

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ УКРАЇНИ
Київський міжнародний університет цивільної авіації

На правах рукопису

БАЗІЛІНЬСКА ОЛЕНА ЯКІВНА

УДК 665.078.003.13(477)

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ І РОЗВИТКУ
ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ РЕГІОНУ В УМОВАХ
СТАНОВЛЕННЯ РИНКОВИХ ВІДНОСИН

08.07.04 - Економіка транспорту і зв'язку

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Київ 1996

338.47



00376177 (V)

Робота виконана в Чернігівському технологічному інституті на кафедрі ринкової економіки та менеджменту

- Науковий керівник - доктор економічних наук, професор Сич Є. М.
- Офіційні опоненти - Заслужений діяч науки та техніки України, доктор економічних наук, професор Котелянець В. І.
- кандидат економічних наук, доцент Городецька Л. О.

Провідна організація - Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України

Захист відбудеться "28" лютого 1996р. в 12 годин на засіданні спеціалізованої вченої Ради Д 01.35.03 при Київському міжнародному університеті цивільної авіації за адресою: 252058, м. Київ - 58, проспект Космонавта Комарова, корпус 1, конференц-зал.

З дисертацією можна ознайомитися в бібліотеці університету.

Відгуки на автореферат у двох примірниках, засвідчені печаткою, просимо надсилати на адресу Ради університету: 252058, м. Київ - 58, проспект Космонавта Комарова, 1.

Автореферат розіслано "23" січня 1996г.

Вчений секретар спеціалізованої вченої Ради, доктор економічних наук *В.М. Загорулько* В. М.

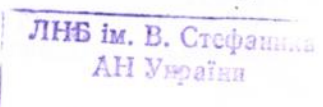
Актуальність і напрямки дослідження. Створення суверенної держави склало умови для використання багатого природного та економічного потенціалу регіонів України. Перехід до ринкових відносин, відмова від директивної системи управління, зміна відносин власності трансформували фактори і критерії регіонального розвитку. У цих умовах особливе значення належить транспорту, надійна робота якого є важливим фактором загальноекономічного росту регіонів. Саме транспорт сприяє включенню не тільки країни, а й її регіонів у міжнародний розподіл праці, формування нових зовнішньоекономічних відносин. Регіональний транспорт відрізняється більшою динамікою споживчого попиту і способами його задоволення, що вимагає гнучкішого розвитку всієї інфраструктури регіону на основі створення нового господарського механізму.

Проблеми функціонування і розвитку транспорту відображені у наукових працях багатьох учених і спеціалістів - І. Я. Аксьонова, О. О. Бакаєва, І. В. Белова, А. І. Воркута, В. І. Галабурди, Л. В. Канторовича, В. І. Котелянца, Ю. Ф. Кулаєва, В. Н. Дівшиця, А. В. Перепелюка, В. О. Персіанова, М. К. Роздобудько, Є. М. Сича, Ю. М. Цветова та інших.

Разом з тим, перехід регіонів до ринкових відносин вимагає як продуманої господарської роботи, так і створення надійної теорії їх транспортного обслуговування. Необхідне подальше дослідження регіональних проблем розвитку і підвищення ефективності функціонування транспорту, особливостей їх виявлення на території України, що не знайшло належного відображення у науковій літературі.

Приоритетними територіальними "точками росту" економіки є прикордонні регіони, серед яких важливе місце займає Чернігівський регіон, що межує з Російською Федерацією і Білоруссю. Це визначає вигідність його транспортно-географічного положення. Наприклад, на 1 тис. кв. км території регіону припадає 163-282 км шосейних доріг (у середньому по Україні 268 км, в СНД - 39 км, а в Російській Федерації - 23 км). Наявність високої густоти мережі автодоріг у Чернігівському регіоні створює передумови для підйому його економіки, що робить дослідження шляхів підвищення ефективності функціонування і розвитку транспортного комплексу не тільки особливо важливим, але і своєчасним.

Мета дослідження. Метою дисертаційної роботи є виявлення і дослідження передумов, умов і факторів підвищення ефективності функціонування і розвитку транспортного комплексу регіону, а



також розробка методів її комплексної оцінки в умовах переходу до ринку.

Для досягнення цієї мети в роботі поставлені і вирішуються такі основні завдання:

дослідити народногосподарський комплекс регіону як об'єкт транспортного обслуговування, визначивши роль і місце в ньому різних видів транспорту;

встановити тенденції розвитку регіонального транспорту, його зв'язки і структурні зрушення, що впливають на конкурентоспроможність різних видів транспорту;

розробити економетричні моделі "попит-пропозиція", виявити і проаналізувати взаємозв'язки розвитку транспорту і народного господарства регіону;

визначити зміст і обсяг поняття "транспорт як галузь економіки регіону";

виявити системотворчу ознаку транспортної системи, визначити склад і структуру транспортного комплексу регіону;

визначити особливості формування і функціонування транспортного ринку регіону;

розробити методичні основи комплексної оцінки рівня розвитку і ефективності функціонування регіонального транспортного комплексу;

дослідити фактори підвищення виробничої та комерційної ефективності роботи транспорту і виявити основні напрямки його стратегічного розвитку.

Предмет і об'єкт дослідження. Предметом дослідження є сукупність організаційно-економічних відносин транспорту з іншими галузями народного господарства регіону і методів оцінки ефективності його транспортного комплексу.

Об'єктом дослідження є транспортний комплекс регіону.

Наукова новизна. Удосконалення системи транспортного обслуговування економіки регіону і обґрунтування ефективних шляхів розширення транспортних послуг в умовах переходу до ринку.

