

Благой В.В.

УДК 332.142.6

**СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ ЕКОЛОГІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ АВТОМОБІЛЬНОГО  
ТРАНСПОРТУ НА РЕГІОНАЛЬНОМУ РІВНІ**

***Анотація.** Розглядаються питання впровадження і розвитку екологічної компоненти в галузях господарювання. Вдосконалено методичне забезпечення оцінки конкурентоспроможності автотранспортної послуги за рахунок включення оцінки екологічної безпеки перевізного процесу. Визначаються перспективи використання цього методичного забезпечення.*

***Ключові слова:** екологічна безпека, автомобільний транспорт, системний підхід, конкурентоспроможність транспортної послуги.*

***Аннотация.** Рассматриваются вопросы внедрения и развития экологической компоненты в отраслях хозяйствования. Усовершенствовано методическое обеспечение оценки конкурентоспособности автотранспортной услуги за счет включения оценки экологической безопасности перевозочного процесса. Определяются перспективы использования этого методического обеспечения.*

***Ключевые слова:** экологическая безопасность, автомобильный транспорт, системный подход, конкурентоспособность транспортной услуги.*

***Summary.** Considered issues of development and implementation of environmental components in the sectors of economy. Improved methodological provision of assessment of competitiveness of the transport services by including evaluation of environmental safety of the transport process. To determine the prospects of using this methodological support.*

*The formation of public policy implementation and development of environmental components in the areas of economic region is a strategic area of environmental policy of the regional economy, improving competitiveness for the transition to a sustainable development strategy.*

*In order to effectively address the problem of continuous development and improvement of relations regarding optimal use of resources, to vary the techniques and methods of environmental regulation policy of the regional economy through the development of innovative methodological tools.*

*Methodical approach allows us to justify the nature, and to develop criteria and methodological tools of ecological fiscal policy of regional development in order to harmonize not only economic but also ecological relationships.*

*The work includes a review of the literature, which reflects the modern trends in the development of the assessment methods to ensure the competitiveness of the trucking services.*

*Implementation of ecological safety management of road transport at the regional level with a clear separation of powers will facilitate the effective implementation of the innovation and implementation of priority environmentally directed investment programs and projects.*

***Keywords:** ecological safety, road transport, system approach, the competitiveness of the transport services.*

**Вступ.** Розробка конкретного механізму сприяючого накопиченню фінансових і матеріальних ресурсів в регіоні, необхідних для забезпечення його соціально-економічного і екологічного розвитку, пов'язана з рішенням наступних завдань. По-перше, необхідно сформувати його структуру, виділити основні елементи і їх взаємозв'язки. По-друге, оцінити найбільш раціональні рівні заходів, що визначають конкретний зміст такого механізму.

**Огляд останніх джерел досліджень і публікацій.** В сучасних умовах господарювання потужний розвиток неможливий без збалансованого гармонійного розвитку громадських стосунків, заснованих на високому рівні екологізації цього процесу. Пошуку рішень з зазначених питань присвячені праці багатьох учених, зокрема: Б.В. Буркинського [1], О.Л. Бондаренко [2], Т.П. Галушкіна, З.В. Герасимчука, Б.М. Данілішина, Ю.И. Стадницького та ін.

**Постановка завдання.** Представлене дослідження покликане виробити теоретичні та практичні рекомендації щодо вдосконалення методичного забезпечення оцінки конкурентоспроможності автотранспортної послуги, а також перспективи його використання.

**Основний матеріал і результати.** Ефективність механізму підтримки галузей регіону визначається його здатністю погоджувати вектори функціонування і розвитку двох головних ланок територіально-господарського комплексу – структур господарювання і регіону. Кожна з цих ланок вільна у виборі методів управління на своєму рівні, але при цьому повинні враховуватися обмеження накладені іншою ланкою та зовнішнім середовищем.

На сьогоднішній день в Україні та її регіонах діє неефективна система державного управління в галузі автотранспорту.

Причинами, які критично впливають на неефективність державного управління екологічною безпекою автомобільного транспорту на регіональному рівні, є постійне і зазвичай непродумане її реформування, що призводить до відсутності належної компетенції у спеціалістів, а також розпорощення повноважень та дублювання деяких функцій, неможливість організації ефективної взаємодії між різними органами виконавчої влади.

Органи спеціальної компетенції, які відповідають за реалізацію інвестиційно-інноваційної політики, або відсутні, або не спроможні за своїми функціональними повноваженнями сприяти реалізації інвестиційної політики у регіоні та впровадженню інновацій в автотранспортній галузі [3].

