

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ

Майборода Юлія Володимирівна



УДК 339.13:656.13

АКТИВІЗАЦІЯ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ
ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків – 2016

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана у Харківському національному автомобільно-дорожньому університеті Міністерства освіти і науки України.

Науковий керівник:

доктор економічних наук, професор,
заслужений діяч науки і техніки України
Дмитрієв Ілля Андрійович,
Харківський національний
автомобільно-дорожній університет,
декан факультету управління та бізнесу.

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор
Прохорова Вікторія Володимирівна,
Українська інженерно-педагогічна академія,
завідувач кафедри економіки та організації
діяльності суб'єктів господарювання;

кандидат економічних наук, доцент
Зубенко Вікторія Олексіївна,
Український державний університет
залізничного транспорту, доцент кафедри
економіки та управління виробничим і
комерційним бізнесом.

Захист відбудеться «27» травня 2016 р. о 11⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українському державному університеті залізничного транспорту за адресою: м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Українського державного університету залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 2.209 та на сайті Українського державного університету залізничного транспорту: <http://kart.edu.ua>.

Автореферат розісланий «26» квітня 2016 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради



І. В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Протягом усіх років незалежності в Україні триває формування підприємницького сектора економіки. Для транспорту, як однієї з важливих стратегічних галузей країни, підприємництво виступає базою для прояву інвестиційної та інноваційної ініціативи, розвитку соціального партнерства і має суттєве значення у відтворювальних процесах на макро- й мікроекономічних рівнях, стаючи основою розвитку.

Значний вплив на активність підприємців у сфері автомобільних перевезень справляють чинники як зовнішнього, так і внутрішнього середовищ. Нестабільність розвитку національної економіки на етапі її трансформації негативно позначається на підприємницькій діяльності підприємств автотранспорту: періоди активізації змінюються втратою інтересу підприємців до цього виду діяльності та зниженням підприємницької активності, а відсутність дієвого підходу до активізації підприємницької діяльності, який би також враховував можливості самого підприємства, не дозволяє своєчасно реагувати на подібні зміни.

Розвиток підприємництва на автотранспорті за умов несприятливого впливу чинників зовнішнього середовища у великій мірі буде залежати від дій самих підприємств та розробки відповідного інструментарію щодо активізації підприємницької діяльності.

Теоретичні й методичні основи становлення підприємництва як суспільного явища й питання формування організаційних та економічних передумов його розвитку ґрунтовно висвітлені в працях лауреатів Нобелівської премії в галузі економіки П. Самуельсона, Ф. А. фон Хайєка, Дж. Стиглера, М. Алле, Дж. Стигліца, Л. Гурвіца.

Незважаючи на значну кількість наукових праць, присвячених підприємництву у світовій економічній науці, ця проблема продовжує набувати свого розвитку у працях вітчизняних учених. Питання науково-методичних підходів до розуміння змісту підприємництва, становлення взаємовідносин «держава-підприємець», формування механізму державного впливу на підприємництво, інституціональних аспектів підприємницької діяльності знайшли своє відображення в дослідженнях відомих українських науковців С. Архієреєва, З. Варналія, А. Гальчинського, В. Геєця, Д. Богині, П. Єщенка, М. Йохна, С. Мочерного, В. Кредісова, М. Мартиненко. Питанням соціально-економічних аспектів підприємницької діяльності на транспорті, становлення ефективного підприємницького середовища, формування соціально відповідального підприємництва та розвитку підприємницької діяльності підприємств присвячені праці П. Гайдучького, В. Гриньової, О. Дейнеки, В. Диканя, І. Дмитрієва, М. Диби, І. Зайцевої, О. Зоріної, В. Зубенко, В. Компанієць, О. Криворучко, В. Прохорової, С. Селезень, А. Шегди, В. Шинкаренка.

Разом із тим низки питань, що розкривають теоретичні й методичні підходи до оцінки підприємницької активності, розробки й удосконалення комплексу заходів із активізації підприємницької діяльності підприємств автотранспорту на основі визначеного рівня підприємницької активності, залишаються недостатньо вивченими й потребують подальшої розробки.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дослідження виконане згідно з планом науково-дослідних робіт кафедри економіки підприємства

Харківського національного автомобільно-дорожнього університету Міністерства освіти і науки України. В межах плану держбюджетних тем «Проблеми і перспективи розвитку підприємництва в Україні» (номер державної реєстрації 0113U007284) безпосередньо здобувачем визначено організаційно-економічні засади активізації підприємницької діяльності на ринку автотранспортних послуг; «Перспективи розвитку підприємництва в Україні» (номер державної реєстрації 0114U003909) безпосередньо здобувачем обґрунтовано удосконалення підходу щодо процедури ліцензування на основі досвіду країн Європейського Союзу.

Мета та завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є обґрунтування теоретичних положень та розробка методичних і практичних рекомендацій щодо активізації підприємницької діяльності підприємств автотранспорту.

Досягнення поставленої мети обумовило необхідність вирішення таких завдань:

- удосконалити теоретико-методичний підхід до активізації підприємницької діяльності підприємств автотранспорту;
- дослідити сутність поняття «підприємницька активність» та розкрити зміст категорії «підприємницька активність підприємства автотранспорту»;
- систематизувати чинники впливу на активізацію підприємницької діяльності підприємств автотранспорту;
- розробити методичний підхід до оцінки рівня підприємницької активності підприємств автотранспорту;
- обґрунтувати підхід до визначення достатнього рівня підприємницької активності підприємств автотранспорту;
- розкрити місце і значення системи ліцензування у формуванні дієвого комплексу заходів із активізації підприємницької діяльності та обґрунтувати напрями впровадження в практику діяльності вітчизняних автоперевізників європейських умов ліцензування.

Об'єктом дослідження є процес підприємницької діяльності підприємств автотранспорту.

Предметом дослідження є теоретичні, методичні та прикладні аспекти активізації підприємницької діяльності підприємств автотранспорту.

Методи дослідження. Теоретичною й методичною основою дисертаційної роботи є наукові праці вітчизняних і закордонних вчених, що присвячені питанням підприємництва, наукові доробки провідних фахівців з економіки та управління підприємств автотранспорту.

Інформаційною базою дисертаційної роботи є законодавчі та нормативно-правові акти Верховної Ради України та Кабінету Міністрів України, укази Президента України, статистичні матеріали Державної служби статистики України, статистична та фінансова звітність автотранспортних підприємств, а також результати наукових досліджень, які були отримані особисто автором.

Для вирішення завдань дисертаційного дослідження та досягнення його мети було використано такі методи: *аналізу й синтезу* – для визначення сутності поняття «підприємницька активність підприємства автотранспорту»; *системного підходу* – для формування комплексу заходів із активізації підприємницької діяльності підприємств автотранспорту, визначення його складових; *графічний* – для

візуалізації отриманих результатів дослідження; *математичної обробки статистичних даних* – для аналізу стану підприємницької діяльності в Україні, у тому числі на автомобільному транспорті; *компонент* – для формування бачення підприємницької активності підприємств автотранспорту та розробки підходу до її оцінки; *таксономічний* – для оцінки рівня розвитку підприємницької діяльності за кожною компонентою підприємницької активності; *групування* – для визначення рівня підприємницької активності підприємств автотранспорту; *статистичного й економічного аналізу* – для розробки трикомпонентного показника підприємницької активності підприємств автотранспорту й інтерпретації отриманих результатів.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в подальшому розвитку теоретичних положень, методичних і практичних рекомендацій щодо активізації підприємницької діяльності підприємств автотранспорту, зокрема:

удосконалено:

– підхід до активізації підприємницької діяльності підприємств автотранспорту, в якому, на відміну від існуючих, поєднано форми, методи і засоби, що використовуються на державному та місцевому рівнях, з внутрішніми можливостями підприємства й заходами, що сприяють активізації підприємницької діяльності на рівні підприємства. Це дозволяє досягти єдиної мети – підвищення рівня підприємницької активності на автотранспорті з урахуванням зовнішніх умов розвитку підприємницької діяльності, а також цілей і завдань, визначених підприємством автотранспорту;

