

**Висновок.** Антикризове управління персоналом передбачає не тільки формальну організацію роботи з персоналом (планування, відбір, підбір, розстановку і т.п.). Але і сукупність факторів соціально-психологічного, морального характеру-демократичний стиль управління, турботливе ставлення до потреб людини, врахування його індивідуальних особливостей і пр.

Таким чином слід визнати, що на сьогодні у розвитку в сфері антикризового управління персоналом на підприємстві є багато питань, які ще залишаються не вирішеними. Також треба мати на увазі, що українські підприємства мають різну структуру управління. Перспективи подальших досліджень мають бути направлені на розробку алгоритму дії функціонування кадрової політики в умовах кризи та виявлення потенційних загроз ефективній діяльності вітчизняних підприємств на зовнішніх ринках.

**Перелік посилань:**

1. Базаров Т.Ю. Управління персоналом / Т.Ю. Базаров, Б.Л. Єрьомін - Москва : Юніті, 2002, с.147
2. Грязнова А.Т. Антикризоровий менеджмент / За ред. А.Т. Грязновой. - М. : Асоц. авторів і видавців "Тандем": ЕКМОС, 2007, с.142
3. Маренков Н.Л. Антикризоровий менеджмент / Маренков Н.Л., Касьянов В.В.-"Феникс" - 2008-512с.
4. Мороз О. В. Інституціональні особливості превентивного антикризового управління підприємством / О.В. Мороз, І. В. Шварц // Вінниць. нац. техн. ун-т. - Вінниця: УНІВЕРСАМ, 2006. - 137 с.
5. Шершньова З. Є. Антикризоровий менеджмент підприємством [Текст] / З. Є. Шершньова, В. М. Багацький, Н. Д. Гетьманцева // М-во освіти і науки України, Київ. нац. екон. ун-т ім. В. Гетьмана. - К.: КНЕУ, 2007. - 676 с
6. Рутицкая В.В. Антикризоровий менеджмент підприємством. / В.В. Рутицкая, Л. Сирик / под редакцією журналу «Менеджер по персоналу» [Источник: HR-Лига].
7. Василенко В.А. Антикризоровий менеджмент підприємством / В.А. Василенко - Київ: ЦУЛ, 2003. - 504 с.
8. Лігоненко Л.О. Антикризоровий менеджмент підприємством [електронний ресурс] / Л.О. Лігоненко // <http://slv.com.ua/books/6.html>

Стаття надійшла: 05.03.2014 р.  
Рецензент: д.е.н., проф. Бабич Д.В.

УДК 331.101.3  
M12, M52

**ВЗАИМОСВЯЗЬ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ АВТОТРАНСПОРТА С  
МОТИВАЦИОННЫМ ФОНОМ СОТРУДНИКОВ АТП**

*Бацецкая А. И., канд. экон. наук, доцент*

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени А. Н. Бекетова*

**Аннотация.** Предметом исследования является взаимосвязь экономического развития автотранспорта с мотивационным фоном работников автотранспортных предприятий (АТП). Целью данной работы является выявление взаимосвязи между изменениями в экономической эффективности функционирования автотранспорта Украины и мотивационным фоном сотрудников АТП для обоснования принятия управленческих решений в сфере мотивирования сотрудников к труду. В настоящее время в сфере управления персоналом доминируют исследования, направленные на изучение мотивации работников и разработку системы их стимулирования без привязки к влиянию внешней среды. Однако, на наш взгляд, факторы внешней среды оказывают значительное влияние на формирование мотивационного фона сотрудников. И персонал автотранспортных предприятий, в данном случае, не является исключением, так как политическая и экономическая обстановка в стране изменяет степень экономической эффективности функционирования данных предприятий. В работе использовались общие методологические подходы, используемые для анализа, такие как системный, процессный и поведенческий. Кроме того, был использован метод эмпирических исследований. В работе были рассмотрены тенденции развития как транспорта Украины в целом, так и отдельно автотранспортных предприятий. Приведены статистические данные об объемах грузоперевозок автотранспортом, а также объемы перевозок пассажиров автобусами и автотранспортом в межгородском и городском сообщении. Выявлены основные тенденции развития АТП. Проанализирован уровень зарплат на транспорте в сравнении с другими отраслями экономики, а также в региональном разрезе. Были сделаны выводы о том, что существующие тенденции развития автотранспорта Украины не способствуют созданию положительного мотивационного фона сотрудников АТП. Полученные результаты могут быть использованы при планировании мероприятий по улучшению материальной заинтересованности сотрудников АТП за счет собственных резервов предприятия в целях улучшения их мотивационного фона и, как следствие, повышения производительности их труда.

