

даної методики дозволяє виявити потенційні можливості та доцільність підвищення конкурентоспроможності досліджуваного суб'єкта господарської діяльності. Результати визначення, оцінки та аналізу рівня конкурентоспроможності можуть бути покладені в основу розробки системи управління по забезпеченню оптимального рівня конкурентоспроможності підприємства і є обґрунтованим інформаційним ресурсом для розробки ефективних організаційних рішень по управлінню конкурентоспроможністю підприємств.

Література

1. Сніжко Л.Л., Главацький П.В. Визначення та оцінка чинників, що впливають на рівень конкурентоспроможності українських підприємств в сфері міжнародних автомобільних перевезень.//Управління проектами, системний аналіз і логістика.-К.:НТУ-2011.-Вип.8.

2. Портер М. Международная конкуренция / Пер.с англ.- М.: Международные отношения,1993.

3. Фатхутдинов Р.А. Конкурентоспособность: экономика, стратегия, управление. М.:ИНФА-М,2001.

4. Сніжко Л.Л., Главацький П.В. Методичні аспекти управління конкурентоспроможністю підприємств в сфері міжнародних автомобільних перевезень.// Вісник НТУ.Ч.1. – К.: НТУ , 2009.- Вип.19.

5. Аболонин С.М. Конкурентоспособность транспортных услуг.-М.:ИКЦ «Академкнига»,2004.

УДК 338.47

ВПЛИВ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ НА РОЗВИТОК НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

Горобінська І.В.

Постановка проблеми. За рахунок транспорту будь-яка країна починає свій розвиток практично по всіх галузях економіки. Стабільних показників розвитку національної економіки неможливо досягти без стійкої діяльності транспортної системи, а головне, без випереджаючих темпів розвитку транспортної галузі. Транспорт повинен розвиватися більш стрімкими темпами порівняно з іншими галузями економіки і соціальною сферою для того, щоб зняти інфраструктурні обмеження соціально-економічного розвитку в перспективі.

Транспортна галузь посідає важливе місце в економіці України та має значну питому вагу у створенні валового внутрішнього продукту. Розвиток транспортної галузі та створення умов для збільшення її ефективності здійснює мультиплікативний вплив на всю економіку. Тому удосконалення діяльності транспортного сектору та його динамічний розвиток мають призвести до подальшого підвищення ефективності функціонування всіх галузей економіки.

Сьогодні транспортний сектор задовольняє лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях. Показники безпеки, якості та ефективності перевезень пасажирів та вантажів, техногенного навантаження на довкілля не відповідають більшості міжнародних вимог. Спостерігається відставання в розвитку транспортної мережі, транспортних технологій та особливо відставання розвитку автодоріг загального користування від темпів автомобілізації країни.

Місце і роль транспорту у суспільному виробництві визначає необхідність його пріоритетного розвитку та державної підтримки. Шляхом реформування і удосконалення державної політики в транспортній сфері можливо досягти значних позитивних змін не тільки в транспортній галузі, а й в національній економіці України в цілому.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Дослідженням проблем державного управління транспортним сектором займалися такі вчені: О.В. Акимов, Ю.Б. Голляк, Н.В. Кудрицька, О.М. Ложачевська, А.М. Новікова, Ю.Є. Пашенко, М.Л. Погребицький, В.Й. Развадовський, Ю.Б. Слободяник, Д.А. Тимоха, А.М. Ткаченко та інші. Створення ефективної транспортної системи можливе шляхом поєднання таких основних складових, як високий рівень якості транспортних послуг, безпечні транспортні засоби та транспортна інфраструктура, перевищення рівня пропозиції послуг транспорту над їх попитом [1]. Для цього необхідно запровадити методи державного регулювання, направлені на забезпечення доступності і якості транспортних послуг для населення, безпеки і стійкості транспортної системи в цілому [2].

Виділення невирішених питань. Незважаючи на значний інтерес в науковій, економічній і

політичній сферах до поставленої проблеми, залишаються невирішеними питання врегулювання державної політики щодо управління транспортною сферою з метою розвитку національної економіки за рахунок впливу підвищення ефективності діяльності транспортного сектору.

Постановка завдання. Основними завданнями дослідження є доведення необхідності зміни направленості державної регуляторної політики з урахуванням пріоритетності розвитку транспортної галузі, яка здійснює мультиплікативний вплив на національну економіку в цілому, а також побудова системи економічних взаємозв'язків і результатів синергетичного впливу підвищення ефективності діяльності транспортного сектору.

Викладення основного матеріалу. Транспорт – одна з головних галузей матеріального виробництва, яка забезпечує потреби господарства і всіх економічних суб'єктів у перевезеннях. Формуючи економічні зв'язки, транспортний сектор прискорює розвиток суспільства та здійснює безпосередній вплив на підвищення ефективності функціонування різних галузей народного господарства. Своєю діяльністю транспортний сектор визначає галузеву структуру економіки та забезпечує зв'язки між виробництвом і споживанням. Від розвитку транспорту залежить процес розширеного відтворення, величина запасів, продукції, сировини, паливно-мастильних матеріалів, виробнича потужність тощо.