– методичний підхід до оцінки підприємницької активності підприємств автотранспорту, що, на відміну від існуючих, полягає у визначенні комплексного показника підприємницької активності на підставі методу компонент, який враховує такі складові: виробничу, фінансову та інноваційно-ділову. Це дозволяє оцінювати рівень підприємницької активності, виокремлюючи її складові, та дає можливість комплексно аналізувати рівень розвитку підприємницької діяльності на підприємствах автотранспорту, ураховуючи їх специфіку, та виділяти стратегічні напрями, форми й методи її активізації;

набули подальшого розвитку:

– визначення поняття «підприємницька активність підприємства автотранспорту», відповідно до якого, на відміну від існуючих, підприємницька активність є узагальнюючим поняттям і виступає як комплекс дій, що відображає прагнення підприємця та можливості підприємства, спрямовані на просування послуг підприємства на ринки пасажирських і/або вантажних автоперевезень й розширення його діяльності; упровадження як нововведень, так й існуючих на ринку продуктів і додаткових послуг, що сприяє зростанню результативності діяльності, зміцненню ринкових позицій та підвищенню соціальної відповідальності підприємства. Це дозволяє визначати рівень підприємницької активності підприємства автотранспорту та приймати обґрунтовані рішення щодо розвитку підприємницької діяльності;

– систематизація чинників впливу на активізацію підприємницької діяльності підприємств автотранспорту, яка відрізняється від існуючих підходів розподілом факторів за рівнем впливу на глобальні, державні, регіональні, галузеві, внутрішньогосподарські, особистісні й виділенням позитивних та негативних чинників впливу зовнішнього і внутрішнього середовищ підприємств

автотранспорту. Це дозволяє системно та всебічно підійти до питання розробки дієвого комплексу заходів із активізації підприємницької діяльності підприємств автотранспорту;

– підхід до визначення достатнього рівня підприємницької активності як її певного стану, за якого підприємство здатне забезпечити собі стійкі позиції на ринку пасажирських і/або вантажних перевезень. Утримання й досягнення стійких позицій має відбуватися шляхом забезпечення належних умов перевезень, оновлення рухомого складу, упровадження нових продуктів і послуг, підвищення якості перевезень і соціальної відповідальності підприємства. На відміну від існуючих розробок, достатньому рівню підприємницької активності відповідає таке значення трикомпонентного показника підприємницької активності, за якого підприємство має високий і/або достатній рівень активності за будь-якими двома компонентами. Такий підхід дає можливість розробити дієві комплекси заходів із активізації підприємницької діяльності, враховуючи наявний рівень підприємницької активності;

– пропозиції щодо визначення ключових параметрів діяльності підприємств автотранспорту відповідно до умов ліцензування, сформованих у країнах Європейського Союзу, що, на відміну від існуючих, передбачають наявність транспортного менеджера, центру управління перевезеннями, достатній рівень фінансової спроможності автоперевізника, його бездоганну репутацію, які виступають основою та створюють передумови інтеграції українських автоперевізників в європейську автотранспортну систему. Запропоновано встановлювати рекомендований рівень фінансової спроможності для автоперевізників як певну суму власного капіталу підприємства, яка припадає на одиницю рухомого складу, що використовується для здійснення основних видів діяльності. Це дозволяє підприємству автотранспорту оцінити свої перспективи отримання ліцензій на здійснення діяльності при подальшому поглибленні Україною економічної інтеграції в Європейський Союз та набутті нею повноправного членства в цій структурі.

Практичне значення отриманих результатів полягає у тому, що обґрунтовані науково-методичні підходи та практичні рекомендації щодо активізації підприємницької діяльності підприємств автотранспорту можуть бути використані відповідними підприємствами при оцінці рівня власної підприємницької активності й обґрунтуванні перспективних напрямів розвитку підприємницької діяльності.

Окремі наукові результати дисертаційної роботи використовуються у діяльності ТОВ «Експрес» м. Харків (довідка № 17 від 04.08.2015 р.), ПАТ «Автотранспортне підприємство АТП – 16329» м. Харків (довідка № 16/87 від 09.11.2015 р.), транспортного підрозділу ДНВП «Об'єднання Комунар» м. Харків (акт № 1107/1–04 від 24.09.2015 р.). Основні теоретичні і методичні положення дисертаційного дослідження актуалізовані в навчальному процесі Харківського національного автомобільно-дорожнього університету при викладанні дисциплін «Економіка підприємства», «Підприємництво і бізнес-культура», «Потенціал і розвиток підприємства» за напрямом підготовки 6.030504 – Економіка підприємства (акт від 16.10.2015 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертація є завершеним дослідженням, самостійно виконаним здобувачем. Ідеї та розробки, показані в роботі, належать безпосередньо автору. У статті, що опубліковано у співавторстві [7], особистий внесок здобувача полягає в обґрунтуванні напрямів і заходів із розвитку автомобільного транспорту в Україні.

Апробація результатів дисертації. Основні науково-теоретичні, методичні й практичні положення дисертації були обговорені й одержали схвалення на V Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми і перспективи розвитку підприємництва» (Харків, 2011 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Україна – Болгарія – Євросоюз: сучасний стан і перспективи» (Херсон – Варна, 2012 р.); VI Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми і перспективи розвитку підприємництва» (Харків, 2012 р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції студентів і молодих учених «Актуальні економіко-правові проблеми розвитку суб'єктів господарювання в Україні: теоретичні і практичні аспекти» (Харків, 2012 р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції студентів і молодих учених «Розвиток України очима молоді: соціальні, економічні та правові аспекти» (Харків, 2013 р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції «Актуальні проблеми економічного розвитку» (Харків, 2014 р.); Міжнародній науково-практичній конференції для студентів, аспірантів і молодих учених «Зовнішні та внутрішні фактори впливу на формування та розвиток економічної системи» (Київ, 2014 р.); Міжнародній науково-практичній інтернет-конференції «Актуальні проблеми розвитку сучасної економіки» (Дніпропетровськ, 2014 р.); Міжнародній науково-практичній інтернет-конференції для студентів, аспірантів і молодих учених «Роль молоді у процесі соціально-економічних перетворень суспільства: вітчизняний та зарубіжний досвід» (Харків, 2015 р.), III Міжнародній науково-практичній конференції «Структурні трансформації національних економік в глобальному вимірі» (Миколаїв, 2015 р.), VIII Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми сучасної економіки» (Запоріжжя, 2015 р.).

Публікації. За матеріалами дисертаційної роботи опубліковано 19 наукових праць, із них 6 – у вітчизняних наукових фахових виданнях (у тому числі одна – в електронному виданні), одна – у закордонному виданні, одна – у інших виданнях, 11 тез доповідей на конференціях. Загальний обсяг публікацій – 5,67 умовн. друк. арк., з них особисто автору належить 5,43 умовн. друк. арк.

Обсяг і структура роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел, додатків. Загальний обсяг роботи складає 260 сторінок, з них обсяг основного тексту – 169 сторінок. Матеріали дисертації містять 32 рисунки, 45 таблиць, 12 додатків. Список використаних джерел налічує 186 найменувань.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У *вступі* розкрито актуальність теми, сформульовано мету і завдання, визначено об'єкт, предмет, методи дослідження, охарактеризовано наукову новизну та практичну значимість отриманих результатів, наведено дані про їх апробацію.

У першому розділі «Теоретичні основи активізації підприємницької діяльності підприємств автотранспорту» проаналізовано існуючі підходи та запропоновано авторський підхід до визначення підприємницької активності підприємства автотранспорту; систематизовано чинники впливу на активізацію підприємницької діяльності підприємств автотранспорту; визначено рівні реалізації заходів із активізації підприємницької діяльності; розкрито місце і значення системи ліцензування господарської діяльності підприємств автотранспорту у формуванні дієвого комплексу заходів із активізації підприємницької діяльності.

Протягом усіх років становлення української економічної науки одним із найпоширеніших напрямів дослідження підприємницької діяльності (ПД) є вивчення питань її активізації, яка у більшості досліджень передбачає розвиток, підтримку підприємництва, створення сприятливого підприємницького середовища. Провідну роль в активізації ПД відведено державі, формам і методам державного впливу. На рівні підприємства питання активізації розглядаються недостатньо.

Для того, щоб розробити інструментарій активізації ПД підприємств автотранспорту (АТП), необхідно визначитися з такою категорією, як «підприємницька активність (ПА)».

