

## Теоретико-методологічні аспекти оцінки діяльності транспортного комплексу в нових умовах господарювання

Пішенін І.К.

кандидат економічних наук,  
доцент кафедри менеджменту  
Міжнародного університету «Україна»

У статті узагальнено теоретико-методологічні аспекти оцінки діяльності транспортного комплексу в нових умовах господарювання. Визначено методичні підходи до оцінки природно-ресурсного потенціалу. Представлено систему показників роботи транспортного комплексу.

**Ключові слова:** транспортний комплекс, методичні підходи, система управління, екологічні показники.

Пишенин И.К. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОЦЕНКИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА В НОВЫХ УСЛОВИЯХ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ

В статье представлены теоретико-методологические аспекты оценки деятельности транспортного комплекса в новых условиях работы. Определены методические подходы к оценке природно-ресурсного потенциала. Представлена система показателей работы транспортного комплекса.

**Ключевые слова:** транспортный комплекс, методические подходы, система управления, экологические показатели.

Pishenin I.K. THEORETICAL AND METHODOLOGICAL ASPECTS EVALUATION OF TRANSPORT SECTOR IN THE NEW ECONOMIC CONDITIONS

The article presents the theoretical methodological aspects of the assessment of the transport complex activity in the new conditions. The methodical approaches to the assessment of natural resource potential. Presented system performance of the transport complex.

**Keywords:** transport complex, methodical approaches, management system, environmental performance.

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** Соціальний вектор економічного розвитку нашої країни потребує розробки і впровадження нових методів управлінської діяльності в усіх сферах економічної діяльності в напрямі підвищення національної безпеки. У цьому зв'язку актуальною проблемою є розробка теоретико-методологічних аспектів оцінки діяльності транспортного комплексу в нових умовах господарювання України, визначення основних напрямів формування транспортного комплексу.

Транспортний комплекс, інтегруючи всі фактори в єдину компактну виробничу систему, досі зберігає галузеву сегментацію, економічну ефективність, незабезпечення належної безпеки людей і довкілля. Не сформовані методологічні підходи до формування механізму управління інтегрованими процесами транспортного комплексу в умовах зростання нестабільності зовнішнього середовища.

Дана проблема передусім потребує поглиблення методології формування соціально-економічної політики в контексті розвитку

транспортного комплексу і підвищення безпеки його діяльності.

**Аналіз останніх досліджень у публікацій.** Різні аспекти проблеми економіко-екологічної безпеки знайшли висвітлення в роботах Балацького О.Ф., Барановського В.А., Бистрякова І.К., Буркінського Б.М., Веклич О.О., Волошина С.М., Галушкіної Т.П., Герасимчук З.В., Гродзинського М.Д., Данилишина Б.М., Добряка Д.С., Долішнього М.І., Качинського А.Б., Кравціва В.С., Ковалю Я.В., Мельник Л.Г., Мішеніна Є.В., Міщенко В.С., Новаковського Л.Я., Олійника Я.Б., Паламарчука М.М., Реймерса М.Ф., Степанова В.М., Степаненко А.В., Ступеня М.Г., Трегобчука В.М., Харічкова С.К., Хачатурова В.С., Хлобистова Є.В., Хвесика М.А., Шевчук В.Я., Федорищевої А.М.; радіоекологічної безпеки – у роботах Гудими О.М., Кузьміна І.І., Сидорова М.А., Мойсеєва А.А., Іванова В.І., Тітаєвої Н.О.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Однак невирішеними або фрагментарно висвітленими є питання вдосконалення розвитку та системної органі-

зації транспортного комплексу, формування системи екологічної безпеки, регулювання та управління цими процесами. Це зумовлює доцільність обґрунтування теоретико-методологічних і практичних основ раціоналізації функціонування підсистем транспортного комплексу.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Важливою складовою частиною дослідження процесів формування та розвитку транспортного комплексу в напрямі підвищення його безпеки є обґрунтування методичних підходів до оцінки його функціонування. Враховуючи складність та поліструктурну побудову транспортного комплексу, варто розглянути підходи до визначення ефективності функціонування його основних складових елементів, зокрема ресурсного потенціалу та конкретного виробництва транспортної послуги.

Проблема природно-ресурсного потенціалу транспортного комплексу має два аспекти: глобальний і національний. На сучасному етапі розвитку світового господарства з його глобальними проблемами інформатики, нових технологій і екології ресурсний потенціал отримав широкий аспект унаслідок розширення спектру його застосування. Так, прогнозоване до 2020 р. зростання чисельності населення до 10 млрд. осіб різко збільшить потреби в транспортних ресурсах та мінеральній сировині. Водночас національний аспект природно-ресурсного потенціалу полягає в тому, що Україна, маючи досить розгалужену транспортну компонентну структуру, самостійно не забезпечує власні потреби в низці стратегічних компонентів, що значною мірою впливає на її економічну безпеку.

