат. Таким чином, на досліджуваних підприємствах лише на ПрАТ «Полтавське АТП 1662», ПАТ «Харківське АТП 16363» та ПАТ «Спеціалізоване АТП 0904» показник рентабельності власного капіталу мав позитивне значення. Щодо інших аналізованих підприємств, то на ПАТ «Пологівське АТП 12337» коефіцієнт рентабельності власного капіталу мав від'ємне значення і показував рівень збитків на 1 власного капіталу та становив у 2011 році – 0,2986. Від'ємне значення показника рентабельності власного капіталу і на ПАТ «Херсонське АТП 16560». У свою чергу, на ПрАТ «Ямпільське АТП 10551» показник рентабельності власного капіталу дорівнював 0. Це все свідчить лише про збитковість власного капіталу та провадження неефективної господарської діяльності.

Останнім показником, що характеризує рентабельність підприємств, є коефіцієнт рентабельності діяльності. Цей показник розраховується як відношення чистого прибутку підприємства до чистої виручки від реалізації продукції (робіт, послуг). Зокрема, лише на ПрАТ «Полтавське АТП 1662» серед проаналізованих підприємств коефіцієнт рентабельності діяльності мав позитивне значення і становив у 2010 році 0,2396, у 2011 – 0,0782. Така тенденція свідчить про зростання ефективності господарської діяльності ПрАТ «Полтавське АТП 1662». В свою чергу, на ПАТ «Харківське АТП 16363», ПрАТ «Ямпільське АТП 10551», ПАТ «Херсонське АТП 16560», ПАТ «Спеціалізоване АТП 0904» та ПАТ «Пологівське АТП 12337» господарська діяльність ведеться неефективно, з огляду на значення показників рентабельності діяльності даних підприємств, що становили або від'ємні значення (тобто показували рівень збитків), або 0.

Під час проведення аналізу фінансового стану було розраховано показник фондівдачі на підприємствах. Даний показник характеризує загальну віддачу від використання кожної гривні, вкладеної в основні засоби, тобто показує рівень ефективності вкладення коштів. З огляду на дані, наведені в таблицях 1, 2, найбільше значення показника фондівдачі спостерігалось на ПАТ «Харківське АТП 16363» та ПрАТ «Ямпільське АТП 10551». Зокрема, на ПАТ «Харківське АТП 16363» фондівдача в 2009, 2010 та 2011 роках становила 4,64, 4,54 та 5,69; а на ПрАТ «Ямпільське АТП 10551» – 2,565, 3,6226 та 3,6527 відповідно. Тенденція до збільшення значення показника фондівдачі на зазначених вище підприємствах є позитивною, адже відображає рівень експлуатації основних засобів і показує збільшення результативності їх застосування. Позитивний показник фондівдачі й на інших досліджуваних підприємствах, однак його значення на ПАТ «Пологівське АТП 12337» у 2011 році становило 1,3030, на ПрАТ «Полтавське АТП 1662» – 0,7679, на ПАТ «Херсонське АТП 16560» – 0,3036 та на ПАТ «Спеціалізоване АТП 0904» – 1,4812.

Наступний показник фондомісткості є зворотним фондівдачі та показує величину вартості основних фондів, що припадає на одиницю продукції, випущену підприємством. Таким чином, з огляду на дані, наведені в таблицях 1, 2, найменш фондомісткими є такі підприємства: ПрАТ «Ямпільське АТП 10551» та ПАТ «Харківське АТП 16363». Так значення показника фондомісткості на ПрАТ «Ямпільське АТП 10551» у 2011 році було 0,2738, а на ПАТ «Харківське АТП 16363» – 0,18. Також невисокий рівень фондомісткості спостерігався і на ПАТ «Спеціалізоване АТП 0904» та становив у 2011 році 0,6751. Досить фондомістким є ПАТ «Херсонське АТП 16560», де показник фондомісткості сягав у 2009 році рівня 7,2150, однак, слід зазначити, що у 2011 році на даному підприємстві це значення знизилось до рівня 3,2938. У свою чергу, на ПАТ «Пологівське АТП 12337» та ПрАТ «Полтавське АТП 1662» розраховане значення показника фондомісткості коливалось від 2,1711 (2009 рік) до 0,7675 (2011 рік) та від 1,3592 (2009 рік) до 1,2993 (2011 рік) відповідно. Показник фондомісткості слугує для визначення ефективності використання основних фондів підприємства.