Під підприємницькою активністю АТП пропонується розуміти комплекс дій, що відображає прагнення підприємця і можливості підприємства, спрямовані на розширення та розвиток діяльності підприємства, зміцнення його ринкових позицій, підвищення соціальної відповідальності.

На відміну від існуючих підходів, підприємницька активність розглядається не з точки зору рис особистості підприємця або певних показників, що характеризують прояв підприємницької ініціативи в економіці, а як характеристика підприємства, що проявляється у відповідних сферах його діяльності.

Підприємницьку активність АТП пропонується розглядати в розрізі трьох компонент – виробничої, фінансової, інноваційно-ділової, зміст яких наведено у табл. 1.

Таблиця 1

Зміст компонент підприємницької активності

Компонента	Зміст
Виробнича	Активність проявляється в зростанні обсягів виробництва автотранспортних послуг, формуванні необхідного персоналу, збільшенні майна підприємства
Фінансова	Активність проявляється в зростанні фінансових результатів, підвищенні ефективності діяльності підприємства й поліпшенні його фінансового стану
Інноваційно-ділова	Активність проявляється в розширенні автотранспортних послуг підприємства, оновленні рухомого складу, упровадженні додаткових видів послуг, поліпшенні технічних умов перевезень, що підвищують якість обслуговування клієнтів і пасажирів

Важливою умовою активізації ПД АТП є визначення чинників, що на неї впливають. У зв'язку з цим систематизовано чинники впливу на активізацію шляхом їх поділу за місцем виникнення, характером впливу, рівнем конструктивності, можливістю виміру впливу, рівнем впливу, за своєю природою і способом впливу (рис. 1).

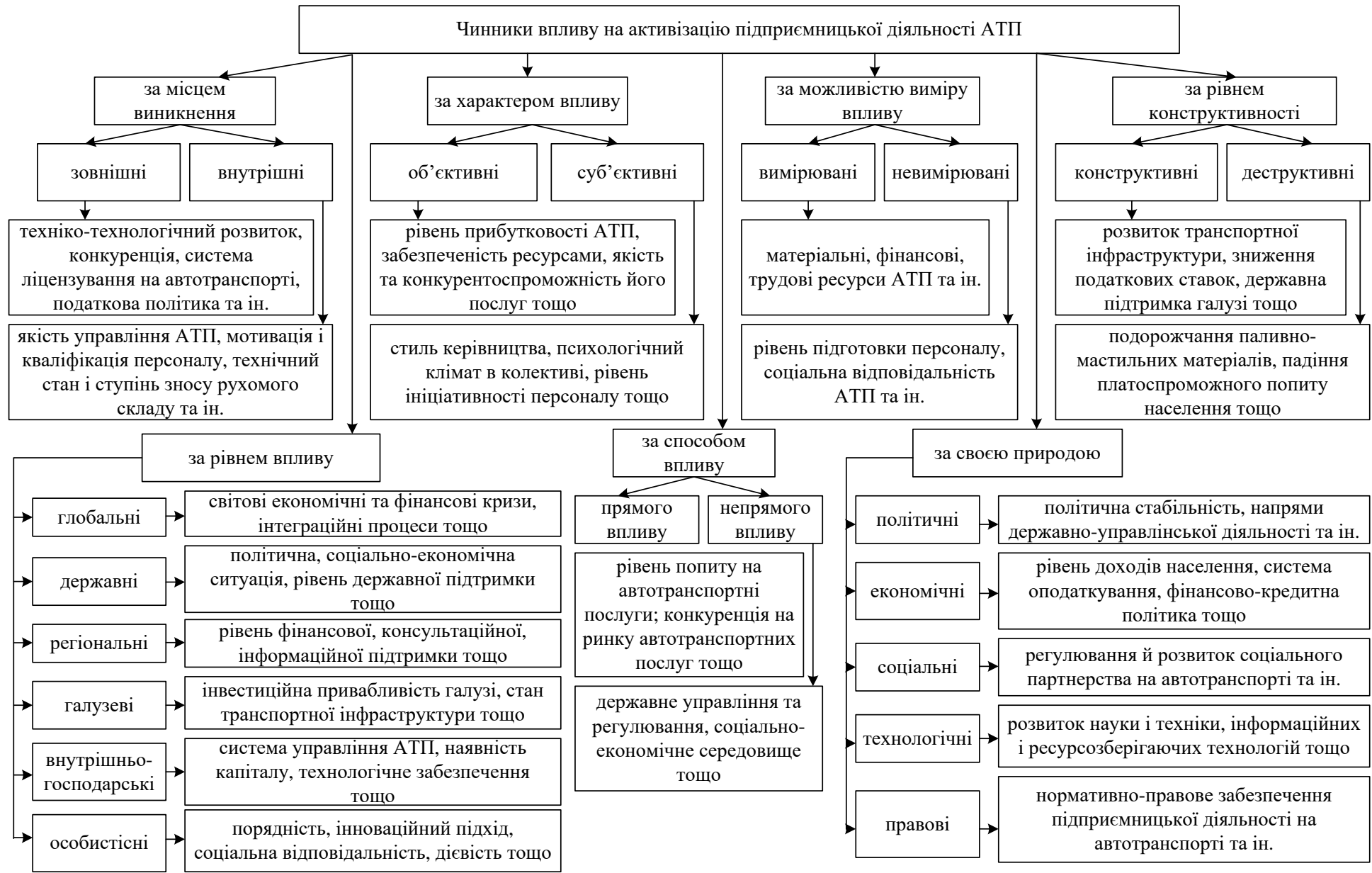


Рис. 1. Класифікація чинників, що впливають на активізацію ПД АТП

В межах запропонованих груп чинників за рівнем впливу виділено позитивні та негативні чинники впливу зовнішнього і внутрішнього середовищ АТП. Серед зовнішніх чинників позитивно впливають на активізацію ПД АТП розвиток міжнародної торгівлі, мультимодальних перевезень, транспортної інфраструктури, удосконалення системи ліцензування, розвиток соціального партнерства на автотранспорті, підвищення інвестиційної привабливості галузі тощо, а з-поміж внутрішніх – позитивний імідж, сильна організаційна культура, впровадження інновацій у діяльність, високий рівень кваліфікації персоналу, забезпеченість ресурсами, прибутковість діяльності, оптимальна структура капіталу та ін.

Негативний вплив здійснюють такі зовнішні чинники: несприятлива соціально-економічна ситуація в країні, часті зміни в законодавстві, значний податковий тиск, відсутність державної програми для автоперевізників щодо компенсації витрат на перевезення пільгового контингенту тощо. Серед внутрішніх чинників негативно впливають: низький рівень мотивації персоналу, автоматизації процесів управління перевезеннями і планування маршрутів, соціальної відповідальності, застарілість рухомого складу, низька якість управління АТП, незадовільний фінансовий стан та ін.

Підхід до активізації ПД АТП, який пропонується, поєднує форми і методи впливу на ПД АТП на державному і місцевому рівнях з можливостями підприємства й заходами, що сприяють підвищенню підприємницької активності на рівні підприємства і створенню соціально відповідального підприємництва у сфері автотранспортних перевезень (рис. 2).

Серед форм державного впливу на активізацію ПД АТП окремо виділено систему ліцензування автомобільних перевезень, яка покликана виконувати низку функцій: регулювання діяльності підприємців на автотранспорті, контроль за здійсненням автоперевезень, формування умов конкуренції, стримування або обмеження доступу до певних видів автоперевезень, забезпечення їх безпеки, соціальної відповідальності підприємців.

В умовах активного інтегрування України в європейське співтовариство українським автоперевізникам необхідно буде адаптуватися до ліцензійних умов, які впроваджені у країнах ЄС. У подальшому саме невідповідність європейським вимогам може стати значною перешкодою для входження вітчизняних перевізників на ринки пасажирських і вантажних перевезень Європи.

У другому розділі «Методичні підходи до оцінки підприємницької активності підприємств автотранспорту» проаналізовано тенденції розвитку підприємницької діяльності на автомобільному транспорті; запропоновано методіку оцінки підприємницької активності підприємств автотранспорту та підхід до визначення її рівня.