На захист виносяться такі положення і результати:

комплексний аналіз транспортного обслуговування регіону, основні тенденції і структурні зрушення в його розвитку;

введення нового поняття "транспорт як галузь економіки регіону";

обґрунтування особливостей кінцевого продукту транспорту регіону як товару, запропонованого споживачам на транспортному ринку;

диференційований підхід до вивчення регіонального транспортного ринку;

факторна модель підвищення ефективності роботи транспорту в ринкових умовах;

комплексна оцінка ефективності функціонування транспортної системи регіону.

Методологія і методика дослідження. Теоретичною і методологічною основою дослідження є теорія систем; загальна теорія ринку, економічна теорія транспорту; праці вітчизняних і зарубіжних учених з проблем регіональної економіки та управління, функціонування і розвитку єдиної транспортної системи й оцінки ефективності. У дисертаційній роботі використані такі методи дослідження, як системний підхід, економіко-математичне моделювання і статистична обробка інформації.

Дослідження виконані з урахуванням аналізу робіт провідних наукових організацій України та СНД: Орендного інституту (Центра) комплексних транспортних проблем (м. Київ), Інституту кібернетики ім. В. М. Глушкова, Інституту комплексних транспортних проблем (м. Москва), Московського інституту народногосподарського прогнозування РАН, ВНІСІ та інших.

Практична цінність роботи: полягає в тому, що одержані результати дають можливість обласним органам державного управління здійснити розробку і прийняття ефективних рішень по удосконаленню транспортного обслуговування народного господарства регіону в умовах переходу до ринкових відносин.

Встановлені системотворчі фактори і закономірності функціонування транспортної системи рекомендуються для визначення основних напрямків розвитку регіонального транспортного ринку.

Розроблені методичні основи визначення ефективності функціонування транспортного комплексу дозволяють оцінити її рівень, виявити вузькі місця в роботі регіонального транспорту і визначити шляхи їх подолання.

Апробація роботи. Основні положення дисертаційного дослідження розглядалися і одержали позитивну оцінку на: міжнародних науково-практичних конференціях "ВЕЗ - як форма регіонального розвитку" (м. Чернівці, 1994 р.), "Проблеми економічної політики у ВЕЗ" (м. Чернівці, 1995 р.); республіканській науково-методичній конференції "Проблеми вивчення економічної теорії, макро- і мікроекономіки" (м. Харків, 1994 р.); науково-методологічній конференції "Проблеми постнекласичних методологій в

природно-географічних науках" (м. Київ); нарадах в Чернігівській обласній адміністрації; наукових семінарах інженерно-економічного факультету ЧТІ.

Реалізація результатів дослідження. Теоретичні і практичні результати дисертації використовувались: при розробці Державної програми соціально-економічного розвитку Полісся (Постанова Кабінету Міністрів України від 27 квітня 1994 р.); при розробці організаційно-економічних заходів по прискоренню створення єдиного транспортного комплексу регіону і переходу його на роботу в ринкових умовах; у навчальному процесі при підготовці менеджерів у ЧТІ.

Публікації з теми. З теми дисертації опубліковано 6 наукових робіт загальним обсягом 1,6 друкованих аркушів.

Обсяг дисертаційної роботи. Основний текст дисертації викладений на 186 сторінках машинописного тексту, де наведено 7 малюнків і 21 таблиця, а також 2 додатки. Список використаної літератури містить 109 найменувань.

Структура дисертаційної роботи визначається логічною послідовністю вирішення поставлених завдань і включає:
ВСТУП

1. РОЗВИТОК РІЗНИХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ В НАРОДНОГОСПОДАРЬСЬКОМУ КОМПЛЕКСІ РЕГІОНУ
 - 1.1. Економіка регіону як об'єкт транспортного обслуговування
 - 1.2. Тенденції розвитку різних видів регіонального транспорту
 - 1.3. Транспортний комплекс регіону в економетричних моделях "попит - пропозиція"
2. ДОСЛІДЖЕННЯ СИСТЕМОТВОРЧИХ ФАКТОРІВ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТУ РЕГІОНУ В УМОВАХ СТАНОВЛЕННЯ РИНКОВИХ ВІДНОСИН
 - 2.1. Суть і зміст поняття "транспорт як галузь економіки регіону"
 - 2.2. Виявлення і оцінка споживчих властивостей продукції транспорту регіону
 - 2.3. Дослідження організаційно-економічних факторів взаємозв'язку транспортного ринку з ринком транспортних послуг
3. ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ І РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ РЕГІОНУ
 - 3.1. Системний аналіз стану та рівня розвитку регіонального транспортного комплексу
 - 3.2. Визначення ефективності функціонування транспортного комплексу в регіоні

3. 3. Комплексна оцінка ресурсоемкості транспорту регіону

3. 4. Стратегія розвитку різних видів регіонального транспорту

Висновки

Використана література

Додатки.

Зміст роботи

У вступі обґрунтована актуальність обраної теми, сформульовані мета і завдання дослідження, показані наукова новизна та практична цінність роботи.

У першому розділі дисертації дана загальна характеристика народногосподарського комплексу регіону як об'єкта транспортно-го обслуговування, виявленні регіональні особливості і тенденції розвитку транспорту в цілому та його структурних складових, до яких належать автомобільний, річковий, залізничний і повітряний транспорт. Зокрема проаналізовані: структура відправки вантажів і пасажирів різними видами транспорту по Україні та по Чернігівському регіону за період 1985-1994 рр.; динаміка роботи транспорту в цілому і його видів за 1985-1994рр.; структурні зрушення на транспорті і особливо в його автотранспортній складовій; пріоритетні фактори розвитку різних видів транспорту, обумовлені регіональною специфікою; структура перевезень вантажів автотранспортом за видами власності; транспортна забезпеченість території регіону; проблеми і вузькі місця у розвитку транспорту на сучасному етапі.

