

РОЗДІЛ 2. ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ
НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОММЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ
НАЦІОНАЛЬНОЇ АВТОТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИMETHODICAL APPROACHES TO DETERMINING THE EFFECTIVENESS
OF THE NATIONAL MOTOR TRANSPORT SYSTEM OF UKRAINE

Метою нашого дослідження є обґрунтування методичних підходів до визначення ефективності національної автотранспортної системи України. Нами встановлено, що для системної комплексної оцінки національної автотранспортної системи слід всі показники групувати за трьома складовими: економічною, соціальною та екологічною. Проведені дослідження доводять, що одним з найбільш важливих аспектів оцінки ефективності національної автотранспортної системи є пошук вимірювачів розвитку цього сегменту економіки, які повинні в повній мірі відповідати цілям і завданням системи управління розвитком автотранспортної галузі в системі державного управління України. Використання запропонованої системи показників дозволить аналізувати інформацію про рівень розвитку національної автотранспортної системи та її вплив на соціально-економічний розвиток держави і відповідно даватимуть інформацію для прийняття виважених рішень.

Ключові слова: ефективність, національна автотранспортна система, соціально-економічний розвиток, управління автотранспортною галуззю, групи показників.

Целью нашего исследования является обоснование методических подходов к определению эффективности национальной автотранспортной системы Украины. Нами установлено, что для системной комплексной оценки национальной автотранспортной системы следует все показатели группировать по трем составляющим: экономической, социальной и экологической. Проведенные исследования доказывают, что одним из наиболее важных аспектов оценки эффективности национальной автотранспортной системы является поиск измерителей развития этого сегмента экономики, которые должны в полной

мере соответствовать целям и задачам системы управления развитием автотранспортной отрасли в системе государственного управления Украины. Использование предлагаемой системы показателей позволит анализировать информацию об уровне развития национальной автотранспортной системы и ее влияние на социально-экономическое развитие государства и соответственно давать информацию для принятия правильных решений.

Ключевые слова: эффективность, национальная автотранспортная система, социально-экономическое развитие, управление автотранспортной отраслью, группы показателей.

The purpose of our research is to substantiate the methodological approaches to determining the effectiveness of the national motor transport system of Ukraine. The peculiarity of the road haulage market is the absence of a public sector in the economy. Only private carriers are operating. Thus, the main function of the Ministry of Infrastructure of Ukraine is to form and ensure the implementation of state policy in this area, the definition of "rules of the game", ensuring the sustainable functioning of passenger and freight road transport. We have found that for systematic comprehensive assessment of the national transport system, all indicators should be grouped according to three components: economic, social and ecological. Using the proposed system of indicators will allow analyzing information on the level of development of the national motor vehicle system and its impact on the socio-economic development of the state and, accordingly, will provide information for making informed decisions.

Key words: efficiency, national motor transport system, social and economic development, management of motor transport industry, groups of indicators.

УДК 338.47

Буркун В.В.

аспірант

Миколаївський національний

університет імені В.О. Сухомлинського

Постановка проблеми. Ефективність автотранспортної системи є особливо актуальним питанням для економіки України, адже в умовах євроінтеграційних прагнень держави цей компонент національної економіки набуває особливого значення. Адже Україна володіє найбільшим показником транзитності в Європі, оскільки її територією проходить чотири Критських міжнародних транспортних коридори (Пан-європейський № 3, Пан-європейський № 5, Пан-європейський № 7 Дунайський (водний), Пан-європейський № 9), а також коридор Гданськ-Одеса (Балтійське

море – Чорне море), коридор Європа-Кавказ-Азія (TRACECA). Транзитний потенціал автотранспортної системи України є однією з складових, здатних забезпечити вагоме місце країни в системі міжнародних зв'язків.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

В сучасних наукових дослідженнях автотранспортній системі приділяється недостатньо уваги, переважна кількість досліджень транспортної сфери стосується залізничного, морського та авіаційного транспорту. Проблемами дослідження функціонування автотранспортної системи займаються такі

вітчизняні вчені як: Вовк О., Захарова О., Зеркалов Д., Ємельянова О., Корнійко Я., Прейгер Д., Савчук О., Стройко Т., Собкевич О. та інші. Тому виникає потреба в аналізі методичних підходів до визначення ефективності національної автотранспортної системи України.