Автомобільний транспорт є одним із провідних видів транспорту, чому значно сприяє його мобільність, гнучкість у перевезенні вантажів і пасажирів, що розширює можливості його використання. Але розвиток ПД на автотранспорті значно стримується зовнішніми умовами: макроекономічна нестабільність, зниження платоспроможного попиту, здорожчання паливно-мастильних матеріалів призводять до значного зростання цін на автотранспортні послуги. Це пояснює спад в обсягах автомобільних перевезень останніми роками й може призвести до втрати інтересу підприємців до ринків автомобільних послуг і подальшого їх скорочення.

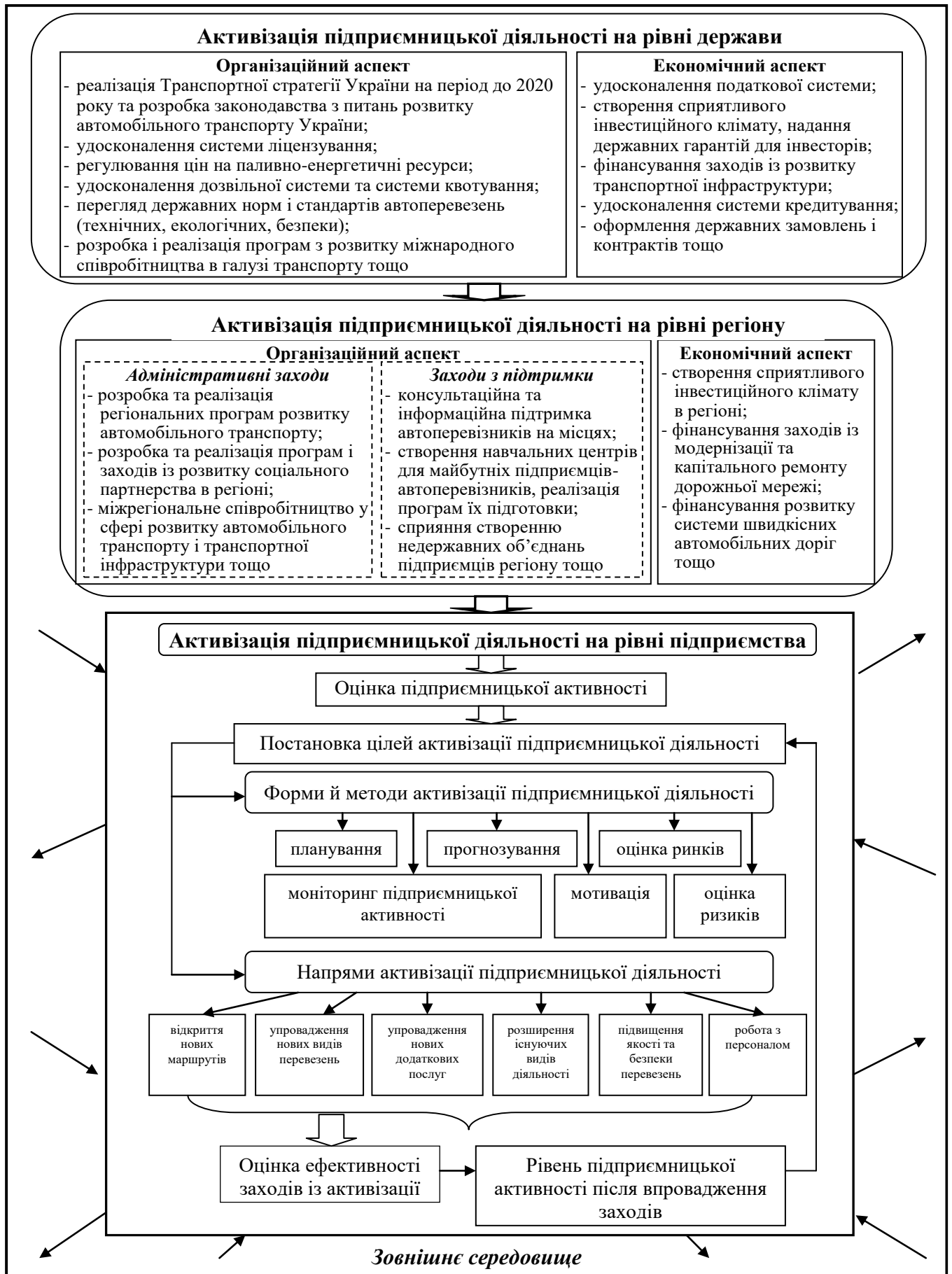


Рис. 2. Активізація підприємницької діяльності АТП за рівнями

Базовою умовою активізації ПД АТП, на думку автора, є оцінка підприємницької активності. Авторський підхід до такої оцінки ґрунтується на баченні підприємницької активності у розрізі трьох складових і полягає у формуванні комплексного показника, що враховує рівень активності підприємства за виробничою, фінансовою та інноваційно-діловою компонентами (рис. 3).



Рис. 3. Алгоритм визначення рівня підприємницької активності АТП

На підставі функціонального навантаження й змісту кожної компоненти підприємницької активності для визначення інтегрального показника за кожною компонентою запропоновано включати такі показники:

– *виробнича компонента*: вартість майна підприємства; коефіцієнт використання виробничих потужностей підприємства; рентабельність виробництва; коефіцієнт зносу рухомого складу; пасажирооборот або вантажооборот; середньооблікова кількість працівників облікового складу; кількість одиниць рухомого складу, що використовується при здійсненні основних видів перевезень;

– *фінансова компонента*: чистий дохід від реалізації послуг підприємства; чистий прибуток підприємства; рентабельність сукупного капіталу; рентабельність власного капіталу; рентабельність продажу; коефіцієнт автономії; коефіцієнт

наявності власних оборотних коштів; коефіцієнт поточної ліквідності;

– *інноваційно-ділова компонента*: кількість упроваджених нових видів автотранспортних послуг, у тому числі кількість отриманих ліцензій і дозволів; кількість нових маршрутів; кількість додаткових послуг; коефіцієнт оборотності активів підприємства; коефіцієнт оборотності власного капіталу підприємства; коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості; коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості; кількість працівників, що підвищили кваліфікацію або отримали права вищої категорії; коефіцієнт оновлення рухомого складу.

Визначення достатнього рівня активності за кожною компонентою запропоновано проводити двома способами:

1) як «еталонні» значення для порівняння і визначення рівня активності виступають значення інтегральних показників підприємств-«еталонів» за кожною компонентою ($I_{ва}$, $I_{фк}$, $I_{пд}$) у певному році. Перевагою даного способу є те, що він максимально враховує зміни у зовнішньому середовищі ПД АТП;

2) як «еталонні» значення для порівняння і визначення рівня активності виступають незмінні значення $I_{ва}$, $I_{фк}$, $I_{пд}$, які розглядаються як певний норматив. Перевагою даного способу є зручність у практичному використанні.

Застосування другого способу передбачає:

1. Визначення граничних значень для підприємств-«еталонів» за кожною компонентою, тобто за основу береться кінцевий результат розрахунків, що проводяться за першим способом;

2. Визначення математичного очікування на основі масиву даних, який формують граничні значення за кожною компонентою;

3. Визначення середньоквадратичного відхилення (розмах відхилень від математичного очікування), яке визначить нижню і верхню межу достатнього рівня активності.

Тобто граничні значення визначаються так:

$$I_{вагран} = M_{ва} \pm \delta_{ва}, \quad (1)$$

$$I_{фкгран} = M_{фк} \pm \delta_{фк}, \quad (2)$$

$$I_{ідгран} = M_{ід} \pm \delta_{ід}, \quad (3)$$

де $I_{вагран}$, $I_{фкгран}$, $I_{ідгран}$ – граничні значення достатнього рівня активності за виробничою, фінансовою, інноваційно-діловою компонентами;

$M_{ва}$, $M_{фк}$, $M_{ід}$ – середньоарифметичне значення $I_{ва}$, $I_{фк}$, $I_{ід}$ підприємств-«еталонів» за кожною компонентою;

$\delta_{ва}$, $\delta_{фк}$, $\delta_{ід}$ – середньоквадратичне відхилення від математичного очікування значень $I_{ва}$, $I_{фк}$, $I_{ід}$ підприємств-«еталонів» за кожною компонентою.

Кожному рівню підприємницької активності, незалежно від способу, який застосовується для визначення граничних значень достатнього рівня, відповідає певний трикомпонентний показник, який формується відповідно до розрахованих інтегральних показників ($I_{ва}$, $I_{фк}$, $I_{ід}$) із урахуванням визначеного достатнього рівня за виробничою, фінансовою й інноваційно-діловою компонентами.

