

УДК 351.811:338.312:574.4

А. Веремчук

ЕКОНОМІЧНИЙ АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ ТА РЕЗУЛЬТАТИВНОСТІ ДОРОЖНЬОБУДІВНИХ ПРОЕКТІВ У КОНТЕКСТІ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ

Розкрито взаємозв'язок термінів “ефективність” та “результативність”. Наведено окремі показники ефективності та результативності дорожньобудівних проектів. Окреслено специфіку розрахунку показника рентабельності у сфері дорожнього будівництва. Встановлено недостатнє застосування нетрадиційних показників визначення ефективності та результативності дорожньобудівних проектів.

Ключові слова: дорожнє господарство, транспортна інфраструктура, дорожньобудівні проекти, ефективність, результативність.

Становлення та розвиток національної економіки стикається з низкою викликів внутрішнього інституційного середовища. Одним із них є стан розвитку об'єктів дорожньої інфраструктури, оскільки на транспортні автомобільні перевезення припадає понад половини обсягу у структурі транспортних перевезень, що становить більше 1 млрд т вантажів на рік [1]. Відтак, національна мережа автомобільних доріг є важливим елементом економічної інфраструктури, однак, якщо поглянути ширше, то автомобільні шляхи є об'єктом соціальної інфраструктури, а також інфраструктури системи національної безпеки та оборони, вирішення проблеми забезпечення яких, на думку І. Розпутенка, має стати основою нової моделі державного управління [2]. Окрім того, проходження найкоротших автотранспортних коридорів територією України, що є невід'ємними елементами сухопутного сполучення між Європою та Азією, додатково актуалізує питання розвитку автодоріг. Це принесе не лише очевидну економічну вигоду, а й значні політичні бонуси.

Як вже зазначалось, на даному етапі актуальним завданням є розвиток дорожнього господарства, отож постає питання підвищення ефективності та результативності дорожнього будівництва, для чого необхідне визначення критеріїв економічної ефективності та результативності дорожньобудівних проектів, а також розкриття відмінностей між показниками ефективності та результативності, оскільки зазначені показники доволі часто помилково вважають синонімами.

Питання формування та реалізації державної економічної політики, зокрема й по галузях, розкриті у працях вітчизняних вчених Ю. Бажала [3], О. Кілієвича [4], М. Миколайчука [5], І. Розпутенка [6] та інших авторів.

Проблеми державного управління розглянуто в наукових працях таких вітчизняних та зарубіжних учених, як: В. Авер'янов [7], О. Амосов [8], Г. Атаманчук [9], В. Дідуліна [10], В. Дзюндзюк [11], В. Корженко [12], А. Мельник [13], Н. Мельтюхова [14], Н. Миронова [15], Г. Мостовий [16], В. Нікітін [17], Г. Одінцова [18], Г. Толстих [19], І. Артим [20], Л. Приходченко [21], В. Бондар [22], В. Цветков [23].

У кожній сфері є чимало проблемних питань, які заслуговують уваги дослідників. Важливою передумовою забезпечення сталого соціально-економічного

розвитку країни є необхідність формування національної політики у сфері дорожнього господарства, а також теоретико-методологічних засад аналізу ефективності та результативності в зазначеній галузі, чому на даний момент дослідниками приділено недостатньо уваги.

Предметом дослідження є показники та критерії ефективності та результативності у сфері дорожнього будівництва.

Мета статті – розкрити теоретичні підходи до аналізу ефективності та результативності дорожньобудівних проектів.

Актуальність проблеми економічної ефективності загалом та ефективності у сфері дорожнього будівництва зокрема не викликає сумніву. Це зумовлено тим, що Україна, займаючи надзвичайно вигідне географічне становище, не використовує свої можливості як транзитної держави повною мірою. Окрім того, активізація процесів дорожнього будівництва на даному етапі, що зумовлено зокрема і підготовкою до чемпіонату Європи з футболу у 2012 р. (далі – Євро 2012), диктує необхідність підвищення критеріїв ефективності та результативності у зазначеній сфері.

Категорія “ефективність” з теоретичного боку загалом визначається співвідношенням чистих вигод до витрат [24]. Словник термінів стандарту ISO 9000:2000 наводить подібне тлумачення терміна “ефективність” – співвідношення між досягнутим результатом та витраченими ресурсами. Водночас, категорія “результативність”, за версією того ж джерела, виражає ступінь реалізації запланованої діяльності та досягнення запланованих результатів.