**Ключевые слова:** мотивационный тип, мотивация, стимулирование, автотранспорт, тенденции развития транспорта.



**Постановка проблемы.** Определение взаимосвязи экономических тенденций развития автотранспорта с мотивационным фоном сотрудников автотранспортных предприятий (АТП), к сожалению, является сложной задачей, так как данная взаимосвязь носит, скорее, стохастический характер, нежели детерминированный. Однако, на наш взгляд, выявление такой взаимосвязи необходимо, так как эффективное экономическое развитие автотранспорта, несомненно, будет способствовать повышению заинтересованности в данной отрасли большего количества трудоспособного населения. Строящиеся системы стимулирования работников, основываясь на исследованиях мотивации персонала, в настоящее время, в первую очередь, делают упор на материальное стимулирование работника и возможность его карьерного роста. К сожалению, работников с патристическим мотивационным типом, для которого моральное стимулирование является базовым, в современной жизни встречается все меньше и меньше. Для остальных же мотивационных типов доминирующим в формировании системы мотивации является материальное стимулирование в той или иной форме (денежное вознаграждение, возможность карьерного роста (что, как правило, ведет к увеличению зарплаты), постоянно улучшающиеся условия труда (что непосредственно связано с улучшением финансового состояния предприятия или же со сменой должности непосредственно самого работника)). Следовательно, экономический рост в отрасли будет в той или иной мере способствовать росту заинтересованности в труде ее работников и улучшению их мотивационного фона в области трудовой деятельности. Таким образом, объектом исследования в данной работе является мотивация сотрудников АТП. Предметом исследования является взаимосвязь экономического развития автотранспорта с мотивационным фоном работников АТП. В работе использовались общие методологические подходы, используемые для анализа, такие как системный, процессный и поведенческий. Кроме того, был использован метод эмпирических исследований.

**Анализ последних исследований и публикаций.** В настоящее время при определении мотивации работников предприятия той или иной отрасли принято использовать типологическую модель мотивации Герцакова В. И. [1 – 4]. Также мотивационный профиль определяется согласно теории удовлетворенности работой Ф. Герцберга [5]. Теория потребностей К. Альдерфера – одна из наиболее распространенных содержательных теорий мотивации. Эти теории описывают структуру потребностей, их содержание, связь с мотивацией человека к деятельности [6]. Проблема управления человеческими ресурсами очень подробно рассматривается в работе Грэхема Х. Т., Беннетта Р. [7]. Кроме перечисленных работ также заслуживает внимания теория ожиданий В. Врума [8] и теория Портера – Лоулера, включающая элементы теории ожиданий и теории справедливости, согласно которой достигнутые результаты зависят от приложенных сотрудником усилий, его способностей и характерных особенностей, а также осознания им своей роли. Уровень приложенных усилий будет определяться ценностью вознаграждения и степенью уверенности в том, что данный уровень усилий действительно повлечет за собой вполне определенный уровень вознаграждения [9].

**Нерешенные составные общей проблемы.** Об исследовании мотивационных типов работников, системы их стимулирования и в целом управлении персоналом написано достаточно много работ как отечественных, так и зарубежных авторов. Кроме того, ученые-экономисты стараются выявить максимально большое количество факторов, которые влияют на заинтересованность в труде тех или иных слоев населения. Также существует масса аналитических материалов, посвященных экономическому развитию отраслей экономики Украины. Однако выявление четкой взаимосвязи (или же ее прослеживание) между экономическими тенденциями в отрасли и мотивационным фоном сотрудников, занятых в ней, остается, как правило, нерешенной задачей. На наш взгляд, это связано именно с тем фактом, что связь не является детерминированной и, как следствие, не привлекает особого внимания ученых. Несмотря на это, необходимо учитывать, что степень развития экономики страны довольно сильно влияет на желание населения работать в таких условиях. Следовательно, изучение обозначенной взаимосвязи необходимо.

**Цель статьи.** Целью данной работы является выявление взаимосвязи между изменениями в экономической эффективности функционирования автотранспорта Украины и мотивационным фоном сотрудников АТП для обоснования принятия управленческих решений в сфере мотивирования сотрудников к труду.

**Основной материал исследования.** Существует немало исследований мотивационных профилей персонала предприятий различных отраслей экономики. Кроме того, анализ мотивации и мотивационных типов работников в настоящее время является основой построения моделей стимулирования персонала, а также разработки системы показателей, с помощью которых оцениваются процессы формирования и динамики трудового поведения. Однако в данной работе мы постараемся определить, влияет ли на мотивационный фон работников АТП экономические тенденции, наблюдаемые в настоящее время в Украине, так как предполагаем, что общая экономическая ситуация в отрасли при условии ее улучшения будет способствовать положительной динамике в отношении работников АТП к труду.

Рассмотрим такие тенденции в развитии транспорта Украины, как динамику перевозок различными видами транспорта (рис. 1).