Транспортні витрати являють собою суму всіх витрат, які пов'язані з транспортуванням вантажів. Транспортні витрати враховуються в загальних витратах двічі: коли доставляється сировина і матеріали, в результаті чого транспортна складова включається у витрати виробництва і впливає на збільшення собівартості, та коли перевозиться готова продукція, в результаті чого за рахунок транспортних витрат збільшується ціна товарів. Частка транспортних витрат у ціні товару в середньому становить 10-15%, а іноді досягає рівня 100% в залежності від розміщення ринків.

Зниження транспортної складової у собівартості виробленої продукції сприятиме зростанню ефективності діяльності. Для зниження транспортних витрат в економіці необхідно зменшити матеріаломісткість виробництва шляхом застосування новітніх технологій, зробити раціональними транспортно-економічні зв'язки та розміщення виробництва. Разом зі зниженням транспортних витрат необхідно мінімізувати сумарні витрати виробництва і транспортування продукції до споживачів, що позначиться на зростанні ефективності розвитку національного виробництва.

Підвищення продуктивності та ефективності транспортної галузі приведе до скорочення питомих транспортних витрат, сприяючи розвитку економічних відносин в державі. Система економічних взаємозв'язків і результатів, які виникають в економіці за рахунок синергетичного впливу підвищення ефективності діяльності транспортного сектору, зображена на рис. 1. Основу впливу на міжгалузеві зв'язки мають становити три основні складові: зниження податкового навантаження, зміна структури витрат, регулювання цін на паливно-мастильні матеріали.

По-перше, основною передумовою зниження транспортних тарифів виступає зменшення податкового навантаження. За останні роки відбулося зростання темпів приросту надходження податкових платежів до державного бюджету від транспортної сфери, що перевищує темпи приросту за іншими видами економічної діяльності [3]. Саме в нинішніх умовах зниження податкового навантаження на транспорті дасть змогу стимулювати підвищення ефективності діяльності транспортної галузі, що позитивно вплине на зниження витрат суміжних галузей та підвищення ефективності їх діяльності, адже транспортна складова присутня у витратах всіх галузей народного господарства, вона включається до собівартості кожного товару і збільшує його ціну. Зниження податкового навантаження на транспорті можливе шляхом застосування податкових пільг та державної підтримки галузі (наприклад, звільнення від сплати ПДВ, що призведе до збільшення рентабельності транспортних підприємств в 1,5 – 2,5 рази, це, в свою чергу, позитивно вплине на результати їх діяльності, що позначиться на зниженні тарифів, вивільненні додаткових фінансових ресурсів та зниження транспортної складової в витратах інших галузей економіки).

По-друге, зміна структури витрат в напрямку скорочення інших операційних витрат. До інших операційних витрат включаються: витрати на дослідження та розробки, собівартість реалізованої іноземної валюти та витрати, пов'язані з її продажем, собівартість реалізованих виробничих запасів, сума безнадійної дебіторської заборгованості та відрахування до резерву сумнівних боргів, втрати від операційної курсової різниці, втрати від знецінення запасів, нестачі й втрати від псування цінностей, визнані штрафи, пеня, неустойка, витрати на утримання об'єктів соціально-культурного призначення та інші витрати операційної діяльності. Проблема полягає у високій питомій вазі інших операційних витрат у складі витрат транспортних підприємств, що дає привід говорити про їх необґрунтоване завищення, а отже тінізацію діяльності. Протягом 2005 – 2010 років їх питома вага у витратах транспортних підприємств знаходилася на рівні 22,9 – 25,1%, в той

час, як в цілому по економіці вона становила 7,8 – 9,5%. Тому пропонується запровадити їх нормування, наприклад до 10%, а на суму, що перевищує цю межу, накласти штрафні санкції.