На наш погляд, в якості методологічного інструментарію при формуванні системи управління

екологічною безпекою автомобільного транспорту на регіональному рівні є сенс використати системний підхід.

Процес розробки системи при системному підході передбачає кілька послідовних кроків:

- формулюється ціль функціонування розроблюваної системи;
- на основі головної мети визначаються основні вимоги до розроблюваної системи;
- виходячи із цих вимог утворюються підсистеми;
- аналіз різних сценаріїв підсистем і синтез їх у розроблювану систему.

В процесі підготовки і аналізу цільових інвестиційних проектів розглядається компетентність групи фахівців, які визначаються розпорядником бюджетних коштів або інвестором та ефективність і відповідність організаційної структури суб'єкта господарювання вирішуваним в проекті задачам екологічної безпеки автотранспорту. У випадку негативної оцінки компетентності спеціалістів або структури управління розробляються рекомендації по коригуванню схеми управління конкретним проектом.

Рекомендовані заходи можуть включати:

- залучення до роботи організацій або осіб, здатних посприяти в реалізації проекту;
- зміни в адміністративному складі;
- реорганізацію;
- створення нового самостійного відомства по управлінню проектом.

Прийняття управлінського рішення про доцільність бюджетної підтримки тієї чи іншої структури автотранспорту, з метою підвищення рівня екологічної безпеки на нашу думку, повинно базуватися на всебічній оцінці конкурентоспроможності структур автотранспорту.

Авторський аналіз основних методів оцінки конкурентоспроможності дозволив встановити ряд недоліків, зокрема відсутність комплексності в підходах до оцінки, в т.ч. з урахуванням особливостей автотранспортної галузі.

Тому використання в розрахунках методики оцінки, що наведена у роботі [4], відповідає цим вимогам. Основними відмінностями даного методичного інструментарію є циклічний характер надання транспортної послуги, включення до аналітичної частини дослідження оцінки конкурентоспроможності наданих послуг поряд з долею ринкової частки і фінансового стану досліджуваних структур та розробка підсумкової моделі конкурентного простору.

Недоліком оцінки конкурентоспроможності є використання у показнику конкурентоспроможності транспортної послуги індексу задоволеності споживача наданою послугою, який є скоріше загальнотеоретичною оцінкою, ніж має прикладний характер, хоча автором зазначеної методики і запропоновано визначення індексу задоволеності транспортною послугою на основі анкетного опиту споживачів транспортної послуги, але і це не дозволяє достовірно оцінити конкурентоспроможність транспортної послуги. Кожний споживач послуги оцінює задоволеність послугою по-різному і його оцінка може змінюватися залежно від: його настрою; соціального положення; погодних умов, та інших випадкових умов в яких знаходиться клієнт при користуванні певним видом транспортної послуги в певний проміжок часу.

Тому, так як індекс задоволеності споживачів це досить абстрактна оцінка, то при розрахунку показника оцінки конкурентоспроможності транспортних послуг за вдосконаленою методикою доцільно його замінити на показник екологічної безпеки автотранспортної послуги. Це пояснюється тим, що автомобільний транспорт має не аби який вплив на стан навколишнього середовища, біосфери, та здоров'я населення. І тому його потрібно враховувати не тільки при оцінці конкурентоспроможності транспортної послуги, але і при визначенні конкурентоспроможності структур автотранспортної галузі у цілому.

Тому конкурентоспроможність транспортної послуги буде розраховано за формулою (1)

$$K_{III} = J_{II} \times J_B \times J_E, 1)$$

де  $J_{II}, J_B$  - групові індекси конкурентоспроможності відповідно до пропозиції та виконання транспортної послуги;

$J_E$  - груповий індекс конкурентоспроможності екологічної складової, який розраховується за формулою (2)

$$J_E = \sum_{i=0}^k \beta_y \times \frac{E_{yf}}{E_{yb}}, (2)$$

де  $E_{yf}, E_{yb}$  - часткові екологічні показники конкурентоспроможності послуг відповідно фактичного і зразкового об'єкту ( $i=1/n$ );

$\beta_y$  - коефіцієнт значущості часткового екологічного показника конкурентоспроможності відповідно ( $\sum \beta_y = 1,0$ );

$k$  - кількість екологічних показників конкурентоспроможності транспортної послуги.