І. Артим, окрім ефективності та результативності, розглядає ще економічність. Ефективність (efficiency) – це співвідношення між продуктом у вигляді наданих товарів (послуг) та ресурсами, використаними на їх створення. Результативність (effectiveness) автор розглядає як ступінь відповідності досягнутих результатів поставленій меті, погодження використаних засобів і результатів з поставленою метою. Під економічністю дослідниця розуміє мінімізацію вартості ресурсів, спрямованих на діяльність, з огляду на відповідну якість, правильність використання державних фондів за визначеного рівня ефективності. Завдяки цьому можна визначити, чи ресурси відповідають потребам, якою мірою вони використовуються, співвідношення реальних видатків із бюджетом тощо. Іншими словами, економічність означає використання належної кількості ресурсів відповідної якості у належний час, у необхідному місці, за розумну ціну – тобто правильне витрачання [25].

Відомий економіст П. Друкер суттєво спрощує сприйняття сутнісного наповнення аналізованих термінів та зазначає, що результативність – це робити правильні речі, а ефективність – це робити речі правильно [26].

Відтак, категорія “результативності” характеризує рівень реалізації поставлених цілей підприємства або організації, а “ефективності” – економічну оцінку використання його ресурсів у процесі господарської діяльності. Наведене свідчить, що зазначені категорії є тісно взаємопов’язаними, водночас несуть у собі принципово відмінний одне від одного зміст, що дозволяє у процесі їх аналізу визначити, чим викликані проблеми у господарській діяльності підприємства, зокрема й дорожньобудівного: прорахунками у стратегії розвитку (результативність), або ж у нерациональному застосуванні наявних ресурсів (ефективність).

Отож, розглянемо показники ефективності та результативності роботи підприємства, які можуть бути застосовані для аналізу реалізації дорожньобудівних проектів.

До комплексу узагальнюючих показників економічної ефективності відносять рентабельність виробництва продукції та використання основних виробничих фондів, виробництво продукції на одиницю витрат, відносну економію основних і оборотних фондів, а також витрат трудових та матеріальних ресурсів і фонду оплати праці [27]. До показників економічної ефективності використаних ресурсів належать: використання трудових ресурсів: зростання продуктивності праці, маржинальний приріст продукції за рахунок підвищення продуктивності праці; показники використання основних виробничих та оборотних фондів: фондоємність, фондівіддача, швидкість обороту коштів; показники використання матеріальних ресурсів: матеріаломісткість, матеріалівіддача, а також питома матеріалоємність.

Для визначення рентабельності виробництва – ключового критерію економічної ефективності, зокрема й у сфері дорожнього будівництва, необхідно завчасно оцінити вартість будівельних проектів. Це продиктовано передусім існуючими особливостями реалізації дорожньобудівних проектів, оскільки фінансування сфери дорожнього господарства на даному етапі здійснюється в абсолютній більшості за рахунок коштів державного та місцевих бюджетів, спеціалізованих загальнодержавних та муніципальних фондів, а отже, необхідно забезпечити такі кошти до початку фінансового року, або за необхідності запланувати на кілька років уперед через прийняття окремої програми. Наступною особливістю будівництва доріг є тривалий термін реалізації проектів, відтак складно оцінити кінцеву кошторисну вартість.

Зазначене питання певною мірою вирішує зміна № 5 до виробничо-будівельних норм (далі – ВБН) Д.1.1–218–1–2001 “Порядок визначення вартості будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонтів автомобільних доріг загального користування (державного та місцевого значення)”, затверджена наказом Державної служби автомобільних доріг України (далі – Укравтодор) № 259 від 01.06.2009 р., де, окрім іншого, зазначено: поточні ціни на матеріально-технічні ресурси по об’єктах, робота на яких здійснюється із залученням бюджетних коштів або коштів підприємств державної власності, приймаються за вихідними даними замовника за найменшою вартістю, яка не повинна перевищувати цін, зареєстрованих у Мінекономіки, а по матеріалах, які не підлягають реєстрації, враховуючи мінімальні ціни, що склались у регіоні на момент складання розрахунку, встановлених Укравтодором; якщо внаслідок об’єктивних причин будь-які матеріали або вироби, передбачені державними ресурсними елементарними кошторисними нормами, змінюються на інші, на ці матеріали потрібно розробляти відповідні норми; кошти на покриття додаткових витрат, пов’язаних з інфляційними процесами, розраховують, виходячи з початку та строків будівництва, виду будови, структури робіт, вартості матеріально-технічних ресурсів та прогнозованого зростання цін на ці ресурси за період будівництва, яке визначають на підставі прогнозованого рівня інфляції на наступний період, що встановлюється Кабінетом Міністрів України [28].