Загалом, поняття «природно-ресурсний потенціал» охоплює досить широке коло об'єктів, які розглядають як тіла і сили природи, що можуть, прямо або опосередковано, бути використані для задоволення потреб людей. Під природно-ресурсним потенціалом розуміють сукупність природних ресурсів і природних умов, які знаходяться в певних географічних межах, що забезпечують задоволення економічних, екологічних, соціальних, культурно-оздоровчих та естетичних потреб людини і суспільства [1, с. 87]. Із розширенням технологічних можливостей освоєння нових видів енергії до складу природних умов і ресурсів будуть віднесені й ті, що на сьогодні використовуються у незначних масштабах. У даній статті ми зосередились на оцінці найбільш розповсюджених компонентів, що і

надалі будуть відігравати значну роль у розвитку транспортного комплексу.

Попередньо узагальнимо наявні в сучасній українській науковій літературі методичні підходи до оцінки природно-ресурсного потенціалу, які можна класифікувати за такими групами [2, с. 18–19 ]:

- затратний підхід полягає в оцінці природних ресурсів за величиною затрат на їх використання;

- результативний підхід полягає в економічній оцінці лише тих елементів природно-ресурсного потенціалу, які приносять дохід;

- затратно-ресурсний підхід полягає в поєднанні затрат на його освоєння та дохід від використання;

- рентний підхід може бути описаний таким положенням: при рентних оцінках ресурс, використання якого приносить більший дохід при однакових затратах, одержує більшу вартість;

- відтворювальний підхід полягає в тому, що сукупність утворюючих природних ресурсів на визначеній території та стан навколишнього середовища, наближені до природного (заданого) рівня, розглядається як деякий стандарт, відповідний рівень.

Кожен із цих методичних підходів може бути застосований для дослідження транспортного комплексу в певній заданій площині з одноразовою оцінкою ситуації.

Питання оцінки стану об'єктів транспортного комплексу є складним завданням, оскільки комплекс як окрема система в літературі не виділяється, тому першочерговим завданням є чітке визначення тих видів діяльності транспорту, які відносяться до транспортного комплексу, так як органи державної статистики ведуть облік лише відповідно до окремих складових елементів [3, с. 29].

Сам процес узагальненої оцінки, на нашу думку, можливо здійснювати за системою показників, які можна згрупувати у декілька груп.

I. Структурні:

- кількість транспортних підприємств по кожному напрямку діяльності транспортного комплексу;

- динаміка кількості транспортних підприємств;

- співвідношення (пропорції) між видами економічної діяльності;

- співвідношення (пропорції) між великими, середніми та малими транспортними підприємствами.

II. Виробничі (результативні):

- обсяги наданих послуг транспортними підприємствами комплексу;
- динаміка обсягів транспортних послуг;
- співвідношення (пропорції) між загальним обсягом реалізації послуг;
- співвідношення (пропорції) між реалізацією транспортних послуг підприємствами різних форм власності;
- співвідношення (пропорції) між реалізацією транспортних послуг великими, середніми та малими транспортними підприємствами.

#### III. Специфічні:

- масштаб ресурсної бази комплексу;
- співвідношення основних складових частин транспортного комплексу;
- обсяги відходів, одержаних у результаті діяльності транспортного комплексу;
- види транспортних відходів;
- ступінь впливу діяльності транспортних підприємств.

#### IV. Виробничо-технічні:

- вартість основних засобів транспортних підприємств, віднесених до транспортного комплексу;
- структура основних засобів транспортних підприємств;
- динаміка вартості основних засобів за видами діяльності в комплексі;
- динаміка надходження основних засобів транспортних підприємств за видами економічної діяльності;
- динаміка вибуття основних транспортних підприємств по складовим частинам транспортного комплексу;
- амортизація (знос) основних засобів за видами діяльності в транспортному комплексі.

#### V. Кадрові:

- кількість зайнятих на транспортних підприємствах, віднесених до транспортного комплексу;
- співвідношення (пропорції) між кількістю зайнятих на підприємствах окремих компонентів комплексу;
- співвідношення (пропорції) між кількістю зайнятих на великих, середніх та малих транспортних підприємствах.

#### VI. Фінансові:

- прибуток (збиток) підприємств, віднесених до транспортного комплексу;
- співвідношення (пропорції) між прибутковістю (збитковістю) транспортних підприємств між галузями комплексу;
- динаміка прибутку (збитку) транспортних підприємств;

- рентабельність підприємств транспортного комплексу за видами діяльності;
- кількість збиткових (прибуткових) підприємств транспортного комплексу по основним його компонентам.