Метою статті є обґрунтування методичних підходів до визначення ефективності національної автотранспортної системи України.

Виклад основного матеріалу. Транспортна система країни представляє собою сукупність усіх видів магістрального транспорту, що зайнята обслуговуванням національного господарства. До її складу належать залізничний, морський, річковий, автомобільний, повітряний, трубопровідний види транспорту [1, с. 502]. Кожен з них відіграє значну роль в національному економіці, а також доповнює інші види транспорту. Системний та комплексний розвиток усіх видів транспорту і відповідної єдиної транспортної системи створює можливість раціонального використання всіх видів ресурсів в різних галузях національної економіки.

Автомобільний транспорт за рахунок високої мобільності, великої різноманітності транспортних засобів за вантажопідйомністю, грузоемкістю, призначенням, конструктивним і економічними характеристиками має велике значення для перевезення на короткі відстані. Від якості роботи автомобільного транспорту залежить життєдіяльність міст та селищ. В Україні функціонує близько 170 тис. км автомобільних доріг, що створює необхідні передумови для ефективного використання Україною її транзитного потенціалу. Згідно офіційної статистики частка відправлень (перевезень) пасажирів автомобільним транспортом (автобуси) у порівнянні з іншими становить близько 50 %, для вантажів – біля 68% [2].

Сучасна світова економіка розвивається колосальними темпами, економічні відносини стають більш комплексними багатошаровими і багатоступінчастими. У забезпеченні сталого розвитку цих відносин важливу роль відіграє автомобільний транспорт. Серед основних завдань стосовно приведення нормативних актів, які регулюють міжнародні автомобільні перевезення пасажирів та вантажів є розробка нових редакцій наказу Міністерства транспорту України від 20.08.2004 № 757 «Про впровадження системи оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 31.08.2004 за № 1075/9674, та від 09.02.2004 № 75 «Про затвердження Порядку організації регулярних, нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 22.06.2004 за № 759/9358. Цими наказами визначаються:

- порядок видачі дозволів на вантажні перевезення та нерегулярні перевезення пасажирів;
- порядок проведення конкурсу на розподіл дозволів Європейської Конференції Міністрів Транспорту (ЄКМТ);
- порядок відкриття маршрутів регулярних пасажирських перевезень.

У 2018 році зміни стосуватимуться питань автоматизації процесів видачі дозволів на вантажні перевезення та нерегулярні перевезення пасажирів, а також проведення конкурсу з розподілу дозволів ЄКМТ та удосконалення основних засад організації міжнародних перевезень пасажирів.

Розподіл дозволів ЄКМТ на 2018 рік був максимально прозорим та таким, що унеможливив будь-які прояви корупційних ознак в організації даного процесу. Кожен крок розподілу проводився з висвітленням на сайті міністерства переліку всіх заявників та процесів розподілу [3].

Згідно із офіційною статистикою Держстату за 2017 рік частка перевезень пасажирів автомобільним транспортом становить понад 43%, міський електричний транспорт близько 53%. У порівнянні з аналогічним періодом 2016 року обсяги перевезень пасажирів автотранспортом зменшились на 0,3%, а в міському електричному транспорті є тенденція збільшення пасажироперевезень на 0,7%. Особливістю ринку автомобільних перевезень є відсутність на ньому державного сектору економіки. Діють лише приватні автоперевізники. Таким чином, головною функцією Міністерства є формування та забезпечення реалізації державної політики у даній сфері, визначення «правил гри», забезпечення сталого функціонування пасажирських та вантажних автомобільних перевезень [3].

Незважаючи на те, що в автотранспортній сфері більшість суб'єктів є приватними компаніями питання обґрунтування підходів до оцінки ефективності їх роботи, а особливо комплексного та всебічного аналізу автотранспортної діяльності залишаються особливо важливими.

Сучасний світовий транспорт керується двома принципами: забезпечити повний цикл переміщення за схемою «від дверей до дверей» (from door to door) та «точно в строк» (just in time). Тобто, вантажі повинні бути перевезені від дверей складу виробника або власника вантажу до дверей складу споживача або вантажоодержувача. При цьому ні власник вантажу, ні вантажоодержувач можуть не брати участь в організації процесу перевезення. Вони тільки оплачують всі витрати [4]. Ми поставили за мету проаналізувати існуючі підходи до оцінки ефективності автотранспортних систем та по можливості, обґрунтувати авторську систему показників.