Достатній рівень підприємницької активності є таким, за якого підприємство здатне забезпечити собі стійкі позиції на ринку пасажирських і/або вантажних

перевезень шляхом забезпечення належних умов перевезень, підвищення соціальної відповідальності, оновлення рухомого складу, упровадження нових продуктів і послуг, підвищення якості перевезень, що сприяє досягненню цілей підприємницької діяльності – отримання прибутку та задоволення суспільних потреб.

У третьому розділі «Інструментарій активізації підприємницької діяльності підприємств автотранспорту» проведено оцінку підприємницької активності підприємств автотранспорту; запропоновано заходи з активізації підприємницької діяльності підприємств автотранспорту; обґрунтовано напрями впровадження в практику діяльності вітчизняних автоперевізників європейських умов ліцензування; запропоновано варіант оцінки рівня фінансової спроможності для автоперевізників України.

На основі авторського підходу визначено рівень підприємницької активності 16 АТП, які здійснюють свою діяльність у сусідніх регіонах – Харківській, Дніпропетровській, Запорізькій, Полтавській і Сумській областях – і можуть розглядатися як потенційні конкуренти на ринках пасажирських перевезень даних регіонів. Оцінка проводилася двома способами:

- 1) на основі визначення інтегральних показників підприємств-«еталонів»;
- 2) на основі визначення нормативно рекомендованих граничних значень достатнього рівня (табл. 2).

Таблиця 2

Граничні значення інтегральних показників достатнього рівня активності за компонентами

Способи визначення	Граничні значення достатнього рівня активності за компонентою		
	виробнича	фінансова	інноваційно-ділова
1. На основі інтегральних показників підприємств-«еталонів» (за роками):			
- 2010	0,281 – 0,324	0,233 - 0,282	0,204 – 0,258
- 2011	0,330 – 0,347	0,220 – 0,291	0,187 – 0,259
- 2012	0,314 – 0,335	0,240 – 0,330	0,162 – 0,280
- 2013	0,317 – 0,337	0,178 – 0,330	0,317 – 0,398
- 2014	0,281 – 0,324	0,272 – 0,359	0,179 – 0,229
2. Нормативно рекомендовані	0,300 – 0,340	0,210 – 0,320	0,180 – 0,320

Розраховані для АТП інтегральні показники за виробничою, фінансовою та інноваційно-діловою компонентами і визначений достатній рівень активності за кожною з них стають основою встановлення рівня підприємницької активності АТП даної групи (табл. 3).

Високому рівню підприємницької активності відповідає таке значення трикомпонентного показника, при якому підприємство має високий і/або достатній рівень за кожною компонентою.

Достатньому рівню підприємницької активності відповідає таке значення трикомпонентного показника, при якому підприємство має високий і/або достатній рівень активності за будь-якими двома компонентами.

Низькому рівню підприємницької активності відповідає таке значення трикомпонентного показника, при якому підприємство має низький рівень активності за будь-якими двома або трьома компонентами.

Таблиця 3

Трикомпонентний показник підприємницької активності підприємства
(на основі інтегральних показників підприємств-«еталонів»)

Підприємство	2010	2011	2012	2013	2014
1. ПАТ «Валківське АТП 16341»	(1, 0, 0) низький	(0, 0, 0) низький	(1, 0, 0) низький	(1, 1, 0) достатній	(0, 0, 1) низький
2. ПАТ «Пирятинське АТП 15343»	(0, 0, 0) низький	(0, 0, 1) низький	(0, 0, 0) низький	(0, 0, 0) низький	(0, 1, 0) низький
3. ПАТ «АТП 11210»	(0, 0, 0) низький	(0, 0, 0) низький	(0, 0, 0) низький	(0, 1, 0) низький	(0, 0, 0) низький
4. ПАТ «Новомосковське автотранспортне підприємство»	(1, 1, 1) високий	(1, 1, 1) високий	(1, 1, 1) високий	(1, 1, 1) високий	(1, 1, 0) достатній
5. ПАТ «Дніпропетровське автотранспортне підприємство 11201»	(1, 1, 0) достатній	(0, 1, 0) низький	(0, 1, 0) низький	(1, 1, 1) високий	(1, 0, 0) низький
6. ПрАТ «Токмацьке АП 12308»	(1, 0, 0) низький	(0, 0, 0) низький	(1, 0, 0) низький	(0, 0, 0) низький	(0, 0, 0) низький
7. ПАТ «Тростянецьке АТП 15946»	(0, 0, 1) низький	(0, 1, 1) достатній	(0, 1, 1) достатній	(0, 0, 1) низький	(0, 0, 1) низький
8. ПАТ «Дніпропетровське АТП 11203»	(1, 0, 1) достатній	(1, 0, 1) достатній	(1, 0, 1) достатній	(1, 1, 1) високий	(1, 1, 1) високий
9. ПАТ «Дніпропетровське АТП 11255»	(1, 0, 1) достатній	(1, 1, 1) високий	(1, 0, 1) достатній	(1, 1, 1) високий	(1, 0, 1) достатній
10. ПАТ «Дніпропетровське АТП 11205»	(1, 0, 1) достатній	(1, 1, 0) достатній	(1, 1, 1) високий	(1, 1, 1) високий	(1, 0, 1) достатній
11. ПАТ «Гадяцьке АТП 15337»	(0, 0, 1) низький	(0, 0, 0) низький	(0, 0, 1) низький	(1, 1, 1) високий	(0, 0, 1) низький
12. ПАТ «АТП № 15362»	(0, 1, 0) низький	(0, 1, 0) низький	(0, 1, 0) низький	(0, 1, 0) низький	(0, 1, 0) низький
13. ТОВ «Експрес»	(0, 1, 0) низький	(0, 0, 0) низький	(0, 1, 0) низький	(0, 1, 0) низький	(0, 1, 0) низький
14. ПАТ «Автотранспортне підприємство-15339»	(1, 0, 1) достатній	(1, 0, 1) достатній	(1, 0, 1) достатній	(1, 0, 1) достатній	(1, 1, 1) високий
15. ПАТ «Шосткинське АТП 15909»	(1, 0, 0) низький	(0, 0, 1) низький	(1, 0, 1) достатній	(1, 1, 0) достатній	(1, 0, 0) низький
16. ПрАТ «Запорізьке АТП 12329»	(1, 1, 1) високий	(1, 1, 1) високий	(1, 1, 1) високий	(1, 1, 1) високий	(1, 1, 1) високий

Проведений аналіз продемонстрував, що лише одне підприємство зберігає високий рівень підприємницької активності протягом усього аналізованого періоду – ПрАТ «Запорізьке АТП 12329». Значна кількість АТП з цієї групи протягом 2010-2014 рр. має низький рівень підприємницької активності, що суттєво стримує розвиток ПД.

Рівень підприємницької активності, який було визначено, дає змогу АТП прийняти відповідні стратегічні рішення щодо подальшої діяльності та розробити заходи з активізації ПД з урахуванням можливостей підприємства й тих нагальних завдань, які воно перед собою ставить (рис. 4).