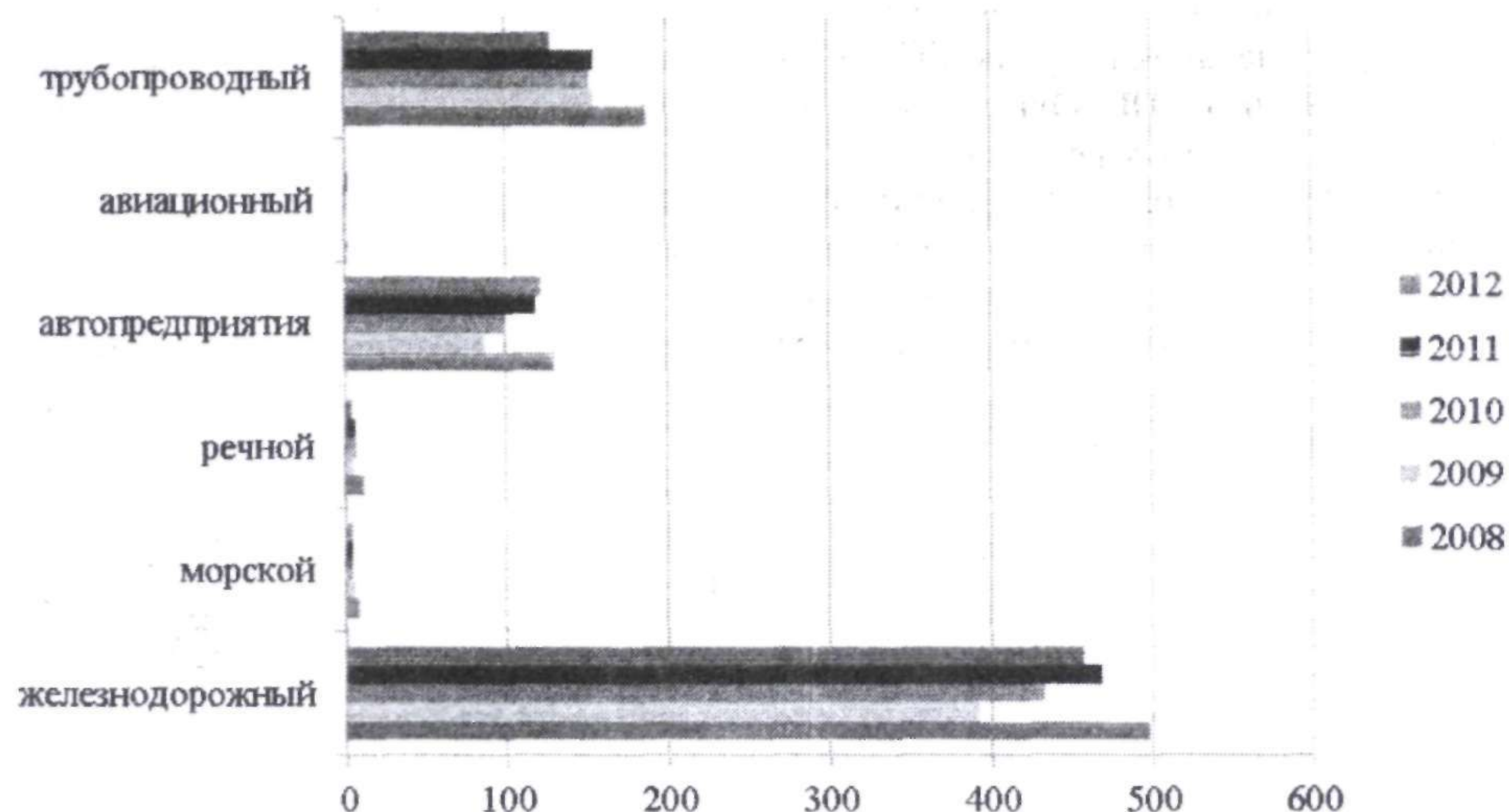


Рисунок 1 – Динамика перевозок различными видами транспорта в 2008 – 2012 гг.

Приведенная диаграмма свидетельствует о том, что автопредприятия занимают третье место в общей структуре перевозок всеми видами транспорта и объем перевозок в данной сфере снизился в 2012 году по сравнению с 2008, однако с 2009 года наблюдается увеличение объема перевозок. Также следует отметить, что динамика объема перевозок железнодорожным транспортом отличается от динамики на автопредприятиях: в 2012 году объем перевозок данным видом транспорта снизился не только по сравнению с 2008, но и с 2011 годом. Второй по значимости трубопроводный транспорт также имеет отрицательную динамику объема перевозок, причем за анализируемый период объемы только снижаются, рост не наблюдается вообще.

Также в рамках исследования тенденций в транспорте приведем динамику экспорта и импорта грузов по видам транспорта и регионам назначения в 2012 году (табл. 1 и 2).