На сьогодні ефективності автотранспортної системи залежить насамперед від її стійкості та ринкових аспектів розвитку взаємовідносин перевізника і споживача транспортних послуг. В свою

чергу дослідник О.М. Вовк пропонує ефективність транспортного забезпечення класифікувати за такими ознаками:

1. За наслідками – економічна, соціальна та екологічна.
2. За місцем отримання ефекту – локальна, національна, міжнародна.

3. За ступенем збільшення – первинна і мультиплікаційна.

4. За метою визначення – абсолютна і порівняльна.

При цьому методологія оцінювання ефективності ґрунтується на трьох загальноприйнятих підходах:

Таблиця 1

Показники розвитку національної автотранспортної системи

Показник	Характеристика
Економічна складова	
Вантажооборот в цілому по державі*	Розраховується в млрд. ткм
Частка автотранспорту в загальній структурі вантажообороту*	Розраховується у %
Пасажирооборот, що здійснюється автомобільним транспортом*	Розраховується в млрд. пас. км
Коефіцієнт Енгеля	$K_e = \frac{L}{\sqrt{SH}}$
Коефіцієнт Успенського	$K_y = \frac{L}{\sqrt[3]{SHQ}}$
Щільність транспортної мережі в розрахунку на 1000 господарюючих суб'єктів в розрізі регіонів	Співвідношення приведеної довжини транспортних ліній (x1000) до загальної кількості підприємств по країні та в розрізі регіонів
Показник рівня транспортного обслуговування структурних галузей національної економіки	Співвідношення сумарного вантажообороту т-км до обсягу відвантажених товарів власного виробництва в розрізі галузей економіки
Розвиток міжрегіонального співробітництва	Співвідношення сумарного обсягу ввезеної та вивезеної продукції регіону (держави) до чисельності населення регіону (держави)
Капітальні інвестиції у розвиток національної автотранспортної системи України*	Розраховується в млн. грн
Фінансові результати (чистий прибуток) підприємств автотранспортної галузі*	Розраховується в млн. грн
Показники рентабельності підприємств національної транспортної системи*	Розраховується у %
Соціальна складова	
Обсяги перевезення пасажирів автомобільним транспортом за типам сполучення*	Розраховується в млн. пас. км
Кількість ДТП, в тому числі зі смертельним наслідком*	Розраховується кількість випадків на 1000 жителів
Кількість поїздок у розрахунку на одну особу наявного населення у середньому за рік за допомогою автомобільного транспорту*	
Індекси споживчих цін (тарифів) на пасажирські перевезення автомобільним транспортом*	
Транспортна мобільність населення	Співвідношення сумарного пасажираобігу в пас. км до кількості населення
Транспортна дискримінація населення	Співвідношення чисельності жителів населених пунктів, транспортна доступність яких до центрів послуг соціально-гарантованого мінімуму перевищує норму на 10%
Екологічна складова	
Частка автотранспортних засобів, що використовують традиційні види пального	
Обсяг викидів парникових газів в атмосферне повітря від автомобільного транспорту	
Сумарний обсяг викидів в атмосферне повітря забруднюючих речовин від пересувних джерел, умовно приведений до оксиду вуглецю з урахуванням відносної агресивності основних забруднювачів	

*повна характеристика розрахунку загальновідомих показників не наводиться

1. Ресурсний: економічний результат зіставляється з економічною оцінкою ресурсів, які застосовуються під час виробництва.

2. Витратний: економічний результат порівнюється з поточними витратами, що безпосередньо пов'язані з його досягненням.

3. Ресурсно-витратний: являє собою певний компроміс між двома попередніми.

При визначенні чисельника в процесі оцінювання ефективності виділяють три найзагальніші підходи:

- за ефект приймається валова вартість створеного за певний період продукту;
- ефектом є отриманий прибуток;
- за результат береться сума прибутку та амортизації [5].

У роботі Н. Terelius [6] запропонована методика визначення ефективності транспортної мережі на основі нового критерію, який спрямований на управління парком транспортних засобів.