Рівень ПА \ Компонента	Виробнича	Фінансова	Інноваційно-ділова
Низький	<p><i>Відновлення нормальної виробничої діяльності шляхом:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - упровадження системи управління витратами; - оптимізації управлінського персоналу; - мотивації персоналу, спрямованої на подолання кризових явищ, відновлення нормальних параметрів діяльності; - раціонального планування маршрутів; - оптимізації структури основних фондів підприємства 	<p><i>Стабілізація фінансового стану шляхом:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - проведення фінансової санації; - реструктуризації заборгованості; - підвищення платіжної дисципліни підприємства; - оптимізації структури капіталу 	<p><i>Відновлення інноваційної діяльності та ділової активності шляхом:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - скасування деформацій організаційної культури підприємства; - розробки бажаних параметрів організаційної культури; - дослідження ринку та визначення пріоритетних напрямів подальшої діяльності підприємства
Достатній	<p><i>Розвиток виробничої діяльності шляхом:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - формування обґрунтованої цінової стратегії підприємства; - упровадження системи управління трудовим потенціалом на підприємстві; - упровадження системи управління якістю послуг; - розвитку матеріально-технічної бази підприємства 	<p><i>Покращення фінансового стану шляхом:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - постійного контролю за структурою капіталу; - підвищення контролю за дебіторською заборгованістю підприємства; - залучення інвестиційних ресурсів 	<p><i>Удосконалення інноваційної діяльності і ділової активності шляхом:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - формування засад сильної організаційної культури; - створення позитивного іміджу підприємства; - отримання необхідних дозволів та ліцензій на визначені напрями розвитку; - упровадження додаткових послуг
Високий	<p><i>Збільшення обсягів виробництва і реалізації послуг шляхом:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - підвищення кількісної та якісної результативності перевезень; - розробки й упровадження новітніх систем мотивування персоналу й соціальних програм на підприємстві; - упровадження автоматизованих систем організації й контролю автоперевезень; - прискореного розвитку техніко-технологічної бази підприємства 	<p><i>Збереження стійкого фінансового стану шляхом:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - постійного контролю за підтриманням ліквідності й платоспроможності підприємства; - використання ефективних моделей фінансування активів; - підвищення ефективності використання залучених коштів 	<p><i>Закріплення досягнутого рівня інноваційної діяльності та ділової активності шляхом:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - підтримки сильної організаційної культури; - підвищення соціальної відповідальності; - формування та розвитку інноваційної культури підприємства; - розвитку додаткових видів діяльності; - диверсифікації діяльності; - виходу на нові ринки автотранспортних послуг

Рис. 4. Матриця стратегічних рішень АТП

Управління активізацією ПД АТП на основі визначеного рівня підприємницької активності включає три основних блоки форм, методів і заходів: блок попередньої оцінки, блок розробки заходів із активізації ПД, блок реалізації заходів (рис. 5).

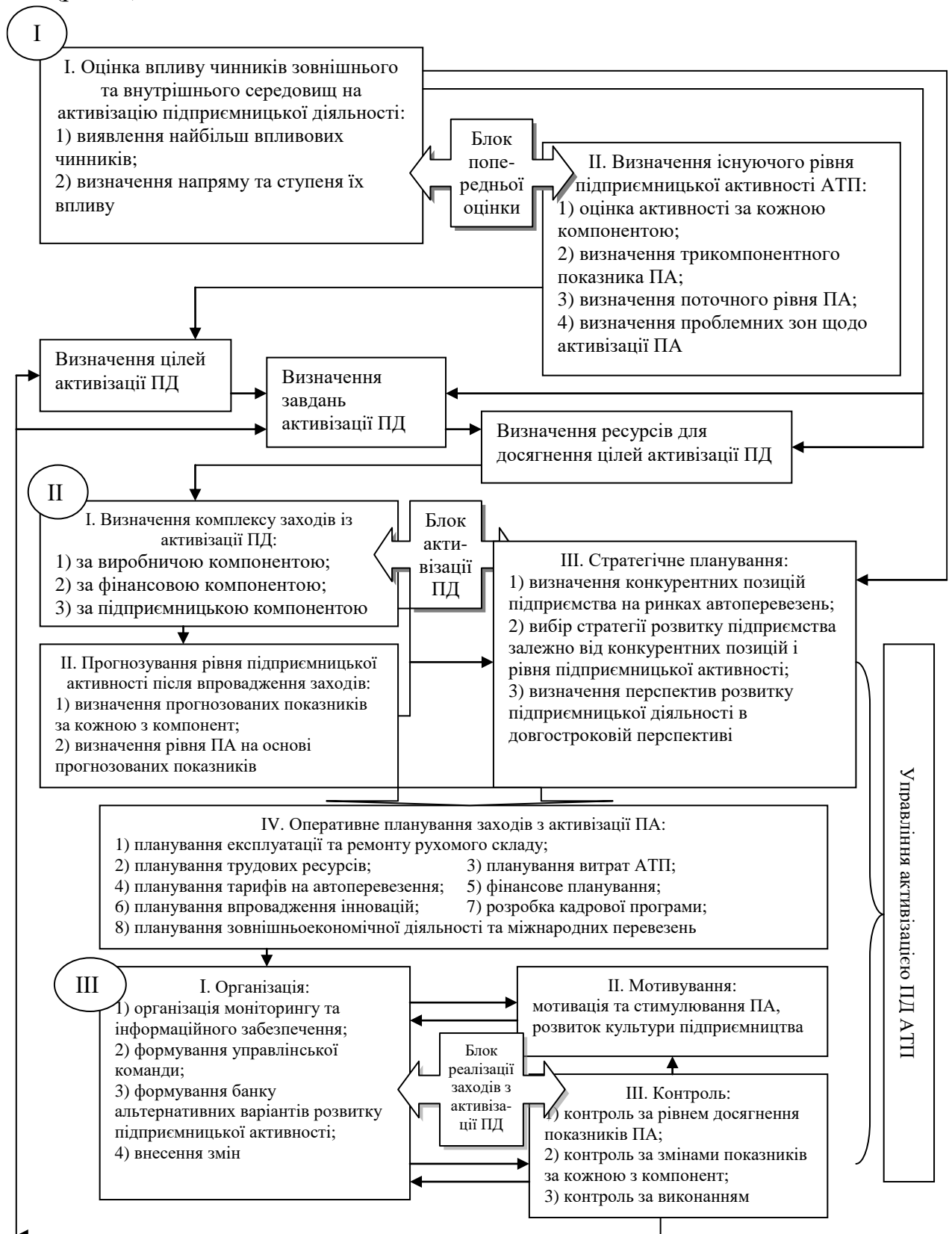


Рис. 5. Етапи управління активізацією ПД АТП на основі визначеного рівня підприємницької активності

Визначено, що передумовою інтеграції українських автоперевізників у транспортну систему ЄС є відповідність підприємств автотранспорту європейським умовам ліцензування, зокрема таким: наявність транспортного менеджера, центру управління перевезеннями, достатній рівень фінансової спроможності й бездоганна репутація. З метою адаптації вітчизняних автоперевізників до цих умов запропоновано відповідні заходи.

Наявність транспортного менеджера передбачає проведення атестації персоналу підприємства та оцінки рівня компетенцій керівного й інженерного складу; визначення наявності на підприємстві фахівця з відповідною спеціалізованою освітою або його пошук на ринку праці. Відповідність вимогам фінансової спроможності передбачає оцінку її рівня за різними підходами; виявлення проблемних питань та розробку заходів із покращення фінансового стану; оптимізацію структури капіталу; підвищення платіжної дисципліни підприємства. Формування бездоганної репутації автоперевізника можливо шляхом розвитку корпоративної культури на підприємстві; створення позитивного іміджу підприємства на внутрішніх і міжнародних ринках за рахунок підвищення соціальної відповідальності; розробки програм мотивації і стимулювання персоналу, які спрямовані на підвищення особистої зацікавленості кожного працівника у створенні позитивної репутації підприємства.

Проаналізовано існуючі підходи до визначення рівня фінансової спроможності автоперевізника, визначені їх переваги та недоліки. Найбільш поширеними у країнах ЄС є підходи на основі достатності фондів, різних видів активів, майна підприємства. Їх головним недоліком є врахування усіх видів активів підприємства, незалежно від джерел формування. Також в деяких країнах ЄС використовуються підходи на основі страхування відповідальності та банківських гарантій, але вони не дають однозначно визначеного нормативу і залежать від позицій сторонніх організацій (страхових компаній, банків).

Як можливий варіант оцінки рівня фінансової спроможності автоперевізника запропоновано визначення обов'язкової частки власного капіталу на одиницю рухомого складу, що використовується при перевезеннях. Такий підхід хоча і встановлює досить жорстку межу забезпечення фінансової спроможності, але враховує джерела формування майна підприємства, пов'язаний із показниками його фінансового стану, є запорукою надійності для ділових партнерів та споживачів.