Таблица 1 – Экспорт грузов по видам транспорта и регионами назначения в 2012 году, тыс. т

Регионы назначения	Всего	в том числе по видам транспорта			
		автомобильный	железнодорожный	морской	трубопроводный
Всего	170854,63	8410,96	87347,95	1798,37	4,00
Страны СНГ	47557,48	3594,81	42973,66	14,81	0,00
Страны ЕС	51371,77	3743,55	25500,57	946,05	4,00
Другие страны мира	71925,38	1072,60	18873,72	837,51	0,00
Европа	972,61	87,77	519,33	26,74	0,00
Азия	51664,72	651,20	16805,07	639,71	0,00
Африка	14735,75	46,08	980,374	148,24	0,00
Америка	4450,93	284,56	568,18	22,83	0,00
Австралия и Океания	93,97	2,93	0,80	0,01	0,00

Таблица 2 – Импорт грузов по видам транспорта и регионами назначения в 2012 году, тыс. т

Регионы назначения	Всего	в том числе по видам транспорта			
		автомобильный	железнодорожный	морской	трубопроводный
Всего	82306,52	11662,49	34744,72	573,89	24721,04
Страны СНГ	55093,47	2036,11	26117,25	67,27	24701,31
Страны ЕС	10753,91	6506,58	3041,21	72,57	19,73
Другие страны мира	16459,14	3119,80	5586,26	434,05	0,00
Европа	215,20	144,29	16,52	4,03	0,00
Азия	6118,91	2426,76	2446,13	131,03	0,00
Африка	3928,53	70,67	663,98	174,34	0,00
Америка	5032,34	446,03	2250,64	61,68	0,00
Австралия и Океания	385,45	9,42	184,83	62,98	0,00



Приведенные данные свидетельствуют о том, что основным направлением перевозок автотранспортом экспортных грузов являются страны ЕС и СНГ. При перевозке автотранспортом импортных грузов лидируют страны ЕС, Азии и СНГ. Однако события «евромайдана» могут в значительной степени изменить географию перевозок, что может повлиять на мотивацию сотрудников АТП как положительно, так и отрицательно, в зависимости от того, каких политических взглядов придерживаются работники, а также в каком регионе Украины они непосредственно проживают. Таким образом, необходимо исследование деятельности автотранспортных предприятий в региональном разрезе.

В рамках данной работы нами произведена выборка данных относительно грузооборота АТП по регионам, перевозки пассажиров автобусами, а также автомобильным транспортом в межгородском и городском сообщении. Данные приведены в таблицах 3 – 6.

Таблица 3 – Грузооборот автотранспортных предприятий по регионам, млн. ткм

	2008	2009	2010	2011	2012
Украина	15819,8	14175,9	16996,6	17398,1	19885,2
Автономная Республика Крым	189,7	157,3	193,2	208,9	239,3
области					
Винницкая	360,1	225,9	240,2	302,0	330,3
Волынская	547,8	476,4	500,4	482,2	538,1
Днепропетровская	1057,0	1053,4	1026,5	1172,2	1311,1
Донецкая	1243,6	955,9	992,6	1100,7	1229,2
Житомирская	210,4	192,9	262,2	315,5	366,0
Закарпатская	706,7	715,0	781,6	832,9	898,8
Запорожская	463,1	374,4	430,2	408,1	513,0
Ивано-Франковская	386,3	546,9	619,5	689,9	726,6
Киевская	573,8	493,1	638,1	517,2	711,3
Кировоградская	209,4	165,4	173,6	236,2	310,9
Луганская	789,7	645,5	725,5	716,7	675,6
Львовская	1427,5	1402,5	2982,7	2159,7	2824,6
Николаевская	384,1	407,5	392,2	451,2	480,9
Одесская	714,0	609,0	692,1	776,9	1045,7
Полтавская	720,5	572,0	693,7	778,7	923,1
Ровненская	510,8	474,4	609,1	696,5	785,3
Сумская	177,6	164,7	166,4	174,2	189,8
Тернопольская	353,9	337,8	380,0	374,1	612,3
Харьковская	733,7	757,9	762,8	844,4	953,8
Херсонская	137,0	186,2	180,5	261,2	314,5
Хмельницкая	463,6	295,8	304,8	356,0	462,8
Черкасская	232,2	242,4	432,6	519,6	529,0
Черновицкая	157,7	120,9	100,9	135,5	115,0
Черниговская	168,1	158,2	144,3	163,8	208,1
города					
Киев	2880,4	2412,1	2532,0	2685,5	2551,3
Севастополь	21,1	32,4	38,9	38,3	38,8

Таблица 4 – Перевозка пассажиров автобусами по регионам, млн.