Для наочності уявлення взаємозв'язків і тенденцій розвитку народного господарства і транспортного комплексу Чернігівського регіону запропоновані економетричні моделі "попит-пропозиція", котрі є базовими при дослідженні ринку. Розроблені на основі методу поступового регресійного аналізу моделі відносно вантажообігу (y_1) транспортного комплексу і обсягу перевезень (y_2) подані у таблиці 1. Як фактори були вибрані основні економічні показники розвитку народного господарства регіону: чисельність населення (x_1), валовий продукт народного господарства (x_2), капітальні вкладення на розвиток виробництва (x_3), середньорічна вартість основних виробничих фондів (x_4). Проведений аналіз підтверджує істотний зв'язок досліджуваних показників і факторів, що впливають на них. Для економічної інтерпретації математичних моделей були розраховані коефіцієнти еластичності, які показують, що зі збільшенням валового продукту народного господарства на 1% вантажообіг транспортного комплексу регіону збільшується на 0.36%, а обсяг вантажних перевезень - 6.55% і т.д.

Загальна еластичність виділених факторів по відношенню до вантажообігу менше одиниці, а по відношенню до обсягу перевезень більше одиниці, тобто, ріст факторів пов'язаний з менш швидким приростом вантажообігу перевезень і більшим приростом обсягу перевезень. Таким чином, встановлено, що збільшення обсягів валової продукції народного господарства регіону спричиняє до більшої кількості перевезених вантажів при відносному зменшенні відстаней, це показує на поліпшення організації перевезень і пріоритетний розвиток міжрегіональних перевезень, які відрізняються порівняльно невеликою відстанню.

Таблиця 1.

Багатофакторні моделі і результати кореляційно-регресійного аналізу обсягу вантажообігу і обсягу перевезень вантажів по Чернігівському регіону

Статистичні характеристики	Обсяг вантажообігу	Обсяг перевезень вантажів
Регресійна модель	$y_1 = 37.316 + 0.26x_1 + 0.36x_2 + 0.1x_3 - 0.08x_4$	$y_2 = 583.38 + 3.87x_1 + 5.98x_2 - 1.6x_3 - 1.23x_4$
Коефіцієнти зв'язку	R = 0.9800 D = 0.9621	R = 0.9300 D = 0.9314
Критерії достовірності	F = 39.0405	F = 73.2690
Коефіцієнти еластичності	$E_1 = 0.2600$ $E_2 = 0.3600$ $E_3 = 0.0900$ $E_4 = -0.0900$	$E_1 = 4.1700$ $E_2 = 6.5500$ $E_3 = -1.6400$ $E_4 = -1.4600$

Узагальнення тенденцій і структурних зрушень у розвитку транспорту Чернігівського регіону дозволяє сформулювати наступні специфічні особливості: загальний спад виробництва і перевезень в народному господарстві супроводжується розвитком автомобільного транспорту, що створює передумови і об'єктивні умови для підйому економіки; територіальний (а не галузевий) підхід до формування господарства і відповідно пріоритетна орієнтація

на мобільні (автомобільні) засоби переміщення; впровадження процесів комерціалізації і приватизації; швидке зростання потреб в масових перевезеннях населення у приміські зони і зростаюча у зв'язку з цим роль приміського залізничного транспорту.

Назвисьобгрунтований підхід до аналізу функціонування транспорту регіону дозволило не тільки визначити тенденції і найважливіші напрямки розвитку, але і виявити можливості реалізації ринкових відносин, що формується. Було визначено, що забезпечення встановлення ринкових відносин на транспорті багато в чому залежить від вирішення таких проблем як введення нових механізмів управлінського впливу; створення ринку транспортних послуг на основі конкуренції між різними видами транспорту; інтеграція транспортних підрозділів, що надають транспортні послуги у рамках конкретної території та створення систем типу логістичних; розвиток сучасних видів транспорту, які відповідають вимогам народного господарства і населення; збалансований розвиток транспорту і його інфраструктури; забезпечення необхідної густоти шляхів сполучення і раціональної структури транспортної мережі (з видів транспорту і типів шляхів сполучення); підтримка виправданих резервів транспортних потужностей; інформаційне забезпечення діяльності транспорту.

У другому розділі виявлені і досліджені системотворчі фактори функціонування транспортного комплексу регіону в умовах переходу до ринку, розглянуті особливості формування транспортного ринку, вивчені якісні характеристики транспортної продукції.

Розділю суттєвістю поняття "транспорт як галузь економіки регіону" є поняття транспорту, при цьому з поняттям регіону поняття транспорт корелює як частина і ціле. Це співвідношення потребує системного підходу до цього дослідження.

Дослідження будь-якого об'єкта як системи виражається у визначенні системотворчої ознаки, котра об'єднує всі його елементи. Системотворчою ознакою транспортної системи, спрямованої на задоволення потреб у доставці вантажів і пасажирів, є виробництво кінцевого продукту транспорту.