К. Уолш пропонує в якості показників ефективності діяльності підприємства використовувати коефіцієнти рентабельності інвестицій, рентабельності сукупних активів та рентабельності власного капіталу [29]. Безперечно, у процесі розвитку ринкових відносин у сфері дорожнього будівництва потрібно опановувати

нетрадиційні для національної економіки показники визначення ефективності, що застосовуються у практиці інших країн, однак останні не можна вважати альтернативою традиційним показникам, а використовувати їх для поглибленого аналізу виробничих процесів та підвищення ефективності підприємства або окремого проекту.

Наступним елементом нашого дослідження є “результативність”, показниками визначення якої можна вважати: обсяги кінцевого продукту або послуг, порівняння запланованих результатів з одержаними, чисту поточну цінність, коефіцієнт вигід/витрат, строк окупності, точку беззбитковості проекту, тест ефективності витрат, тест рентабельності першого року та інші. Якщо показники кінцевого продукту та співставлення планових та фактичних даних є досить зрозумілими, то зміст інших із наведеного переліку потребує ширшого висвітлення.

Так коефіцієнт чистої поточної цінності може мати результат зі знаком “+” – проект привабливий для інвестора; “0” – інвестор байдужий до проекту; “-” – проект реалізовано не буде. Внутрішня норма прибутковості зрівнює наведену цінність вигід із наведеною вартістю витрат, дає змогу інвестору визначити, при якому коефіцієнті дисконтування інвестор зацікавлений у проекті. Строк окупності показує термін, коли буде відшкодовано витрати на проекті. Точка беззбитковості показує кількість реалізованої продукції, яку необхідно реалізувати для того, щоб повернути хоча би те, що вкладено у виробництво. Тест ефективності витрат використовується в тих випадках, якщо важко визначити вигоди. Ухвалення рішення інвестування базується на виборі проекту, що має найбільший ефект та результат. Тест рентабельності першого року – це відношення темпів росту вигод до витрат першого року.

Класично, у процесі фінансового аналізу використовують насамперед два показники оцінки ефективності інвестиційних проектів – чиста поточна цінність (NPV) та внутрішня норма прибутковості (IRR). Перший дає змогу порівняти теперішню вартість майбутніх доходів від реалізації інвестиційного проекту з інвестиційними витратами. Другий – визначає максимально допустиму ставку дисконту при якій можна інвестувати кошти без будь-яких витрат для власника.

Показник IRR – доцільно застосовувати. За допомогою нього є змога визначити максимальну ставку кредитування при якій проект залишатиметься вигідним для інвестора. IRR дозволяє оцінити ефективність залучення сторонніх коштів для інвестиції у проект.

Якщо перейти від теорії до практики, то традиційними показниками результативності, до прикладу в інвестиційному проекті “Будівництво та експлуатація великої кільцевої автомобільної дороги м. Києва” [30] можуть бути: порівняння фактичної категорії автомобільної дороги за експертними оцінками із задекларованою; порівняння фактичних затрат на будівництво із запланованими (25,3 млрд грн). Безумовно, зазначені показники можливо буде обрахувати або ж визначити лише у разі реалізації цього проекту.

Важливим показником результативності проекту є терміни його окупності, однак пропонований Укравтодором інформаційний проспект щодо зазначеного проекту з невідомої причини цієї інформації навіть орієнтовно не наводить, водночас декларуючи, що фінансування будівництва планується здійснити за кошти інвесторів на концесійних засадах, а також за державні і кредитні кошти [31]. Окрім того, не наводиться і термін, за який проект може бути реалізований. Також потрібно звернути увагу на обґрунтування необхідності будівництва великої

кільцевої автомобільної дороги навколо м. Києва, викладеної у інвестиційній пропозиції – Державна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2007 – 2011 рр., що затверджено Постановою Кабінету Міністрів України № 217 від 14.02.2007 р. Подібні трактування знаходимо і в інших інвестиційних пропозиціях Укравтодору: “Будівництво та експлуатація автомобільної дороги Одеса – Рені”, “Будівництво та експлуатація автомобільної дороги Вінниця – Київ”, “Будівництво південної транс’європейської автомагістралі Західний кордон України (с. Косини) – м. Київ”, “Будівництво та експлуатація автомобільної дороги від кордону з Російською Федерацією (КПП “Щербаківка”) до автомобільної дороги Київ – Харків – Довжанський” [32].

Ми вважаємо, що інвестора, на якого зорієнтована інформація, яка міститься у запланованих джерелах фінансування проектів, назва державної програми мало цікавить. Водночас залишено поза увагою набагато важливіші показники та критерії оцінки дорожньобудівних проектів.