	2008	2009	2010	2011	2012
Украина	4369,1	4014,0	3726,3	3611,8	3450,2
Автономная Республика Крым	135,8	130,0	139,9	132,0	105,3
области					
Винницкая	111,8	102,0	100,2	98,3	97,2
Волынская	121,2	93,8	93,6	94,5	95,0
Днепропетровская	390,5	377,9	347,6	332,7	313,9
Донецкая	532,2	533,6	534,8	521,1	505,4
Житомирская	82,4	80,2	76,9	71,5	70,1
Закарпатская	66,0	57,0	49,9	46,1	45,2
Запорожская	97,1	80,9	83,0	82,7	81,2
Ивано-Франковская	89,8	83,3	70,0	73,0	84,1
Киевская	115,6	131,5	157,7	149,9	129,7



	2008	2009	2010	2011	2012
Кировоградская	84,5	74,4	85,6	98,7	86,0
Луганская	331,1	260,1	163,0	137,1	122,0
Львовская	225,1	217,9	213,4	208,4	197,1
Николаевская	137,3	139,6	138,0	131,7	131,6
Одесская	224,7	214,8	194,1	199,0	185,2
Полтавская	134,0	92,7	74,1	59,5	51,6
Ровненская	93,9	91,6	94,0	97,9	96,0
Сумская	104,7	98,2	85,0	79,1	67,5
Тернопольская	85,1	77,2	75,6	71,4	57,3
Харьковская	167,8	160,6	146,9	126,2	137,2
Херсонская	91,0	82,7	78,7	70,2	72,4
Хмельницкая	114,9	118,5	117,1	103,2	106,9
Черкасская	95,8	87,9	92,6	91,4	91,3
Черновицкая	37,9	37,6	39,1	40,5	41,4
Черниговская	91,2	87,1	86,0	70,4	83,9
города					
Киев	576,4	479,4	360,8	397,3	371,8
Севастополь	31,3	23,5	28,7	28,0	23,9

Таблица 5 – Перевозка пассажиров автомобильным транспортом в межгородском сообщении по регионам, тыс.

	2008	2009	2010	2011	2012
Украина	164926,9	147327,0	146571,8	154738,2	149942,8
Автономная Республика Крым	6321,1	6156,9	7927,1	8801,6	8268,2
области					
Винницкая	8378,6	6918,5	6804,3	6640,7	6679,6
Волинская	11029,6	9211,6	7470,7	10791,7	12179,7
Днепропетровская	5569,5	4509,3	4540,4	4961,2	4683,9
Донецкая	13307,4	11090,9	10552,9	10902,4	9596,8
Житомирская	7413,8	6805,0	6791,3	6628,0	6966,9
Закарпатская	5829,2	4554,4	4067,1	4216,4	4159,7
Запорожская	2279,0	1709,0	1637,6	1336,8	1364,6
Ивано-Франковская	7440,6	7362,1	5751,6	7156,5	6706,4
Киевская	5786,9	8407,8	10925,4	10831,6	8885,7
Кировоградская	1601,6	1607,8	2009,0	2137,2	2321,6
Луганская	6242,6	5786,2	5139,4	5258,6	4945,8
Львовская	23283,0	21323,1	22819,9	23028,9	21503,4
Николаевская	2107,7	2485,2	2169,7	1843,8	1856,1
Одесская	8401,1	6184,9	6253,6	6324,7	5466,6
Полтавская	1848,9	1644,0	1778,0	1602,7	1661,2
Ровненская	6691,4	4773,3	4683,7	4322,7	4933,9
Сумская	4042,9	4218,7	3999,8	4046,5	3405,5
Тернопольская	8076,9	7841,9	7073,8	7191,7	6989,2
Харьковская	4404,8	4151,3	4668,4	4778,7	4556,0
Херсонская	6075,7	4678,5	4734,0	5384,9	5945,0
Хмельницкая	3677,6	3463,3	3269,8	3860,0	4075,3
Черкасская	4455,1	4785,0	4206,3	4430,4	4370,9
Черновицкая	2036,3	2015,4	1989,6	2966,7	3357,4
Черниговская	4422,9	3905,0	3518,6	3565,5	3529,3
города					
Киев	4046,2	1543,0	1458,6	1193,7	1149,9
Севастополь	156,5	194,9	331,2	534,6	384,2



Таблица 6 – Перевозка пассажиров автомобильным транспортом в городском сообщении по регионам, млн.