ВИСНОВКИ

Одержані в дисертаційному дослідженні результати в сукупності вирішують важливе науково-практичне завдання обґрунтування теоретичних положень та розробки методичних і практичних рекомендацій щодо активізації підприємницької діяльності підприємств автотранспорту. Зміст основних висновків зводиться до такого:

1. Визначено, що заходи з активізації підприємницької діяльності підприємств України, які розглядаються науковцями, в основному передбачають комплекс дій на рівні держави і регіону. Розробок, які б розглядали питання активізації

підприємницької діяльності на рівні підприємства, недостатньо. Підхід до активізації підприємницької діяльності підприємств автотранспорту, що пропонується, базується на комплексному поєднанні форм і методів впливу на рівні держави, регіону, підприємства: на рівнях держави і регіону формуються зовнішні економічні та організаційні умови, а на рівні підприємства створюються внутрішні потенційні можливості прояву підприємницької ініціативи й передумови для активізації підприємницької діяльності. Такий підхід в умовах нестабільного зовнішнього середовища вважається найбільш дієвим.

2. Виявлено, що традиційно підприємницьку активність розглядають як особистісно-мотиваційну характеристику або характеристику розвитку підприємництва у суспільстві. Запропоноване в дослідженні визначення підприємницької активності підприємства автотранспорту, на відміну від існуючих, інтерпретує її як характеристику діяльності підприємства, на основі оцінки якої приймаються обґрунтовані рішення щодо подальшого розвитку його підприємницької діяльності.

3. Встановлено, що активізація підприємницької діяльності підприємств автотранспорту залежить від багатьох зовнішніх та внутрішніх чинників. Це дозволило систематизувати їх, розподілити за рівнем впливу на глобальні, державні, регіональні, галузеві, внутрішньогосподарські, особистісні та виділити в межах запропонованих груп позитивні й негативні чинники.

4. Розроблено методичний підхід до оцінки підприємницької активності підприємств автотранспорту на основі її бачення у розрізі трьох складових: виробничої, фінансової й інноваційно-ділової. Відповідно до визначених за кожною компонентою рівнів активності формується трикомпонентний показник підприємницької активності підприємства автотранспорту, який дає можливість визначити її рівень на підприємстві та виділити стратегічні напрями активізації підприємницької діяльності.

5. Запропоновано визначати достатній рівень підприємницької активності підприємства автотранспорту як її певний стан, за якого підприємство здатне забезпечити собі стійкі позиції на ринку автоперевезень. Достатній рівень підприємницької активності характеризується таким значенням трикомпонентного показника, за якого підприємство має високий і/або достатній рівень активності за будь-якими двома компонентами. Це дає можливість виділити підприємства автотранспорту з достатнім, високим та низьким рівнями підприємницької активності.

6. Визначено, що значний вплив на активізацію підприємницької діяльності підприємств автотранспорту справляє чинна в країні система ліцензування. Запропоновано заходи з адаптації українських автоперевізників до європейських умов ліцензування. Новими для вітчизняних перевізників є вимоги щодо наявності транспортного менеджера, спеціально обладнаного центру управління перевезеннями, фінансової спроможності й бездоганної репутації. Рівень фінансової спроможності запропоновано визначати як частку власного капіталу підприємства, яка припадає на одиницю рухомого складу, що використовується при здійсненні основних видів діяльності.

СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у наукових фахових виданнях

1. Майборода Ю. В. Теоретико-методичні основи підприємницької діяльності в Україні / Ю. В. Майборода // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва : зб. наук. праць / Харків. нац. автомоб.-дорож. ун-т. – Харків : ХНАДУ, 2013. – № 2 (5). – С. 139–142.
2. Майборода Ю. В. Організаційні основи державного регулювання підприємництва у сфері автотранспортних перевезень / Ю. В. Майборода // Вісник Одеського національного університету імені І. І. Мечникова. – Одеса : ОНУ ім. І. І. Мечникова, 2014. – Вип. 3, т. 19. – С. 183–187. – (Економіка).
3. Майборода Ю. В. Європейський досвід ліцензування господарської діяльності на автомобільному транспорті / Ю. В. Майборода // Науковий вісник Херсонського державного університету. – Херсон : ХДУ, 2014. – Вип. 7. – С. 33–36. – (Серія «Економічні науки»).
4. Майборода Ю. В. Методичні підходи до оцінки підприємницької активності підприємств автотранспорту / Ю. В. Майборода // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: зб. наук. праць / Харків. нац. автомоб.-дорож. ун-т. – Харків : ХНАДУ, 2015. – № 2 (9). – С. 50–57.
5. Майборода Ю. В. Оцінка рівня підприємницької активності підприємств автотранспорту [Електронний ресурс] / Ю. В. Майборода // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2015. – Вип. 6. – Режим доступу : <http://global-national.in.ua>.
6. Майборода Ю. В. Формування організаційно-економічного механізму активізації підприємницької діяльності підприємств автотранспорту / Ю. В. Майборода // Вісник Одеського національного університету імені І. І. Мечникова. – Одеса : ОНУ ім. І. І. Мечникова, 2015. – Вип. 4, т. 20. – С. 112–116. – (Економіка).

Статті в інших наукових виданнях

7. Майборода Ю. В. Транспортный комплекс Украины: современное состояние и перспективы развития / А. Е. Козин, Ю. В. Майборода // Новая экономика. – Минск, 2014. – № 2 (64). – С. 281–286. *(Особистий внесок автора: обґрунтовано напрями і заходи з розвитку автомобільного транспорту в Україні).*
8. Майборода Ю. В. Прогнозування обсягів пасажирських перевезень на ринку автотранспортних послуг / Ю. В. Майборода // Економіка та держава : міжнар. наук. журн. – Київ, 2015. – № 1. – С. 88–91.

Матеріали конференцій і тези доповідей

9. Майборода Ю. В. Проблеми оподаткування малого бізнесу в Україні / Ю. В. Майборода // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва : матеріали V міжнар. наук.-практ. конф., Харків, 25 листопада 2011 р. / Харків. нац. автомоб.-дорож. ун-т. – Харків : ХНАДУ, 2011. – С. 19–20.
10. Майборода Ю. В. Державна політика у сфері підтримки малого і середнього підприємництва в Україні / Ю. В. Майборода // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва : матеріали VI міжнар. наук.-практ. конф., Харків, 23 листопада 2012 р. / Харків. нац. автомоб.-дорож. ун-т. – Харків : ХНАДУ, 2012. – С. 15.

11. Майборода Ю. В. Правові аспекти державного регулювання підприємницької діяльності в Україні / Ю. В. Майборода // Актуальні економіко-правові проблеми розвитку суб'єктів господарювання в Україні: теоретичні і практичні аспекти : матеріали всеукр. наук.-практ. конф. студентів і молодих вчених, Харків, 7 грудня 2012 р. / Харків. нац. автомоб.-дорож. ун-т. – Харків : ХНАДУ, 2012. – С. 99–101.

12. Майборода Ю. В. Податкова політика України в умовах євроінтеграції / Ю. В. Майборода // Україна – Болгарія – Євросоюз: сучасне становище і перспективи : матеріали междунар. науч.-практ. конф. : в 2 т. – Херсон ; Варна : ПП Вишемирський В. С., 2012. – Т. 2. – С. 304–307.

13. Майборода Ю. В. Державне регулювання підприємницької діяльності в Україні / Ю. В. Майборода // Розвиток України очима молоді: соціальні, економічні та правові аспекти : матеріали всеукр. наук.-практ. конф. студентів і молодих вчених, Харків, 18 квітня 2013 р. – Харків : ВД «Фактор», 2013. – С. 529–533.

14. Майборода Ю. В. Бізнес-клімат в Україні: сучасний стан та шляхи його удосконалення / Ю. В. Майборода // Актуальні проблеми економічного розвитку : матеріали всеукр. наук.-практ. конф., Харків, 17 лютого 2014 р. – Харків : ВД «Інжек», 2014. – С. 58–63.

15. Майборода Ю. В. Сучасні тенденції розвитку підприємництва на транспорті / Ю. В. Майборода // Актуальні проблеми розвитку сучасної економіки : матеріали міжнар. наук.-практ. інтернет-конф., Дніпропетровськ, 13–14 березня 2014 р. – Дніпропетровськ : ФОП Дробязко С. І., 2014. – С. 50–52.

16. Майборода Ю. В. Чинники зовнішнього середовища підприємницької діяльності на транспорті / Ю. В. Майборода // Зовнішні та внутрішні фактори впливу на формування та розвиток економічної системи : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. для студентів, аспірантів та молодих учених, Київ, 22–23 серпня 2014 р. – Київ: Аналітич. центр «Нова Економіка», 2014. – С. 78–80.