Останнім показником під час проведення аналізу фінансового стану автотранспортних підприємств є продуктивність праці. Даний показник дозволяє визначити рівень ефективності, результативності праці,

що характеризується співвідношенням обсягу продукції, робіт чи послуг з одного боку, та кількості праці, витраченої на виробництво цього обсягу з іншого боку. Чим більше значення показника продуктивності праці – тим вищий рівень ефективності її використання на конкретному підприємстві. Так, зокрема, на ПАТ «Харківське АТП 16363» дуже високе значення показника продуктивності праці, що становило у 2011 році 347,74. На ПАТ «Спеціалізоване АТП 0904» у 2011 році продуктивність праці становила 91,1046, в свою чергу, на ПАТ «Пологівське АТП 12337» показник продуктивності праці виріс з 21,383 (2009 рік) до 72,6 (2011 рік). На ПрАТ «Полтавське АТП 1662», ПрАТ «Ямпільське АТП 10551» та ПАТ «Херсонське АТП 16560» значення показників продуктивності праці у той самий період нижче, що свідчить про недостатньо високий рівень ефективності використання праці.

Таким чином, аналіз фінансового стану досліджуваних автотранспортних підприємств вказує на необхідність підвищення ефективності використання економічного потенціалу, зокрема в частині: по-перше, застосування власних транспортних засобів та транспортних засобів, отриманих в оперативний та фінансовий лізинг, по-друге, використання матеріальних та трудових ресурсів на різних бізнес-процесах автотранспортної послуги. Тому розглянемо особливості економічного аналізу даних складових, що пропонуються вченими.

Методика економічного аналізу ефективності використання транспортних засобів стала об'єктом дослідження російського вченого С.Б. Захарова [2]. Так дослідник виокремив такі складові економічного аналізу потужності автотранспортного засобу:

- кількість поїздок автотранспортного засобу;
- середньодобова потужність автотранспортного засобу;
- річна потужність одного автомобіля;
- потужність автомобіля за певний час;
- коефіцієнт ефективності виконання перевезень за період;
- коефіцієнт технічної готовності транспортного засобу;
- показник регулярності руху автотранспортних засобів під час обслуговування пасажирів;
- показник якості автотранспортного обслуговування пасажирів.

Зазначенні показники є актуальними під час розробки методики економічного аналізу ефективності автотранспортних послуг в умовах різних форм їх організації, особливо, які виконуються на умовах лізингу. Вони мають бути враховані до методики як окрема її складова – оцінка ефективності використання автотранспортного засобу. Крім того, дані показники можна використати як для власного транспортного засобу, так і отриманого в фінансовий або оперативний лізинг.

А.С. Серветник [5], досліджуючи особливості аналізу конкурентоспроможності автотранспортних підприємств, виявила фактори, що її визначають та які потребують відповідного аналізу, зокрема: витрати на перевезення вантажів; оптимальність маршрутів; оптимальний вибір транспортного засобу для перевезення; раціональність транспортного парку; своєчасність та швидкість доставки вантажу; забезпеченість збереження вантажу при транспортуванні та виконанні навантажувально-розвантажувальних робіт; висока культура обслуговування клієнтів; точне задоволення споживчих запитів; розширення спектра транспортних послуг; наявність конкурентних переваг транспортних послуг; підвищення репутації; вивченість характеристик транспортного ринку та аналіз потреб у послугах; практичні навички та знання персоналу; взаємозв'язок з навчальними закладами, що готують кадри для автотранспортних підприємств; кваліфікація кадрів; придбання додаткових ліцензій; професійна оцінка інтелектуальної власності та її використання в господарській діяльності; пошук нових конкурентних послуг та нових ринків їх надання.