	2008	2009	2010	2011	2012
Украина	3472,5	3165,9	2922,8	2812,6	2664,3
Автономная Республика Крым	107,8	112,9	85,4	101,0	75,3
области					
Винницкая	66,3	62,8	60,6	59,7	61,9
Волынская	83,7	59,5	62,1	53,9	50,0
Днепропетровская	361,5	355,0	329,0	313,1	294,8
Донецкая	459,4	455,0	456,0	460,6	435,0
Житомирская	44,9	44,0	42,0	40,4	39,4
Закарпатская	35,1	30,1	27,8	23,6	20,2
Запорожская	80,8	68,9	67,2	72,0	70,2
Ивано-Франковская	54,5	51,1	40,9	41,9	50,2
Киевская	60,2	55,7	88,1	87,3	79,5
Кировоградская	70,7	61,5	72,7	84,4	72,9
Луганская	265,2	199,2	110,8	98,2	85,5
Львовская	152,7	151,2	147,4	141,7	126,4
Николаевская	123,3	124,3	124,7	117,2	117,6
Одесская	184,6	175,8	155,2	159,1	153,6
Полтавская	116,5	78,1	60,2	48,6	42,4
Ровненская	53,5	56,3	63,2	65,4	64,5
Сумская	90,8	84,6	73,3	67,5	57,7
Тернопольская	53,9	46,9	49,2	43,1	28,6
Харьковская	124,6	120,8	110,7	91,6	103,2
Херсонская	68,0	61,4	57,8	50,5	51,9
Хмельницкая	91,4	96,0	95,5	81,5	83,7
Черкасская	75,3	66,7	73,6	72,0	73,4
Черновицкая	22,6	21,3	22,4	22,2	20,6
Черниговская	68,2	69,3	68,2	54,2	67,1
города					
Киев	524,7	441,1	324,6	336,2	317,4
Севастополь	29,1	21,5	26,7	25,7	21,3

Приведенные данные свидетельствуют о том, что по объемам грузооборота автотранспортных предприятий лидируют пять областей: Львовская, г. Киев, Днепропетровская, Донецкая и Одесская. Их грузооборот к концу 2012 году составил более 1000 млн. ткм. Однако следует отметить, что если Львовская область увеличила объем грузооборота почти в два раза (с 1427,5 до 2824,6 млн. ткм), то по г. Киеву наблюдается постепенное снижение данного показателя, так же как и по Донецкой области. Другие две области-лидеры обеспечили прирост грузооборота на 24 % (Днепропетровская область) и на 46 % (Одесская область).

Также отметим, что те же области лидируют и в перевозках пассажиров автомобильным транспортом в межгородском и городском сообщении. Причем динамика данных показателей такова. Донецкая область является лидером в данном виде перевозок, однако их объем снижается на 5 %. В г. Киеве объем перевозок данного вида снизился в среднем на 42 %. Несмотря на это, Киев занимает второе место в общем объеме перевозок автомобильным транспортом в межгородском и городском сообщении по регионам. Третье место занимает Днепропетровская область, а вот четвертое и пятое занимают Одесская и Львовская области, но в межгородском сообщении четвертое место за Львовской областью, а в городском – за Одесской. В целом следует отметить, что в анализируемом периоде объем перевозок пассажиров автомобильным транспортом в межгородском и городском сообщении снижается практически во всех областях Украины. Исключение составляют только Киевская, Ровненская, Кировоградская и Черновицкая области, причем в последней объем перевозок в городском сообщении сократился.

Анализ динамики перевозки пассажиров автобусами показал, что лидерами являются Львовская, Волынская, Донецкая, Киевская области и Автономная Республика Крым. Положительная динамика объемов данных перевозок наблюдается в трех из этих пяти областей – Волынской, Киевской и АРК.

Таким образом, мы видим, что лучшее положение в объеме перевозок как грузовых, так и пассажирских наблюдается в основном во Львовской, Донецкой, Днепропетровской, Одесской областях, а также в г. Киев. Следовательно, уровень заработной платы на автотранспорте также должен быть выше именно в данных областях, так как в данной отрасли, как правило, принято использовать сдельную и повременную формы



оплаты труда, то есть заработная плата работника будет в основном зависеть от количества выполненных работ и времени, проведенного на работе.

Представим данные относительно среднемесячной номинальной заработной платы работников по видам деятельности (табл. 7).

Таблица 7 – Среднемесячная номинальная заработная плата работников по видам экономической деятельности, грн.

Виды экономической деятельности	2010	2011	2012
Украина	2239	2633	3026
сельское хозяйство, охота и связанные с ними услуги	1430	1800	2023
Лесное хозяйство и связанные с ним услуги	1787	2300	2534
Рыбное хозяйство	1191	1369	1552
Промышленность	2580	3120	3500
Строительство	1754	2251	2491
Торговля; ремонт автомобилей, бытовых приборов и предметов личного потребления	1874	2339	2696
Деятельность отелей и ресторанов	1455	1777	2057
Деятельность транспорта и связи	2726	3138	3474
деятельность транспорта	2813	3261	3622
деятельность почты и связи	2435	2709	2924
Финансовая деятельность	4601	5340	5954
Операции с недвижимым имуществом, аренда, инжиниринг и предоставление услуг предприятиям	2436	2935	3436
из них исследования и разработки	2874	3270	3790
Государственное управление	2747	3053	3442
Образование	1889	2081	2527
Охрана здоровья и предоставление социальной помощи	1631	1778	2201
Предоставление коммунальных и индивидуальных услуг; деятельность в сфере культуры и спорта	2065	2380	2964

Приведенные данные свидетельствуют о том, что зарплата работников транспорта являются третьими по величине среди других видов экономической деятельности. Первое место занимает такая отрасль как финансовая деятельности, а второе – исследования и разработки в области предоставления услуг предприятиям. Также отметим, что динамика среднемесячной заработной платы на транспорте положительная. К сожалению, данных о размере заработной платы именно на автотранспортных предприятиях нет. Однако мы можем привести данные о среднемесячной заработной плате на транспорте по регионам Украины.