Варто зазначити, що до показників значущості екологічної безпеки транспортної послуги можна віднести: відповідність рухомого складу структур автотранспорту до екологічних норм Євросоюзу; рівень забруднення атмосферного повітря при користуванні транспортною послугою; кількість років експлуатації рухомого складу.

Також уточнення потребують показники пропозиції і виконання транспортної послуги для оцінки їх конкурентоспроможності, бо ті які пропонуються у методиці [4] є більш підходящими для оцінки транспортних послуг по перевезенню вантажів, а для оцінки послуг по перевезенню пасажирів необхідні уточнення у переліку цих показників. Так до показників оцінки конкурентоспроможності послуг по перевезенню пасажирів можна віднести: тариф за користування транспортною послугою; необхідна кількість рухомого складу; кількість видів додаткових послуг при користуванні основною транспортною послугою; безпечність при користуванні транспортною послугою; комфортність, при користуванні транспортною послугою; кількість форм оплати при користуванні транспортною послугою; кількість видів замовлень транспортної послуги.

Необхідність додавання показника – необхідної кількості рухомого складу, до показників оцінки конкурентоспроможності автотранспортної послуги, обумовлено тим, що структури автотранспорту для здійснення своєї господарської діяльності повинні мати у своєму складі не тільки готовий до експлуатації рухомий склад, але і необхідну його кількість для здійснення тієї чи іншої транспортної послуги [5].

Показники безпечності та комфортності, при оцінюванні конкурентоспроможності транспортної послуги, теж відіграють чи малу роль. Надання транспортної послуги не може здійснюватися без гарантування пасажиром безпеки та комфорту [6].

При оцінюванні конкурентоспроможності структур автотранспорту необхідно приділити увагу показникам конкурентоспроможності автотранспортної послуги, частці ринкової долі, але і показникам фінансового стану. Тому при оцінці фінансового стану структур автотранспорту до показників необхідно додати рентабельність транспортних послуг і включити її до розрахункових показників рейтингової оцінки [7].

Для оцінки конкурентоспроможності структур автотранспорту пропонується використовувати алгоритм оцінки конкурентоспроможності, наведений на рис. 1, який дозволяє максимально використовувати всю інформацію про стан галузі та оцінити конкурентоспроможність транспортної послуги.

Таким чином на сучасному етапі розвитку продуктивних сил і регіональної економіки органам місцевого самоврядування доцільно на основі вдосконаленої методики оцінки конкурентоспроможності автотранспортної послуги регіональних структур автотранспорту за рахунок включення оцінки екологічної безпеки перевізного процесу проводити конкурсний відбір перевізників на регіональному рівні, здійснювати оперативний моніторинг рівня якості послуг та визначати пріоритетність інвестування з метою підвищення конкурентоздатності і подальшого сталого розвитку регіону.



Рис. 1. Алгоритм оцінки конкурентоспроможності структур автотранспорту [8]

**Висновки.** У зв'язку з євроінтеграційним вектором розвитку країни необхідно продовжувати курс на прийняття екологічних норм ЄС. З цією метою загальна конкурентоспроможність регіональних транспортних послуг повинна містити у своєму складі показники екологічної безпеки транспортної послуги. Це обумовлюється тим, що в теперішній час суб'єкти транспортного процесу регіону не дотримуються вимог екологічної безпеки при здійсненні перевезень. Тому для всіх учасників транспортного процесу на регіональному рівні потрібні конкретні правила і норми, що орієнтовані на європейські вимоги до здійснення транспортного процесу. Це можливо досягнути лише за активного включення в цей процес органів державної місцевої влади в частині проведення раціонального управління екологічною безпекою автомобільного транспорту з метою забезпечення належного рівня екологічної безпеки і якості транспортних послуг зокрема і сталого розвитку регіонів взагалі.