Окремі серед зазначених факторів є об'єктом економічного аналізу ефективності автотранспортної послуги, а тому під час розробки методики необхідним є врахування таких показників: витрати на 1 т/км, витрати на паливо, середньодобовий пробіг, показник т/км одного автомобіля, загальна сума т/км за одну добу, показники ефективності будівництва власної автозаправної станції.

Т.В. Богданова, Р.В. Русинов [1, 4] розробили показники оцінки економічної стійкості автотранспортного підприємства. Дана методика складається з двох напрямів: оцінка зовнішнього середовища та оцінка внутрішнього середовища. Під час оцінки зовнішнього середовища автори пропонують використовувати показники: коефіцієнт постійних клієнтів, коефіцієнт добросовісності постачальників, коефіцієнт відносної частки ринку, коефіцієнт робочої сили. Внутрішнє середовище оцінюється на основі розрахунку показників: коефіцієнта технічних ресурсів, фондвіддачі, коефіцієнта використання пробігу, коефіцієнта використання вантажопідйомності транспортного парку, коефіцієнта продуктивності праці, коефіцієнта плинності кадрів, коефіцієнта забезпеченості власними оборотними активами, коефіцієнта автономії, коефіцієнта поточної ліквідності, коефіцієнта витрат на інформацію, коефіцієнта своєчасності інформації, коефіцієнта забезпеченості працівників просторовим ресурсом, вартості будинків та споруд на одного працівника, коефіцієнта економічності апарату управління, часу проходження управлінського впливу.

К.Н. Нікітін [3] для проведення бенчмаркінгу вантажними автотранспортними підприємствами пропонуємо використовувати аналітичні процедури та застосовувати такі види показників:

- показники організаційно-технічної роботи: коефіцієнт технічної готовності, коефіцієнт випуску рухомого складу, час простою на технічне обслуговування та ремонт;

- показники транспортної роботи: коефіцієнт використання робочого часу, коефіцієнт використання пробігу, коефіцієнт використання вантажопідйомності;

- фінансові показники: коефіцієнт ліквідності, коефіцієнт оборотності, коефіцієнт платоспроможності, коефіцієнт фінансової стійкості, коефіцієнт рентабельності послуг, вартість кредитних ресурсів, податкове навантаження, витрати на рухові операції, витрати на навантажувально-розвантажувальні роботи, витрати на технічне обслуговування, витрати на підвищення якості перевезень, питома вага витрат у собівартості;

- показники по персоналу: продуктивність праці, середній рівень оплати праці, коефіцієнт плинності кадрів, коефіцієнт керованості, ступінь задоволеності персоналом, рівень кваліфікації кадрів;

- показники якості послуг: строк доставки вантажів, номенклатура послуг, ритмічність, збережливість, обслуговування, безпека, комплексність, екологічність, ступінь задоволеності споживачів.

Окремі складові запропонованої автором методики є доцільними під час розробки методики економічного аналізу ефективності автотранспортних послуг, зокрема в частинні показників організаційно-технічної роботи, транспортної роботи, якості послуг.

Виходячи з зазначеного вище та зі специфіки об'єкта дослідження, вважаємо за доцільне аналізувати транспортну послугу за такими показниками:

- ефективність використання автотранспортних засобів;
- ефективність автотранспортних послуг;
- якість автотранспортних послуг;
- ефективність лізингових операцій.

Особливою складовою є економічний аналіз лізингових операцій за умови, що лізингові послуги здійснюються за різних форм їх організації: під час використання власного транспортного засобу, так і транспортного засобу, отриманого у фінансовий або оперативний лізинг.