Таблица 8 – Среднемесячная номинальная заработная плата работников транспорта по регионам, грн.

	2010	2011	2012
Украина	2239	2633	3026
Автономная Республика Крым	2929	3345	3766
области			
Винницкая	2608	2987	3464
Волынская	2036	2530	2715
Днепропетровская	2683	3139	3486
Донецкая	2787	3186	3691
Житомирская	2418	2899	3213
Закарпатская	2474	2872	3203
Запорожская	2357	2725	2983
Ивано-Франковская	2640	3098	3398
Киевская	4464	5203	5597
Кировоградская	2693	2987	3335
Луганская	2447	2928	3254
Львовская	2695	3013	3219
Николаевская	3473	3890	4338
Одесская	3405	3858	4026
Полтавская	2494	2939	3312
Ровненская	2388	2710	3017



	2010	2011	2012
Сумская	2522	2939	3292
Тернопольская	2283	2702	2858
Харьковская	2556	2954	3442
Херсонская	2362	2704	2992
Хмельницкая	2102	2593	2883
Черкасская	2375	2782	3098
Черновицкая	1936	2235	2399
Черниговская	2362	2726	3030
города			
Киев	3078	3640	4087
Севастополь	2959	3415	3451

Данные свидетельствуют о том, что наибольшая зарплата у работников транспорта в Киевской, Николаевской областях, г. Киеве и Одесской областт (зарплата выше 4000 грн.).

Таким образом, имеющиеся данные позволяют сделать вывод о том, что экономические тенденции наблюдаемые в сфере автотранспорта, особенно его развитие по регионам, не способствует улучшению мотивационного фона сотрудников АТП. Дело в том, что в структуре персонала АТП преобладает категория рабочих – это водители, механики, работники технической службы. Как правило, такие должности подходят лицам с инструментальным, профессиональным или же хозяйским мотивационным типом. Согласно типологической модели мотивации Герчикова В. И. [2], для данных мотивационных типов основными видами стимулирования являются денежные, натуральные стимулы и возможность карьерного роста. Необходимо также отметить, что для хозяйского мотивационного типа базовым видом стимулирования является участие в совладении и управлении. Таким образом, основным фактором улучшения мотивационного фона большинства сотрудников АТП будут различные формы материального стимулирования. Следовательно, если экономическая ситуация складывается таким образом, что работник АТП не будет получать возможности зарабатывать больше при увеличении объем выполняемых работ (услуг), то ожидать от него положительного отношения к труду также не приходится. Следовательно, руководителям АТП остается изыскивать исключительно внутренние резервы предприятия для обеспечения возможности улучшения мотивационного фона своих сотрудников.

**Выводы.** Проведенный анализ динамики объемов выполняемых работ на транспорте в целом и на автотранспорте в частности показал, что автопредприятия занимают третье место в общей структуре перевозок всеми видами транспорта, однако объем перевозок в данной сфере незначительно снижается. Отмечается увеличение объема грузоперевозок автотранспортом, но снижение объема перевозок пассажиров автобусами и автомобильным транспортом. Были выявлены области-лидеры в перевозках. Также был проанализирован уровень заработной платы по видам экономической деятельности и по транспорту в регионах. Было выявлено, что зарплата на транспорте является третьей по величине в общей структуре экономики страны, однако анализ зарплат на транспорте по регионам показал, что наиболее высокий уровень зарплат в областях Южного региона Украины. К сожалению, нам не хватает данных по уровню зарплат работников именно АТП по Украине, но и представленные данные позволяют сделать вывод о том, что экономические тенденции развития автотранспорта Украины скорее негативно влияют на мотивационный фон сотрудников АТП, нежели улучшают его каким-либо образом.

Также необходимо отметить, что тенденции экономического развития отрасли автотранспорта зачастую зависят от многих факторов внешней среды, таких как общее состояние экономики, политическая ситуация в стране, развитие смежных с автотранспортом отраслей и других. Следовательно, руководители автотранспортных предприятий в процессе построения или коррекции системы стимулирования своих работников должны, в первую очередь, опираться на внутренние резервы развития, но при этом учитывать и общеотраслевые тенденции. Прогнозирование ситуации в отрасли на основе имеющихся статистических данных позволит более эффективно планировать возможности (резервы) улучшения материальной заинтересованности сотрудников АТП, улучшать их мотивационный фон и, тем самым, повышать производительность их труда. В свою очередь положительная динамика финансовых результатов, полученная за счет улучшения показателей деятельности непосредственно работников АТП, будет способствовать экономическому развитию не только отрасли автотранспорта, но и в целом экономики страны.