Кінцевий продукт займає граничне місце між виробництвом і споживанням, на ньому концентруються інтереси як виробників, так і споживачів. В той же час поняття кінцевого продукту відносне, будучи таким по відношенню до однієї галузі, наприклад, для машинобудування, він виступає проміжним для іншої (у данному випадку для транспорту). Отже, кінцевий продукт зв'язує транспорт-

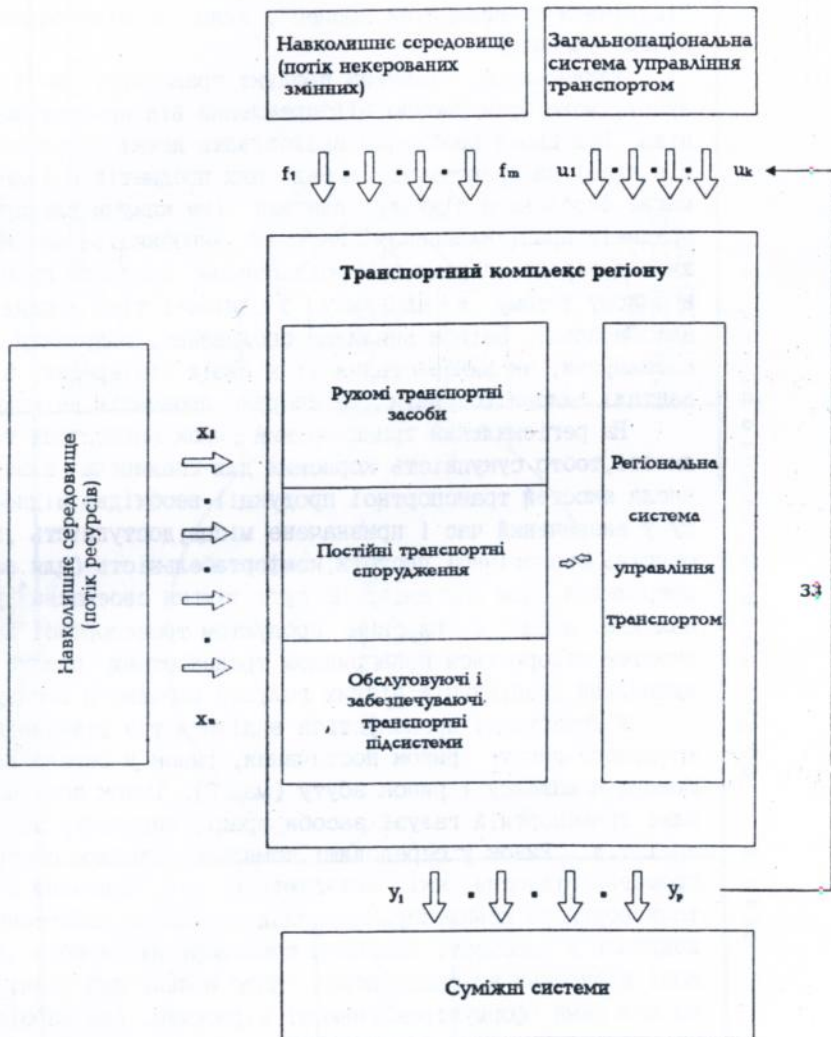
ну систему з іншими галузями народного господарства. Для транспортно-логістичного комплексу (до складу якого входять: рухомі транспортні засоби, постійні транспортні спорудження - шляхи, термінали, склади і т. д., система управління, забезпечуючі і обслуговуючі системи транспорту) таким кінцевим продуктом є переміщення і доставка вантажів і пасажирів (мал. 1).

Місце транспортно-логістичного комплексу в системі "народне господарство" (його взаємозв'язок із зовнішнім середовищем) визначається двоюко: по відношенню до народного господарства в цілому і його складових транспорт виконує функції по переміщенню і доставці пасажирів і вантажів; транспортне машинобудування і будівництво, в свою чергу, постачають транспорту засоби виробництва, а паливно-енергетичний комплекс - сировину.

Структурні складові розглядаються у дослідженні на регіональному рівні, у зв'язку з чим вводиться нове поняття "транспорт як галузь економіки регіону".

Під транспортом як галуззю економіки регіону мається на увазі відокремлена і тісно взаємопов'язана спеціалізована частина єдиного народногосподарського комплексу економічного району, яка забезпечує задоволення потреб у транспортних послугах і характеризується особливими умовами виробництва кінцевого продукту в системі територіального розподілу праці на основі відмінностей у географічному положенні, природних передумовах, транспортно-виробничих умінь населення та історично сформованих транспортно-економічних зв'язках.

На думку автора дисертації, не можна обмежуватися твердженням, що транспорт виробляє тільки рух, треба враховувати і зупинки, а також стан спокою. Кінцевий продукт роботи транспортних засобів фізично пов'язаний не з рухом, а з прибуттям пасажирів і вантажів у пункт призначення. При цьому за механічним рухом і зупинками приховано соціальний зміст: пасажирів і вантажі переміщуються не тільки завдяки двигуну, але і завдяки договору між власником технічних засобів транспорту і споживачем. Якщо пасажирів відразу після своєчасного прибуття в пункт призначення можуть вважати, що договір з ними виконаний, то вантажі надалі можуть підлягати експедиторській обробці, збереженню і т. д. З другого боку, і транспорт може продовжувати рух без вантажів, тому вважаємо правомірним введення понять "транспортний процес" і "перевізний процес". Перший термін означає всю діяльність транспорту, в той час як другий фіксує тільки переміщення предметів перевезень. Можна ввести і третій термін, наприклад,



Умовні позначення:

- 33 - зворотний зв'язок;
- $x_1 \dots x_n$ - потік ресурсів (трудових, матеріальних, фінансових, інформаційних, енергетичних);
- $f_1 \dots f_m$ - некеровані змінні;
- $u_1 \dots u_k$ - потік керованих змінних;
- $y_1 \dots y_r$ - транспортні послуги (виходи системи).