Дослідники Т.В. Стройко та В.В. Бондар для оцінки діяльності транспорту України, пропонують використовувати наступні основні показники його роботи в якості критеріїв: обсяг перевезень вантажів, вантажооборот, співвідношення видів транспорту в вантажних перевезеннях, обсяг перевезень пасажирів, пасажирооборот, вартість перевезень, співвідношення пасажирських та вантажних перевезень в економіці країни. [7, с. 147].

Деякі автори вважають, що адекватно оцінити ступінь забезпеченості автомобільними та залізничними шляхами території, необхідно використовувати коефіцієнти Енгеля (KE) та Успенського (КУ). Коефіцієнт Енгеля визначається за наступною формулою:

$$Ke = \frac{L}{\sqrt{SH}} \quad (1)$$

де L – протяжність шляхів загального користування з твердим покриттям на кінець року, км;

S – площа території, км²;

H – чисельність населення, оцінка на кінець року, осіб [8, с. 80].

Більш привабливим є коефіцієнт Успенського, бо він враховує не тільки наявність транспортної мережі, але й її використання за рахунок показника обсягу перевезення вантажів, тобто він враховує фактичні, а не потенційні можливості транспортної галузі країни (регіону).

Коефіцієнт Успенського для оцінки виробничої забезпеченості України транспортними мережами розраховується по формулі:

$$Ku = \frac{L}{\sqrt[3]{SHQ}} \quad (2)$$

де L – протяжність шляхів загального користування з твердим покриттям на кінець року, км;

S – площа території, км²;

H – чисельність населення, оцінка на кінець року, осіб;

Q – обсяги перевезених вантажів, ткм. [8, с. 82].

Ми вважаємо, що для системної комплексної оцінки національної автотранспортної системи слід всі показники групувати за трьома складовими: економічною, соціальною та екологічною (табл. 1).

Зважаючи на той факт, що більшість суб'єктів працюючих в цій сфері мають приватну форму власності економічна складова залишиться пріоритетною. Але автотранспортна галузь досить серйозно впливає на стан навколишнього середовища і на соціальні аспекти життя населення.

Висновки з проведеного дослідження. Проведені дослідження доводять, що одним з найбільш важливих аспектів оцінки ефективності національної автотранспортної системи є пошук вимірювачів розвитку цього сегменту економіки, які повинні в повній мірі відповідати цілям і завданням системи управління розвитком автотранспортної галузі в системі державного управління України.

Використання запропонованої системи показників дозволить аналізувати інформацію про рівень розвитку національної автотранспортної системи та її вплив на соціально-економічний розвиток держави і відповідно даватимуть інформацію для прийняття виважених рішень.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Аграрная экономика : учебник. 2-е изд., перераб. и доп. / М.Н. Малыш, Т.Н. Волкова, В.И. Перейбейнос и др. СПб. : Лань, 2002. 688 с.
2. Результати діяльності Міністерства інфраструктури України за поточний період 2015 року. Міністерство інфраструктури України. URL: <http://mtu.gov.ua/files/%D0%9C%D0%86%D0%A3...pdf>
3. Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/zagalna-informaciya-pro-galuz.html>.
4. Зеркалов Д. Основні поняття, характеристика видів транспорту. URL: <http://zerkalov.org.ua/node/2482>.
5. Вовк О. М., Гора А. В. Теоретичні основи оцінювання ефективності транспортного забезпечення в Україні. URL: http://irbis-nbuv.gov.ua/.../cgiirbis_64.exe?...
6. Terelius H. An efficiency measure for road transportation networks with application to two case studies [Text] / Terelius H., Johansson K.H. // IEEE 54th Annual Conference on Decision and Control (CDC). 2015. P. 28-35.
7. Stroiko T. Transport infrastructure of Ukraine: the modern realities and development prospects / T. Stroiko, V. Bondar // Baltic Journal of Economic Studies. Vol. 3. 2017. No. 2. P. 141-146.
8. Маров І. В. Реалізація транзитного потенціалу в системі стратегічного розвитку України: дис. канд. ек. наук : 08.00.03. – економіка та управління національним господарством / Маров Ігор Володимирович – Донецьк, 2014. 217 с.