Висновки

Отож, підсумовуючи викладене, можна зазначити, що між категоріями “ефективність” і “результативність” загалом, та в сфері дорожнього господарства зокрема є суттєві відмінності, котрі полягають у предметі аналізу та застосуванні отриманих результатів. Так, показник ефективність дає змогу визначити співвідношення вигод та витрат, а показник результативність – дати відповідь чи досягло запланованих цілей підприємство, чи вірною є обрана стратегія розвитку. Ці показники дають змогу обрахувати доцільність реалізації тих чи інших проектів ще до початку їх впровадження.

На сьогодні існує такий перелік показників обрахунку показників ефективності у сфері дорожньо-будівних проектів, серед них: рентабельність продукції та основних виробничих фондів, виробництво продукції на одиницю затрат, відносна економію основних і оборотних фондів, а також витрат трудових та матеріальних ресурсів і фонду оплати праці, фондоємність, фондовіддача, швидкість обороту коштів, матеріаломісткість, матеріаловіддача та питома матеріалоемність.

Серед показників результативності виділяють: обсяги кінцевого продукту або послуг, порівняння запланованих результатів з одержаними, чисту наведену цінність, коефіцієнт вигід/витрат, строк окупності, точка беззбитковості проекту, тест ефективності витрат та тест рентабельності першого року.

Однак наявність широкого спектра показників у сфері теоретичного аналізу дорожньобудівних проектів не забезпечує їх широкого застосування на практиці.

У подальших дослідженнях, на наше переконання, доцільно проаналізувати досвід розвинених країн світу у сфері забезпечення співпраці між державою та корпоративним сектором у сфері дорожнього будівництва, зосередити увагу на публічно-приватних партнерствах, які можуть вдало враховувати інтереси як держави, так і приватних підприємств при реалізації дорожнього будівництва в Україні.

Література

1. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. — Режим доступу : www.ukrstat.gov.ua.
2. Розпутенко І. В. До питання про нову модель українського державного управління / І. В. Розпутенко // Галузь науки “Державне управління”: історія, теорія, впровадження [Текст] : матер. наук.-практ. конф. за міжнар. участю (28 травня

2010 р., м. Київ) : у 2 т. Т. 1 / за заг. ред. В. Ю. Ковбасюка, В. П. Трошинського. — К. : НАДУ, 2010. — С. 387—390.

3. Бажал Ю. М. Наукове забезпечення економічних реформ в Україні / Ю. М. Бажал // Україна в XXI столітті: концепції та моделі економічного розвитку [Текст] : матер. доп. V Міжнар. конгр. укр. екон. (22 – 26 травня 2000 р., м. Львів) : у 2 ч. Ч. 1 / НАН України. Інститут регіональних досліджень ; редкол. : відп. ред. академік НАН України М. І. Долішній. — Львів : [б. в.], 2000. — Ч. 1. — С. 111—113.

4. Кілієвич О. Ефективність державного управління і конкурентоспроможність національної економіки / О. Кілієвич // Збірник наукових праць УАДУ [Текст]. — 1999. — Вип. 2. — С. 111—121.

5. Миколайчук М. Підвищення ефективності регіонального управління на основі соціального контролінгу / М. Миколайчук // Вісник НАДУ [Текст]. — 2008. — № 3. — С. 166—172.

6. Розпутенко І. В. До питання про нову модель українського державного управління... — С. 387.

7. Державне управління: теорія і практика [Текст] / за заг. ред. В. Б. Авер'янова. — К. : Юрінком-Інтер, 1998. — 246 с.

8. Державне управління і менеджмент [Текст] : навч. посіб. у табл. і сх. [Текст] / Г. С. Одінцева, Г. І. Мостовий, О. Ю. Амосов [та ін.] ; за заг. ред. д-ра екон. наук, проф. Г. С. Одінцової. — Х. : ХарРІ НАДУ, 2002. — 492 с.

9. Атаманчук Г. В. Теория государственного управления [Текст] / Г. В. Атаманчук. — М. : Юрид. лит., 1997. — 674 с.

10. Філософські проблеми державного управління [Текст] : програма та методичні вказівки з дисципліни “Філософські проблеми державного управління” для I курсу заочної форми навчання / уклад. В. В. Корженко, В. В. Нікітін, В. В. Дідуліна. — Х. : ХарРІ НАДУ, 2005. — 16 с.

11. Теорія та історія державного управління [Текст] : [навч. посіб.] / [Н. М. Мельтюхова, В. Б. Дзюндзюк та ін.]. — К. : Видничий дім “Професіонал”, 2008. — 288 с.