Мал.2. Принципова схема регіональної транспортної системи

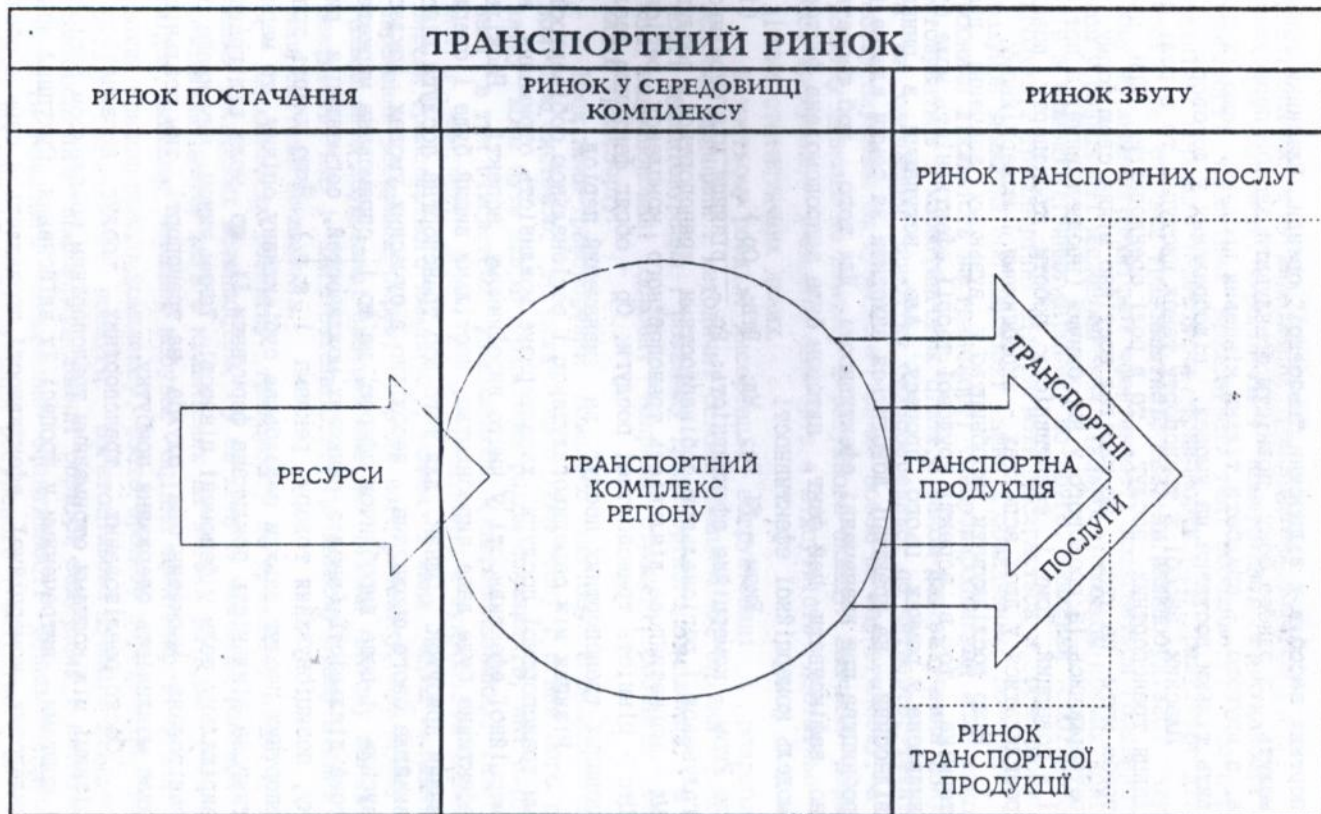
"технічний транспортний процес", який би відображав рух порожнього транспорту.

Таким чином, кінцевий продукт транспорту, як і в інших галузях, може бути умовно відокремлений від процесу його виробництва. При цьому необхідно враховувати деякі особливості предметів праці на транспорті: серед цих предметів є і люди, що вимагає особливого підходу; вантажі (не кажучи вже про людей) як предмети праці власником засобів виробництва не купуються, а лише довіряються йому товаровласником; предмети праці рухаються в одному і тому ж напрямку з однією і тією ж швидкістю, як і засоби праці. Звідси впливає споживання, наприклад, швидкості пасажирями, як використання її в своїх інтересах; в той же час вантажі використовувати транспортну продукцію не можуть.

На регіональний транспортний ринок виноситься товар певної якості, тобто сукупність корисних для споживача властивостей. До числа якостей транспортної продукції необхідно віднести доставку у визначений час і призначене місце, доступність, надійність, ступінь екологічної чистоти, комфортабельність (для пасажирів) і збереження (для вантажів). По суті тільки своєчасна доставка у належне місце є власним продуктом транспортної галузі. Решта якостей створюється поза ринком транспортних послуг спільними зусиллями працівників різних галузей народного господарства.

У дисертації пропонується виділити три різновидності транспортного ринку: ринок постачання, ринок у середовищі транспортного комплексу і ринок збуту (мал.2). Ринок постачання доставляє транспортній галузі засоби праці, сировину, запасні частини і т.д. Ринок у середовищі комплексу охоплює сферу товарно-грошових відносин, які складаються між окремими підрозділами транспортного комплексу. Наприклад, ремонтна майстерня може знаходитись у власності власника транспортних засобів, і тоді ринкові відносини не складаються. Якщо наявні два різні власники, то між ними формуються ринкові відносини. Але найбільший інтерес викликає ринок збуту транспортної продукції, котрий пропонується умовно підрозділити на ринок транспортної продукції і ринок транспортних послуг. Ці два види не існують відокремлено один від одного, бо транспортна продукція теж є різновидністю послуги і виділяється завдяки особистому значенню як кінцевий продукт транспортного виробництва.