17. Майборода Ю. В. Напрями адаптації системи ліцензування до господарської діяльності на автомобільному транспорті до умов ЄС / Ю. В. Майборода // Структурні трансформації національних економік в глобальному вимірі : матеріали III міжнар. наук.-практ. конф., Миколаїв, квітень 2015 р. – Миколаїв, 2015. – С. 43–45.

18. Майборода Ю. В. Підприємницька активність як складова економічного механізму підприємницької діяльності на автотранспорті / Ю. В. Майборода // Роль молоді у процесі соціально-економічних перетворень суспільства: вітчизняний та зарубіжний досвід : матеріали міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. молодих учених, магістрантів і студентів, Харків, 26 березня 2015 р. – Х.: КНТЕУ, ХТЕІ КНТЕУ, 2015. – С. 155–156.

19. Майборода Ю. В. Визначення фінансової спроможності підприємств автотранспорту у розрізі впровадження системи ліцензування автомобільних перевезень країн ЄС / Ю. В. Майборода // Проблеми сучасної економіки : матеріали міжнар. наук.-практ. конф., Запоріжжя, вересень, 2015 р. – Запоріжжя, 2015. – С. 21–22.

АНОТАЦІЯ

Майборода Ю. В. Активізація підприємницької діяльності підприємств автомобільного транспорту. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Український державний університет залізничного транспорту МОН України, Харків, 2016.

Дисертацію присвячено обґрунтуванню теоретичних положень та розробці методичних і практичних рекомендацій щодо активізації підприємницької діяльності підприємств автотранспорту.

В роботі розглянуто теоретичні підходи до визначення сутності підприємницької діяльності й формування механізму її активізації. Запропоновано підхід до формування дієвого комплексу заходів із активізації підприємницької діяльності підприємств автотранспорту. Проаналізовано погляди науковців на поняття «підприємницька активність», сформовано авторське бачення даної категорії. Систематизовано чинники зовнішнього і внутрішнього середовища підприємницької діяльності підприємств автотранспорту, що впливають на процеси її активізації. Встановлено місце і значення системи ліцензування у формуванні комплексу заходів із активізації підприємницької діяльності підприємств автотранспорту.

Розроблено методичний підхід до оцінки підприємницької активності підприємств автотранспорту на основі трикомпонентного показника, до якого включено виробничу, фінансову й інноваційно-ділову компоненти. Запропоновано підхід до визначення достатнього рівня підприємницької активності. Виділено заходи з активізації підприємницької діяльності підприємств автотранспорту залежно від рівня їх підприємницької активності.

Запропоновано заходи з адаптації українських підприємств автотранспорту до європейських умов ліцензування, основними з яких виділено: наявність транспортного менеджера, центру управління перевезеннями, фінансової спроможності і бездоганної репутації перевізника. Рівень фінансової спроможності запропоновано розраховувати як частку власного капіталу підприємства, що припадає на одиницю рухомого складу, який використовується в основних перевезеннях.

Ключові слова: автомобільний транспорт, підприємницька діяльність, активізація підприємницької діяльності, підприємницька активність, ліцензування, оцінка підприємницької активності.

АННОТАЦИЯ

Майборода Ю. В. Активизация предпринимательской деятельности предприятий автомобильного транспорта. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Украинский государственный университет железнодорожного транспорта МОН Украины, Харьков, 2016.

Диссертационная работа посвящена обоснованию теоретических положений, разработке методических и практических рекомендаций по активизации предпринимательской деятельности предприятий автомобильного транспорта.

В работе рассмотрены и проанализированы взгляды ученых на сущность предпринимательской деятельности, её активизацию. Предложен подход к активизации предпринимательской деятельности автотранспортных предприятий, который базируется на комплексном объединении мероприятий по активизации на трех уровнях: государства, региона, предприятия. Выполнен анализ теоретических подходов к определению сущности понятия «предпринимательская активность», предложено авторское видение данной категории как характеристики деятельности предприятия. Систематизированы факторы влияния на активизацию предпринимательской деятельности автотранспортных предприятий путём их группировки по таким признакам: место возникновения, характер влияния, уровень конструктивности, возможность измерения влияния, уровень влияния, сущностная природа и способ влияния. В рамках выделенных групп факторов по уровню влияния определены внешние и внутренние факторы, оказывающие положительное и негативное влияние на активизацию. Обосновано место и значение лицензирования в формировании действенного комплекса мероприятий по активизации предпринимательской деятельности автотранспортных предприятий, рассмотрена возможность его усовершенствования с учетом лицензионных условий, которые применяются в странах ЕС.

Выполнен анализ развития предпринимательской деятельности на автомобильном транспорте в Украине.

Разработана методика оценки предпринимательской активности автотранспортных предприятий, которая включает оценку активности по трем компонентам: производственной, финансовой, инновационно-деловой. Для каждой из компонент предложен комплекс показателей, на основании которых рассчитывается интегральный показатель активности.

Предложен подход к определению достаточного уровня предпринимательской активности и его сущности. Определен уровень предпринимательской активности для группы автотранспортных предприятий Украины.

Сформировано видение этапов управления активизацией предпринимательской деятельности автотранспортных предприятий на основе определенного уровня их предпринимательской активности. Разработаны рекомендации по активизации для предприятий с высоким, достаточным и низким уровнями предпринимательской активности.

Предложены направления по внедрению в практику деятельности украинских автоперевозчиков европейских условий лицензирования, среди которых выделены: наличие центра управления перевозками, транспортного менеджера, финансовой состоятельности и безупречной репутации перевозчика. Предложен вариант оценки уровня финансовой состоятельности для автотранспортных предприятий Украины.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, предпринимательская деятельность, активизация предпринимательской деятельности, предпринимательская активность, лицензирование, оценка предпринимательской активности.

ANNOTATION

Mayboroda Yu. V. Activation of entrepreneurial activity of motor transport enterprises. - Manuscript .

Dissertation for the Candidate's Degree in Economics on specialty 08.00.04 – economics and management of the enterprises (by industries). – Ukrainian State University of Railway Transport of Ministry of education and science of Ukraine, Kharkiv, 2016.

The thesis is devoted to the grounds of theoretical doctrines, development of the methodical and practical guidelines on activation of entrepreneurial activity of motor transport enterprises.

The theoretical approaches to the determination of business activity essence, its activation have been researched in this work. The approach to entrepreneurial activity activation of motor transport enterprises has been proposed. This approach is based on complex integration of the events on three levels: state, district, enterprise. The author's viewing on the determination of entrepreneurial activity as business activity indication has been proposed. The factors affecting the activation of entrepreneurial activity of motor transport enterprises have been systematized. The place and importance of licensing systems in the formation of effective set of activities in the activation of motor transport enterprises entrepreneurial activity have been grounded. The possibility to improve the national licensing system has been viewed taking into consideration the licensing system conditions that are accepted in the EU.

There has been developed a methodical approach to the estimation of motor transport enterprises entrepreneurial activity which is based on three-component index of business activity and includes production, financial and innovative business components. The theoretical approaches to defining the sufficient level of business activity have been offered too. The set of measures has been determined to intensify business activity on the high level, sufficient level and low level of business activity.

The implantation of the European conditions of licensing has been proposed into the business practice of the Ukrainian enterprises in the context of the activation of motor transport enterprises entrepreneurial activity, in particular: the availability of the transport control center, the transport manager, the financial capacity and the irreproachable reputation of the forwarder. The level of the financial capacity is determined as follows: a share of the own financial capital, divided by one piece of the motor transport which is used in the main deliveries.

Keywords: Motor transport, entrepreneurial activity, activation of entrepreneurial activity, business activity, licensing, level of business activity.

Майборода Юлія Володимирівна

**АКТИВІЗАЦІЯ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ
ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ**

Спеціальність: 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з авторським оригіналом

Відповідальний за випуск

Н.Є. Каличева

Підписано до друку 6 квітня 2016 р.
Формат паперу 60× 84 1/16. Друк ризограф.
Папір офсетний. Обсяг 0,9 умовн. друк. арк. Наклад 100 прим.
Зам. № 124. Безкоштовно.

Видавництво УкрДУЗТ.
Свідоцтво про державну реєстрацію ДК № 2874 від 12.06.2007 р.
61050, Харків, пл. Фейєрбаха,7
Друкарня УкрДУЗТу, 61050, Харків, пл. Фейєрбаха,7