#### **Перечень ссылок:**

1. Герчиков В. И. *Управление персоналом: работник – самый эффективный ресурс компании. Учеб. пособие.* / В. И. Герчиков – М.: ИПФРА – М., 2007. – 282 с.
2. Герчиков В. И. *Типологическая концепция трудовой мотивации (часть 1)* / В. И. Герчиков // *Мотивация и оплата труда.* – 2005. – № 2. – с. 53-62.



3. Герчиков В. И. Типологическая концепция трудовой мотивации (часть 2) / В. И. Герчиков // Мотивация и оплата труда. – 2005. – № 3. – с. 2-6.
4. Герчиков В. И. Трудовая мотивация: содержание, диагностика, управление / В. И. Герчиков // Управление человеческими ресурсами: менеджмент и консультирование. Под ред. В. В. Щербины. – М.: Независимый институт гражданского общества, 2004. – С. 212–230.
5. Захарова Т. И. Мотивация трудовой деятельности: УМК. / Т. И. Захарова, С. В. Гаврилова. – М.: Изд. центр ЕАОИ, 2008. – 216 с.
6. Визман С. Л. Стратегическое управление в вопросах и ответах : учеб. пособие. / С. Л. Визман – М. : ТК Велби, Изд-во Проспект, 2004. – 296 с.
7. Грэхем Х.Т. Управление человеческими ресурсами: Учеб. пособие для вузов / Х.Т.Грэхем, Р. Беннетт / Пер. с англ. под ред. Т.Ю. Базарова и Б.Л. Еремина. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. – 598 с.
8. Зиновьев В. Н. Менеджмент: учебное пособие / В. Н. Зиновьев, И. В. Зиновьева. – М.: Дашков и К°, 2010. – 477 с.
9. Петров В. В. Теории мотивации. – Издательский дом «Равновесие», 2005.
10. Статистичний збірник «Регіони України 2013». Ч. I / За ред. Осауленка О. Г. – К.: Державна служба статистики України, 2013. – 322 с.

Стаття надійшла: 20.01.2014 р.  
Рецензент: д.е.н., проф. Дмитрієв І.А.

УДК 388.1  
R480

## АНАЛІЗ СИСТЕМИ ФІНАНСУВАННЯ ДЕРЖАВНИХ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ ДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ

*Безуглий А. О., асистент*

*Національний транспортний університет, м. Київ*

**Анотація.** Предметом дослідження є аналіз сучасної системи фінансування потреб дорожнього господарства України з метою її оптимізації. Адаже недостатнє фінансування дорожньої галузі України, а також підвищення рівня автомобілізації призвело до істотного погіршення технічного стану автомобільних доріг та рівня безпеки дорожнього руху, відсутності цілого ряду можливостей: розвитку існуючої мережі автомобільних доріг відповідно до темпів зростання національної економіки та інтенсивності руху пасажирських та вантажних перевезень, повного використання транзитного потенціалу країни, здійснення технічного переоснащення дорожньої галузі, впровадження інформаційно-аналітичних систем управління транспортними потоками та дорожнім господарством.

Мета статті - детальний аналіз доходів і видатків дорожнього фонду України, виявлення проблем та пошук шляхів їх вирішення.

Об'єкт дослідження – система фінансування дорожнього господарства України.

Метод дослідження – статистичний аналіз системи фінансування України та моделювання оптимальної системи фінансування дорожнього господарства.

Необхідною умовою розвитку дорожньої інфраструктури є формування механізму забезпечення ефективності розподілу фінансових ресурсів на потреби дорожнього господарства шляхом застосування системного підходу, який повинен базуватися на оптимальному співвідношенні певних категорій (мета, задачі, засоби, результат).

Мета – формування стабільної системи фінансування дорожнього господарства.

Задачі – збалансований розподіл фінансових ресурсів на розвиток та утримання доріг між різними суб'єктами; залучення користувачів до формування і використання фінансових ресурсів.

Засоби - принципи, методи, положення, методика, правила, способи, важелі, нормативи.

Результат – поліпшення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг і підвищення їх конкурентоспроможності.

**Ключові слова:** фінансові ресурси, нормативи утримання, розвиток та утримання автомобільних доріг

**Постановка проблеми.** Рівень фінансування дорожніх робіт за останні 10 років становить 14 – 34 % визначеної науковцями [1] мінімально необхідної потреби, що має негативні наслідки, зокрема:

- відсутність можливості здійснювати технічне переоснащення дорожньої галузі, широко впроваджувати нові технології, машини, механізми, матеріали і конструкції;
- порушення міжремонтних нормативних термінів;