12. Філософські проблеми державного управління... — 16 с.

13. Державне управління [Текст] : навч. посіб. / за ред. А. Ф. Мельник. — 2-е вид., випр. і доп. — К. : Знання, 2004. — 252 с.

14. Теорія та історія державного управління... — 288 с.

15. Миронова Н. С. Сучасні підходи до оцінки ефективності державного управління / Н. С. Миронова // Актуальні проблеми державного управління [Текст] : наук. зб. — Вип. 1. — Х. : ХарРІДУ, 2000. — С. 16—25.

16. Державне управління і менеджмент... — 492 с.

17. Філософські проблеми державного управління... — 16 с.

18. Державне управління і менеджмент... — 492 с.

19. Толстих Г. Шляхи забезпечення вискоефективного державного управління / Г. Толстих // Збірник наукових праць УАДУ. — 2000. — Вип. 2. — Ч. 3 — С. 287—297.

20. Артım І. І. Оцінка ефективності управління в органах державної виконавчої влади (на прикладі районних державних адміністрацій) [Текст] : автореф. дис. на здоб. наук. ступеня канд. наук з держ. упр. : спец. 25.00.02 “Механізми державного управління” / І. І. Артım. — Львів : [б. в.], 2004. — 20 с.

21. Приходченко Л. Л. Ефективність державного управління / Л. Л. Приходченко // Енциклопедичний словник з державного управління [Текст] / [уклад. : Ю. П. Сурмін, В. Д. Бакуменко, А. М. Михненко та ін.] ; за ред. Ю. В. Ковбасюка, В. П. Трощинського, Ю. П. Сурміна. — К. : НАДУ, 2010. — С. 200.

22. Бондар В. Д. Теоретичні засади мотивації в контексті підвищення ефективності державного управління [Текст] / В. Д. Бондар // Ефективність державного управління [Текст] : зб. наук. пр. — Вип. 11 / за заг. ред. І. Р. Залуцького. — Львів : ЛРІДУ НАДУ, 2006. — № 11. — 388 с. — С. 11—17.

23. Цветков В. В. Державне управління: основні фактори ефективності [Текст] / В. В. Цветков. — Х. : [б. в.], 1996. — С. 457.

24. ДСТУ ISO 9000:2001 (ISO 9000:2000, IDT). Системи управління якістю. Основні положення та словник [Електронний ресурс]. — Режим доступу : www.guds.gov.ua/document/53757;/DSTU%20ISO%209000_2001.doc.

25. Чемерис А. О. Оцінка ефективності управління в районних державних адміністраціях [Текст] / А. О. Чемерис, І. І. Артим, Р. М. Рудніцька [та ін.] ; Львівський регіональний ін-т державного управління при Президентіві України. — Львів : ЛРІДУ НАДУ, 2005. — 296 с.

26. Drucker Peter F. Management Challenges for the 21st Century [Text] / Peter F. Drucker. — Oxford : Elsevier Ltd., 1999. — 181 p.

27. Турило А. М. Методологічні підходи до оцінки фінансової діяльності підприємства / А. М. Турило // Фінанси України [Текст]. — № 3. — 2007. — С. 100—104.

28. Безуглий А. О. Моніторинг змін у законодавчих та нормативних документах з кошторисного ціноутворення в дорожньому господарстві / А. О. Безуглий, Ю. М. Бібик, В. М. Нагайчук // Автошляховик України [Текст]. — № 4 (210). — 2009. — С. 24—27.

29. Уолш К. Ключевые показатели менеджмента: Как анализировать, сравнивать и контролировать данные, определяющие стоимость компании [Текст] / К. Уолш ; пер. с англ. — [2-е изд.]. — М. : Дело, 2001. — 360 с.

30. Укравтодор – електронне представництво [Текст]. — Режим доступу : www.ukravtodor.gov.ua.

31. Там само.

32. Там само.

A. Veremchuk

ECONOMIC ANALYSIS OF EFFICIENCY AND EFFECTIVENESS OF ROAD BUILDING PROJECTS IN THE CONTEXT OF PUBLIC ADMINISTRATION

Interconnection of terms “efficiency” and “effectiveness” are revealed. Particular efficiency and effectiveness indexes of road-building projects are presented. The specific of profitability index account in the road-building sphere is outlined. Insufficient implementation of untraditional indexes of road-building projects efficiency and effectiveness determination are defined.

Key words: road industry, transport infrastructure, road-building projects, efficiency, effectiveness.