#### VII. Інвестиційно-інноваційні:

- обсяги інвестицій в основний капітал на транспортних підприємствах та установах транспортного комплексу;
- співвідношення (пропорції) між джерелами інвестицій в основний капітал;
- динаміка інвестицій в основний капітал по основним складовим частинам транспортного комплексу;
- динаміка інноваційних витрат діяльності транспортного комплексу;
- динаміка впровадження прогресивних технологічних процесів та освоєння виробництва нових видів транспортних послуг;
- динаміка обсягів інноваційних заходів по основним складовим частинам транспортного комплексу.

У процесі аналізу та оцінки техніко-економічного стану об'єктів транспортного комплексу слід приймати до уваги наявність його специфічних особливостей. До таких специфічних особливостей слід віднести низку відносних показників діяльності підприємств транспортного комплексу, за допомогою яких оцінюється стан та вплив його на навколишнє середовище та здоров'я населення. Окремо визначаються показники, які характеризують регіональну диференціацію розташування транспортного комплексу, наприклад питома вага в регіоні забрудненої площі (або кількості населених пунктів), відповідно до встановлених норм та стандартів і т. д. [4, с. 38–39].

Специфічні показники, які характеризують техніко-технологічний стан розвитку транспортних підприємств та інфраструктури транспортного комплексу, визначаються сутнісними характерними ознаками, технічними і технологічними чинниками його функціонування. Так, для інфраструктури транспортного комплексу важливими показниками є протяжність транспортної мережі, наявних комунікацій, їх щільність, пропускна спроможність, максимальна швидкість забезпечення комунікації між елементами інфраструктури транспортного комплексу в системі економічного простору та інші показники, що залежать від підвидів виробництва та інфраструктури (наприклад, характеристики автомобільних, залізничних шляхів, портової інфраструктури, інших складових частин апарату галузей транспорту, зв'язку, інженерних комунікацій тощо).

При оцінці стану об'єктів транспортного комплексу необхідно обов'язково враховувати фінансово-економічні умови розвитку його підгалузей, насамперед – господарський механізм фінансування видатків на утримання його об'єктів. Особливо важливим є врахування в оцінці діяльності транспортного комплексу наявних і допустимих норм забруднення території в регіональному вимірі. Розробка регіональних нормативів має враховувати взаємозв'язок розвитку галузей транспортного комплексу і факторів, що формують економіку регіону, такі нормативи можуть бути скореговані, враховуючи специфіку споживання соціальних послуг та економічні можливості регіонів.

**Висновки з цього дослідження.** Комплексна оцінка техніко-економічного стану об'єктів транспортного комплексу носить аналітично-прогнозний характер. Для оцінки структурно-динамічних зрушень і вироблення

прогнозних варіантів розвитку окремих компонентів комплексу застосовується оцінка як ретроспективи, так і сучасного стану об'єктів, на основі яких прогнозуються можливі тенденції і варіанти розвитку транспортних галузей комплексу та майбутній стан на перспективу з визначеним лагом (коротко-, середньо- та довгострокову).

Найбільш розповсюдженими, а також найбільш дієвими методами прогнозування є методи екстраполяції. Екстраполяція є перекладенням у майбутнє виявлених тенденцій розвитку об'єкту дослідження, які відображаються у вигляді динамічних рядів показників, що його характеризують. Дані методи засновані на припущенні, що зміна факторів, які мають вплив на розвиток об'єкту дослідження, буде незначною, а виявлені тенденції його розвитку збережуться й надалі. Даний підхід до прогнозування передбачає використання економетричних моделей.

#### ЛІТЕРАТУРА:

1. Шинкаренко В.Г., Бондаренко А.С. Управління конкурентоспроможністю підприємства : [монографія] / В.Г. Шинкаренко, А.С. Бондаренко ; Харк. нац. автомобілі.-дороз. ун-т. – Х., 2003. – С. 186.
2. Україна: дослідження стосовно сприяння торгівлі й транзиту // Підготовлено Світовим банком у рамках Голландського гранту «Україна: підтримка конкурентоспроможності через планування капітальних видатків, державне управління фінансовою діяльністю та сприяння торгівлі и транзиту». – К., 2010. – С. 87.
3. Прейгер Д. Вантажний транзит на морському транспорті: стан, проблеми, перспективи для України / Д. Прейгер // Управління економікою: теорія и практика. – 2010. – № 5. – С. 24–35.
4. Ковальова Н.Г. Наукові основи комплексного підходу до багатоспекторності в розвитку теорії управління / Н.Г. Ковальова, Р.А. Крижанівський. – Одеса : ОГЕУ, 2009. – С. 401.