У процесі дослідження виявлена специфіка продажу транспортної продукції. Пасажири, на наш погляд, поряд з тим, що купують кінцевий продукт транспорту, вступають з власником транс-



Мал.2. Схема транспортного ринку

портних засобів у відносини "неповної" оренди. Власники товарів можуть, з одного боку, повністю орендувати засоби пересування, а, з другого, - придбати тільки кінцевий продукт, якщо їх цікавить тільки доставка на умовах, відображених у договорі.

Власник засобів в транспорті також виступає то в ролі продавця транспортних послуг, то в ролі орендодавця. При цьому треба мати на увазі, що капітал постійно міняє свою форму, перетворюючись із грошового у виробничий (продуктивний), а потім - і в товарний. Тому і ефективність роботи транспорту повинна розглядатися у двох аспектах - виробничому і комерційному.

Якщо досліджувати виробництво у вузькому значенні цього терміна, то в аспекті трудової теорії ефективність може бути виявлена у рамках цього процесу. Але, вступаючи в ринкові відносини, на практиці доводиться виходити за рамки власне виробництва при визначенні ефективності. Для того, щоб теоретично зафіксувати цей факт, автором була запропонована факторна модель комерційної ефективності

$$\text{Еком} = f\{P_c; M_d; Ц_{тп}; O_p\}, \quad (1)$$

де Еком - комерційна ефективність; P_c - різниця між середньогалузевою і регіональною собівартостями транспортної послуги; M_d - маркетингова діяльність транспортного комплексу регіону; $Ц_{тп}$ - цінність транспортної послуги; O_p - обсяг фактично реалізованих транспортних послуг за визначений період.

Різниця між середньогалузевою і регіональною собівартостями транспортної послуги характеризує можливість отримання комерційної ефективності у чисто виробничому аспекті. Наскільки ефективне буде дане виробництво, настільки вищий буде і одержуваний прибуток. Однак, для того щоб транспортна послуга дійсно знайшла свого споживача, необхідно в сучасних умовах докласти зусиль і поза виробничою сферою, на що і спрямована маркетингова діяльність (аналіз ринкових можливостей, сегментація ринку, позиціонування товару, реклама і т. д.). Якщо якість транспортних послуг завжди передбачає суб'єктивну оцінку, то маркетингова діяльність покликана формувати її, що може відігравати вирішальну роль у феномені цінності. Таким чином, чим краще організована маркетингова служба на транспорті, тим реальнішою стає можливість одержання прибутку.

Обсяг реалізованих транспортних послуг виражається в різниці між коштами, отриманими транспортним комплексом регіону, і коштами, витраченими у процесі їх здійснення. Сукупний вплив складових комерційної ефективності проявляється саме в обсязі

реалізованих, а не вироблених транспортних послуг.

При визначенні виробничої і комерційної ефективності на транспорті необхідно враховувати такі особливості: по-перше, технічні переваги і недоліки транспорту - це результат діяльності не стільки транспортної, скільки машинобудівної галузі, тому збільшення технічної ефективності досягається головним чином у результаті маркетингової діяльності шляхом прямих контактів з машинобудівними фірмами; по-друге, зниження собівартості продукції транспортних підприємств досягається в основному за рахунок зниження собівартості машин і обладнання; по-третє, виробнича діяльність на транспорті товаровиробниками може використовуватись в маркетингових цілях, а також для залучення покупця, а не одержання прибутку безпосередньо; по-четверте, технічне обслуговування на транспорті являє собою не маркетингову, а виробничу функцію по ремонту пересувного складу. Значною перепону врахування вказаних факторів є відсутність достатньо надійних статистичних даних.

У третьому розділі дисертації обгрунтовані і розроблені основні принципи і методичні основи комплексної оцінки ефективності функціонування і розвитку транспортного комплексу, а також запропоновані основні напрями стратегії розвитку різних видів транспорту.

Поскільки транспортний комплекс регіону є складною економічною системою, то кількісна оцінка стану і рівня його розвитку може бути охарактеризована рядом показників, які згруповані в три підсистеми: узагальнюючі (макропоказники), інтегральні і часткові. Дана система показників є сукупністю характеристик транспортного комплексу, кожна із яких через кількісне вираження розкриває окремі сторони його розвитку. При цьому загальна мета збудованої системи має не тільки якісну багатоаспектність, але і багатоетапність, де кожному етапу відповідає своя система показників.

Особливістю розвитку транспорту на сучасному етапі є звуження ресурсних можливостей, у зв'язку з чим відбувається переміщення центру ваги з кількісних на якісні фактори. І як наслідок, важливе значення набуває оцінка ефективності функціонування транспортного комплексу, тобто процесу перетворення ресурсів у транспортні послуги. Багатоцільова функція діяльності транспортного комплексу, значні розміри залучених і витрачених ресурсів вимагають визначення ефективності функціонування на основі поетапного застосування ресурсного і витратного методів,

а також узагальнюючої оцінки, яка відображає у зведеному вигляді зміни всіх характеристик комплексу. На базі ресурсного і витратного підходів визначаються ефективність відповідно до використання виробничих ресурсів і здійснення виробничих витрат на транспорті.