Аналіз ефективності лізингових операцій спрямований на:

- встановлення прибутковості окремої автотранспортної послуги та ефективності понесення відповідних витрат. Необхідним є розрахунок ефективності понесення повних витрат та їх окремих елементів. У даному напрямі варто розраховувати показники рентабельності витрат та продажів. «Рентабельність витрат і продажів, розрахована наростаючим підсумком з моменту укладення лізингової угоди, являє собою проміжну рентабельність лізингової угоди і дозволяє оцінити її ефективність за весь період фактичного здійснення, тобто від початку до певної дати»;

- розрахунок маржинального доходу від автотранспортних послуг та визначення впливу обсягів перевезень на результативність діяльності автотранспортної компанії. Це дозволить встановити ефективність використання транспортного засобу, отриманого в фінансовий або оперативний лізинг, та можливість покриття постійних витрат через збільшення спектра послуг та завантаженості автотранспортного парку (максимально ефективне використання отриманого в лізинг транспортного засобу з мінімальними непродуктивними простоями);

- встановлення впливу відсотка завантаження і обсягу автотранспортних послуг на збільшення доходів за лізинговою угодою.

Зважаючи на зазначені вище показники, пропонуємо такий підхід до методики економічного аналізу автотранспортних послуг (табл. 3).

Таким чином, виділено та визначено ключові показники і фактори функціонування автотранспортних підприємств, що дозволяють оцінити технічну готовність і якість автотранспортних послуг за різних форм їх організації, що забезпечують ефективність їх діяльності. Запропоновані методичні положення до економічного аналізу автотранспортних послуг дозволяють проаналізувати кожен її складову та визначити резерви підвищення результативності автотранспортних послуг за різних форм її організації.

Таблиця 3

Методика економічного аналізу автотранспортних послуг

Показник	Характеристика
1	2
Економічний аналіз ефективності використання автотранспортних засобів	Коефіцієнт технічної готовності
	Фондовіддача
	Коефіцієнт використання пробігу
	Середньодобовий пробіг



	Коефіцієнт використання вантажопідйомності
	Кількість поїздок транспортного засобу
	Добова продуктивність транспортного засобу
	Річна продуктивність транспортного засобу
	Продуктивність транспортного засобу за період часу
	Коефіцієнт ефективності виконання перевезень за період
	Регулярність руху транспортного засобу
	Коефіцієнт випуску транспортного складу

Закінчення табл. 3

1	2
Економічний аналіз ефективності автотранспортної послуги	Матеріаломісткість
	Фондомісткість
	Амортизаційна віддача
	Коефіцієнт продуктивності праці
	Коефіцієнт плинності кадрів
	Коефіцієнт використання робочого часу
	Рентабельність витрат
	Рентабельність продаж
	Витрати на 1 т/км під час користування послугами АЗС
	Витрати на 1 т/км за наявності власної АЗС
Економічний аналіз якості автотранспортних послуг	Загальна сума т/км на добу
	Якість автотранспортного обслуговування
	Ритмічність
Економічний аналіз ефективності лізингових операцій	Задоволеність споживачів
	Рентабельність повних витрат
	Рентабельність витрат окремої послуги
	Рентабельність продажів

Четвертою складовою методики економічного аналізу ефективності автотранспортної послуги є оцінка ефективності лізингових угод. Дана складова є особлива за умови використання транспортних засобів, що отримані в оперативний або фінансовий лізинг. Для оцінки ефективності лізингових угод пропонуємо використовувати аналітичні показники рентабельності. Адже, рентабельність комплексно відображає ступінь ефективності використання матеріальних, трудових, фінансових та інших ресурсів. Вивчаючи наукову літературу, ми дійшли висновку, що під час розрахунку ментальності є можливість використання двох груп показників: «прибуток зіставляється з деякою базою, що характеризує підприємство з однією з двох сторін, – з ресурсами або сукупним доходом у вигляді виручки, отриманої від контрагентів під час поточної діяльності. Два види базових показників і зумовлюють дві групи коефіцієнтів рентабельності. У першому випадку базовими показниками (тобто знаменниками дробу коефіцієнта рентабельності) є вартісні вимірники ресурсів (капітал, матеріальні ресурси різної класифікації тощо). У другому випадку – показники виручки від реалізації товарів, продукції, робіт, послуг (у цілому і за видами)».