**Джерела та література:**

1. Буркинський Б. В. Принципи, завдання та механізми формування державної політики впровадження та розвитку екологічно чистого виробництва [Електронний ресурс] / Б. В. Буркинський, С. К. Харічков // Матеріали сайту Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України. – Режим доступу до мат. : <http://www.nbu.gov.ua/institutions/impeer/index.html>
2. Бондаренко О. Л. Енергетична та екологічна політика на автомобільному транспорті України: шляхи адаптації до законодавства ЄС / О. Л. Бондаренко // Автошляховик України. – 2007. - № 5 (199). – С. 2–5.
3. Основні показники охорони атмосферного повітря та поводження з небезпечними відходами [Електронний ресурс] / Матеріали сайту Головного управління статистики у Харківській області. – Режим доступу до мат. : [http://uprstat.kharkov.ukrtel.net/ua/stat/stat\\_inf/navk\\_seredov/tab1.html](http://uprstat.kharkov.ukrtel.net/ua/stat/stat_inf/navk_seredov/tab1.html)
4. Бондаренко А. С. Управление конкурентоспособностью предприятия / Бондаренко А. С. , Шинкаренко В. Г., – Х.: Изд – во ХНАДУ, 2003. – 186 с.
5. Благой В. В. Аспекти економічної оцінки транспортних послуг [Текст] / В. В. Благой // Технічний прогрес і ефективність виробництва: Вісник Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут». – 2006. – №13(1). – С. 16–17.
6. Благой В. В. Недоліки економічної оцінки транспортних послуг / В. В. Благой // Дослідження та оптимізація економічних процесів : V міжнародна науково–практична конференція, 23–24 листопада 2006 р.: тези допов. – Харків : СПД–ФЛ Воронюк В. В., 2006.– С. 9–10.
7. Горелов Д. О. Оцінка зовнішньої суспільної економічної ефективності інвестиційних проектів на підприємствах автотранспорту [Текст] / Д. О. Горелов, В. В. Блага // Економіка транспортного комплексу. – Харків: ХНАДУ. – 2007. – №11. – 124 с.
8. Дмитрієв І. А. Оцінка ефективності інвестиційних проектів на підприємствах автомобільного пасажирського транспорту / І. А. Дмитрієв, В. В. Блага, В. В. Благой // Монографія. – Харків : ХНАДУ, 2010. – 176 с.

**Богданюк О.В.****УДК 334.724.6:658.14****АНАЛІЗ ВИКОНАННЯ КОШТОРИСУ ЯК СПОСІБ ЕФЕКТИВНОГО КОНТРОЛЮ ВИКОРИСТАННЯ КОШТІВ БЮДЖЕТНОЇ УСТАНОВИ**

***Анотація.** У статті розглянуто особливості діяльності бюджетної установи; доведено важливість оцінки виконання кошторису як основного планово-фінансового, контролюючого, регулюючого документу бюджетної організації; виділено основні етапи аналізу виконання кошторису за основними показниками; досліджено стан виконання кошторису ВП НУБіП України «Великосітинське НДГ ім. Музиченка»; обґрунтовано значення аналізу, як найдієвішого способу контролю за ефективним та раціональним використанням бюджетних коштів.*

***Ключові слова:** аналіз, бюджетна організація, видатки та доходи, контроль використання коштів, кошторис.*

***Аннотация.** В статье рассмотрены особенности деятельности бюджетного учреждения; доказана важность оценки выполнения сметы как основного планово-финансового, контролирующего, регулирующего документа бюджетной организации; выделены основные этапы анализа выполнения сметы по основным показателям; исследовано состояние выполнения сметы ОП НУБіП Украины «Великоситинское НИХ им. Музыченка»; обосновано значение анализа, как наиболее действенного способа контроля за эффективным и рациональным использованием бюджетных средств.*

***Ключевые слова:** анализ, бюджетная организация, расходы и доходы, контроль использования средств, смета.*

***Summary.** Effective existing of the economy is impossible without efficient use of public funds. Analysis of the budget of the budgetary organization makes it possible to evaluate the effectiveness of an institution dedicated resources, determine the causes of lack or over-budget, and thus control the rational expenditure of public funds to the effective management of budget organizations and institutions.*

*Analysis of the budget should be performed in stages. The first phase deals with organizational matters, including: a selection of goals, objects, providing information analysis, matched the necessary methods and methodology, a system of indicators.*

*Further, depending on the goals and objectives of the analysis is the selection of methods and techniques of analysis, a system of indicators. The main stage includes the process of examination and evaluation of performance indicators of its revenues and expenditures in the context of financing funds.*

*According to the results of a comprehensive analysis of the budget assesses the rational use of selected institutions financial, material and human resources, the search for reserves increase the effectiveness of the budgetary organizations and institutions. The final stage deals with the developing specific proposals to address these deficiencies, improve the organization and use of the identified reserves. The study concludes that the analysis of the implementation of its revenues and expenditures is one of the most effective ways to control the effective and efficient use of budgetary resources, an important step in making managerial decisions on further development of the budgetary organizations and institutions.*

***Keywords:** analysis, budgetary organization, expenses and income, controlling the use of funds, budget.*