Виходячи із цього пропонуються наступні економіко-математичні залежності:

для визначення динамічної характеристики ефективності використання інтегрального ресурса транспортного комплексу за i, j - період:

$$I_{\Delta P} = \sqrt[3]{\frac{I_V}{I_r \cdot I_n \cdot I_T}} - 1, \quad (2)$$

де $I_{\Delta P}$ - індекс приросту (зниження) ефективності використання інтегрального ресурса транспорту регіону; I_V - індекс росту валової продукції транспорту регіону; I_r, I_n, I_T - індекси росту вартості відповідно до основних виробничих фондів, матеріальних та трудових ресурсів транспорту регіону;

для визначення динамічної характеристики ефективності здійснених виробничих витрат транспортним комплексом регіону за i, j - період:

$$I_{\Delta C} = \frac{I_V}{I_C} - 1, \quad (3)$$

де $I_{\Delta C}$ - індекс приросту (зниження) ефективності виробничих затрат транспорту регіону; I_C - індекс росту виробничих затрат транспорту регіону;

для визначення динамічної характеристики ефективності функціонування транспортного комплексу регіону за i, j - період:

$$E_p = \Delta PR \cdot z + \Delta F \cdot am + \Delta M \cdot mZ, \quad (4)$$

де E_p - приріст (зниження) ефективності функціонування транспортного комплексу регіону; $\Delta PR, \Delta F, \Delta M$ - приріст (зниження) відповідно до продуктивності праці, фондо- і матеріаловіддачі, %; z, am, mZ - питома вага в структурі витрат відповідно до заробітної плати з нарахуваннями, амортизації, матеріальних витрат, долі одиниць.

На основі запропонованої методики у дисертації проведена кількісна оцінка динаміки ефективності функціонування транспортного комплексу на прикладі Чернігівського регіону, а також проведений комплексний аналіз питомих показників ефективності використання виробничих ресурсів транспорту. Аналіз ефективності

функціонування транспортного комплексу Чернігівського регіону за період 1989-1993 рр. дозволив виявити наявність трьох тенденцій: зниження частки основних виробничих фондів за рахунок росту частки матеріальних і трудових ресурсів (відповідно в 1989р. - 93%, 6.1%, 0.9%; в 1993р. - 74.3%, 23.4%, 2.3%), при цьому відбувається зниження частки амортизації в структурі витрат (з 28,2% до 7,3%) і падіння частки оплати праці з нарахуваннями (з 47% до 14,7%); процеси використання виробничих ресурсів і здійснення виробничих витрат нестабільні з достатньо значною амплітудою коливань, на яку великий вплив має система ціноутворення, взагалі чітко вимальовується тенденція зниження рівня інтенсифікації, котра визначається не тільки зменшенням обсягу кінцевого результату, але і збільшенням обсягів використаних ресурсів і здійснених витрат; в цілому ефективність функціонування транспортного комплексу характеризується негативною тенденцією поступового зниження.

Виходячи із територіальних пріоритетів запропонований метод визначення економічної вигідності розвитку і розміщення транспортного комплексу на території конкретного регіону, суть якого зводиться до порівняння виробництва одного і того ж обсягу транспортних послуг у різних регіонах.

Розроблені у дисертації основні напрямки стратегії розвитку різних видів транспорту дозволяють накреслити шляхи подальшого удосконалення транспортного комплексу регіону.

ВИСНОВКИ

Формування регіонального ринку товарів і послуг неможливо без задоволення потреб народного господарства в перевезеннях, котрі можуть бути реалізовані тільки при ефективному функціонуванні і розвитку транспортного комплексу.

1. Аналіз функціонування транспортного комплексу дозволив виділити його регіональні особливості; на прикладі Чернігівського регіону визначена провідна роль автомобільного транспорту, ефективна робота котрого вимагає значного розширення транспортних послуг.

2. Виявлені тенденції і структурні зрушення у розвитку транспортного комплексу регіону показують, що, не дивлячись на конкуренцію, як обов'язкову умову функціонування ринку, тільки зміцнення взаємодії, координації і взаємопроникнення різних видів транспорту забезпечить задоволення потреб народного господарства і населення у перевезеннях.

3. Ефективна транспортна система регіону не може розвиватися ізольовано від інших галузей народного господарства, що вимагає виявлення умов збалансованості виробництва і перевезень різними видами транспорту. Розроблена економічна модель "попит-пропозиція" дозволила встановити тісний зв'язок між розвитком транспорту та іншими галузями народного господарства, що розширило розуміння регіональних особливостей функціонування транспортного комплексу.

4. Визначення співвідношень між категоріями "транспорт", "транспортна галузь", "транспортний комплекс" дало можливість виявити суть і зміст нового поняття "транспорт як галузь економіки регіону", котра вимагає адекватної системи управління, спрямованої на досягнення синергетичного ефекту. Системний підхід до дослідження транспортного комплексу сприяв проведенню аналізу його елементів і структури, виділенню системотворчої ознаки, а також розгляду внутрішньосистемних зв'язків і зв'язків із зовнішнім середовищем.

5. Дослідження особливостей кінцевого продукту транспортної галузі дозволило запропонувати такі показники якості: своєчасність прибуття до пункту призначення, доступність, комфортабельність (для пасажирів), збереження (для вантажів), надійність, регулярність. При цьому необхідно відмітити, що вказані якісні характеристики створюються не тільки у транспортній, але і в інших галузях народного господарства - машинобудуванні, сфері побутового обслуговування і т. д.