Для оцінки ефективності лізингової угоди пропонується розраховувати такі показники рентабельності, об'єднані у дві групи:

1) рентабельність витрат характеризує окупність витрат за лізинговою операцією і показує, скільки автотранспортна компанія отримала прибутку з кожної грошової одиниці, витраченої на виконання автотранспортних послуг на умовах лізингу (на здійснення лізингової угоди). До цієї групи належать такі показники рентабельності:

- рентабельність витрат, пов'язаних з автотранспортною послугою, що розраховується як відношення маржинального доходу до витрат з окремою транспортною послугою (1):

$$R_{RP} = \frac{MD1}{RP} \times 100\%, \quad (1)$$

де  $R_{RP}$  – рентабельність витрат, пов'язаних із автотранспортною послугою, %;

$MD1$  – маржинальний дохід від лізингової угоди, грн.;

$RP$  – витрати за лізинговою угодою, пов'язані з автотранспортною послугою, грн.;

- ментальність повних виробничих витрат, що розраховується як відношення маржинального доходу до повних витрат за лізинговою угодою (2):

$$R_{PPR} = \frac{MD2}{PPR} \times 100\%, \quad (2)$$

де  $R_{PPR}$  – рентабельність повних виробничих витрат, %;

$MD2$  – кардинальний дохід за лізинговою угодою, грн.;

$PPR$  – повні виробничі витрати за лізинговою угодою, грн.;

2) *рентабельність продажу* показує частку прибутку з кожної заробленої під час лізингової угоди грошової одиниці, тобто ту частину виручки, що залишається в розпорядженні автотранспортного підприємства після проведених витрат за лізинговою угодою. Даний показник розраховується (3):

$$R_{P1} = \frac{MD1}{D} \times 100\%, \quad (3)$$

де  $R_{P1}$  – рентабельність продажу, %;

$MD1$  – кардинальний дохід за лізинговою угодою, грн.

Зазначені показники дозволяють оцінити ефективність лізингової угоди, що в подальшому вплине на ухвалення рішення щодо розширення автотранспортного парку за рахунок оперативного або фінансового лізингу.

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** Під час дослідження нами запропоновано методичні положення економічного аналізу ефективності автотранспортної послуги. Дані положення спрямовані на оцінку ефективності як власне автотранспортної послуги так і її окремих складових, зокрема автотранспортного засобу, якості автотранспортних послуг та ефективності лізингової угоди. Впровадження зазначеної методики на автотранспортних підприємствах дозволить підвищити ефективність системи управління як окремими автотранспортними послугами, так і всією діяльністю підприємства.

#### Список використаної літератури:

1. *Богданова Т.В.* Экономическая устойчивость организаций грузового автомобильного транспорта и методы ее определения / *Т.В. Богданова, Р.В. Русинов* // *Инновации и инвестиции.* – 2013. – № 5. – С. 141–145.
2. *Захаров С.Б.* Социально-экономическая эффективность системы контейнерных перевозок / *С.Б. Захаров* // *Развитие методологии учета, анализа и контроля в условиях инновационной экономики* : сб. тр. междунар. науч.-метод. конф. – Тольятти : Тольят. гос. ун-т, 2010. – Т. I. – Ч. 3. – С. 38–47.
3. *Никитин К.Н.* Исследование бизнес-процессов грузовых автотранспортных предприятий / *К.Н. Никитин* // *Экономика региона ВлГУ.* – 2007.
4. *Русинов Р.В.* Основные направления использования ERP систем для работы автотранспортных предприятий / *Р.В. Русинов* // *Вестник университета.* – 2012. – № 6. – С. 182–187.
5. *Серветник А.С.* Сохранность груза при транспортировке как основной фактор обеспечения конкурентоспособности предпринимательской структуры / *А.С. Серветник* // *Вестник гражданских инженеров.* – 2013. – № 3 (38). – С. 213–216.

КЛИМЕНКО Ігор Віталійович – здобувач кафедри обліку і аудиту Житомирського державного технологічного університету.

Наукові інтереси:

– бухгалтерський облік транспортних послуг;

– бухгалтерський облік лізингових операцій.

Стаття надійшла до редакції 29.12.2014.