6. Диференційований підхід до вивчення регіонального транспортного ринку дозволив виділити три його різновиди: ринок поставання, ринок у середовищі комплексу і ринок збуту, який у свою чергу підрозділяється на ринок транспортної продукції і ринок транспортних послуг.

Дослідження ринкових перспектив транспортної послуги виявило необхідність чіткого розрізнення виробничої і комерційної ефективності транспортного комплексу, а також особливості визначення ефективності на транспорті.

7. Запропонована комплексна система ефективності функціонування і розвитку регіонального транспорту дозволяє дати агрегровану оцінку її рівня за структурними складовими і локальними територіями, а також виявити резерви розвитку.

8. Основні напрямки розвитку різних видів транспорту регіону запропоновані з урахуванням впливу факторів, що визначають особливості суб'єкта стратегічного планування; факторів, що по-

в'язані із специфікою даного стану переходу від централізованого управління до товарно-грошових відносин; факторів, що відображають особливості транспортної галузі на сучасному етапі розвитку.

9. Подальши дослідження доцільно продовжувати у таких напрямках:

вивчення шляхів удосконалення і повнішого використання транспортно-економічного потенціалу регіону як одного із основних напрямків інтенсифікації транспортного комплексу;

розробка концепції формування і розвитку транспортно-господарського і транспортно-промислового комплексів регіону з метою якіснішого і ефективнішого транспортного обслуговування народного господарства;

створення єдиної теорії транспортного обслуговування економіки регіону.

ЛНБ ім. В. Стефанишин
АН України

ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ ДИСЕРТАЦІЇ ОПУБЛІКОВАНІ
В НАСТУПНИХ РОБОТАХ:

1. Базилинская Е. Я. Транспортный рынок: структура и функционирование (методологический аспект): Черниговский технологический институт. - Чернигов, 1995. - 27 с. - Библиогр.: 14 назв. - Рус. - Деп. ГНТБ Украины.

2. Базилинская Е. Я. Становление новой теории как системный процесс (на примере учения о свободных экономических зонах) // Тез. докл. научн.-методол. конф. "Проблемы постнеклассических методологий в природно-географических науках". - К.: ЦП НАН Украины, 1994. - С. 80-81.

3. Базилинская Е. Я. Критерии эффективности работы транспорта в СЭЗ // Тез. докл. междунаучн.-практ. конф. "Проблемы экономической политики в свободных экономических зонах". - Черновцы: ЧГУ, 1995. - Ч. III. - С. 99-101.

4. Сич Е. М., Базилінська О. Я. Принципи і умови формування ВЕЗ в регіоні // Тези доп. міжн. наук.-практ. конф. "Вільна економічна зона - як форма регіонального розвитку". - Чернівці: ЧДУ, 1994. - Ч. I. - С. 80-82 (особисто автором - 0,05 др. арк.).

5. Сич Е. Н., Базилинская Е. Я. Свободные экономические зоны в мировой экономике // Тез. докл. респуб. научн.-методич. конф. "Проблемы изучения экономической теории, макро- и микроэкономики". - Харьков: ХГАДТУ, 1994. - С. 137-139 (лично автором - 0,05 п. л.).

6. Сич Е. М., Парубець О. М., Базилінська О. Я. Проблеми створення ВЕЗ у Чернігівському регіоні // Тези доп. міжн. наук.-практ. конф. "Вільна економічна зона - як форма регіонального розвитку". - Чернівці: ЧДУ, 1994. - Ч. III. - С. 61-64 (особисто автором - 0,05 др. арк.).

АННОТАЦИЯ

Базилинская Е.Я. Повышение эффективности функционирования и развития транспортного комплекса региона в условиях становления рыночных отношений.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук. Специальность 08.07.04 - Экономика транспорта и связи. Киевский международный университет гражданской авиации. Киев, 1996.

В работе проведен комплексный анализ транспортного обслуживания экономики региона, выявлены взаимосвязи развития транспорта и народного хозяйства. Исследованы системообразующие факторы функционирования транспортного комплекса региона, особенности формирования транспортного рынка. Предложены методы комплексной оценки эффективности функционирования регионального транспорта, а также основные направления его стратегического развития.

Ключевые слова: регион, транспортный комплекс, транспортный рынок, качественные характеристики, эффективность, стратегия развития.

SUMMARY

Bazilinskaya E.Y. The Growth of Efficiency of functioning and development of the region transport complex in the conditions of the establishment of market relations.

Dissertation for Candidate of Economic Sciences degree. Speciality number 08.07.04 - Economics of Transport and Communication. Kiev International University of civil aviation. Kiev, 1996.

The complex analysis of transport service of region economics has been conducted in the paper, there the intercommunications of transport and national economy development have been revealed. The system forming factors of functioning region transport complex and the peculiarities of forming transport market have been investigated. The methods of complex valuing of the effectiveness of the regional transport functioning and also the main directions of its strategical development have been proposed.

Key words: region, transport complex transport market, quality characteristics, effectiveness, strategy of development.



1950

...

...

...

...

...

...

...

...

As 02.52

Information to be used only for the purpose of the investigation and not to be disseminated to the public.

Approved for release by the Director, FBI, on 10/10/80.

987656

Ав 33.725

Підписано до друку 9.01.96. Формат 60x84/16. Папір друкарський.
Офсетний друк. Ум. фарбовідб. 6. Ум. друк. арк. 1,16. Обл. - вид. арк. 1,25.
Тираж 100 прим. Замовлення №8.

Видавництво ЧТІ.
250027, Чернігів - 27, вул. Шевченко, 95.