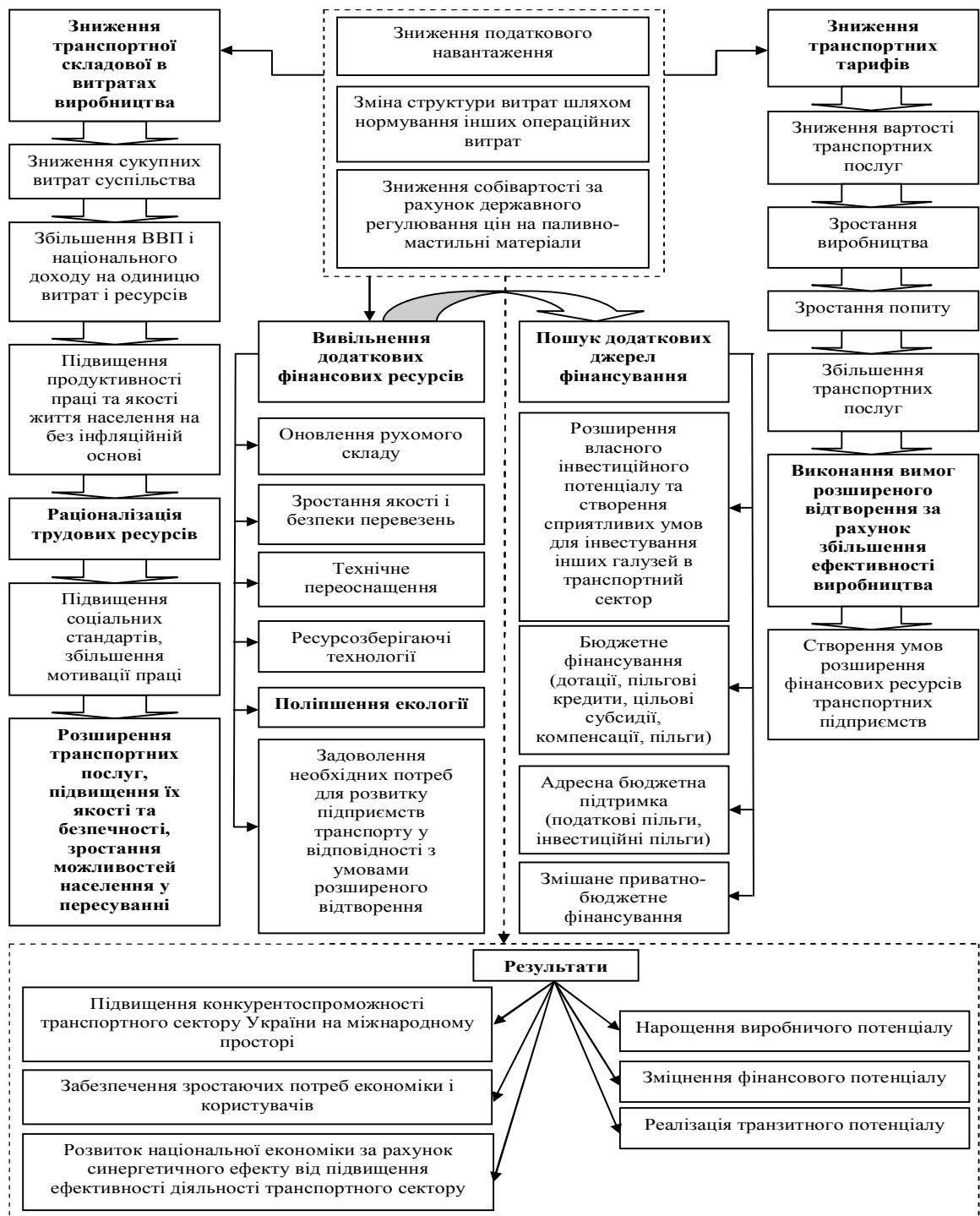


Рис. 1. Вплив підвищення ефективності транспортної діяльності на формування економічних зв'язків в народному господарстві

По-третє, паливно-мастильні матеріали виступають основними ресурсами транспортних підприємств; необхідність регулювання цін на паливно-мастильні матеріали з боку держави зумовлюється тим, що ціни на ресурси зростають більш швидкими темпами, ніж ціни на транспортні послуги, внаслідок чого рентабельність цих галузей залишається на досить високому рівні, виникають надприбутки. Це стає основою диспаритетного (нееквівалентного) обміну. За 2010 рік рентабельність операційної діяльності підприємств паливно-енергетичного комплексу становила 14,8%, підприємств транспорту – 7,2%, за січень-вересень 2011 року 21,6% та 3,3% відповідно. Одним з факторів зниження рівня концентрації та монополізації в окремих галузях виступає структурна перебудова економіки, яка дасть можливість ліквідувати нерівномірність розвитку

окремих важливих галузей, однією з яких виступає транспортна сфера.

Зниження податкового навантаження на транспорті, зміна структури витрат шляхом нормування інших операційних витрат та зниження собівартості транспортних послуг за рахунок регулювання цін на паливно-мастильні матеріали надасть можливість знизити транспортну складову у витратах виробництва, вивільнити додаткові фінансові ресурси та знизити транспортні тарифи.

Зниження транспортних тарифів призведе до зниження вартості транспортних послуг, зростання виробництва, зростання попиту на транспортні послуги і збільшення їх обсягу, створення умов розширення фінансових ресурсів транспортних підприємств, виконання вимог розширеного відтворення за рахунок збільшення ефективності виробництва.

Зниження транспортної складової у витратах виробництва призведе до зниження сукупних витрат суспільства, збільшення валового внутрішнього продукту та національного доходу на одиницю витрат і ресурсів; це сприятиме виникненню умов до підвищення продуктивності праці та якості життя, підвищення соціальних стандартів та збільшення мотивації праці; результатом таких заходів будуть розширення транспортних послуг, підвищення їх безпечності та якості, зростання можливостей населення у пересуванні.

Вивільнення фінансових ресурсів надасть можливості розширення виробництва і модернізації основних засобів, збільшення рентабельності, забезпечення зростання інвестицій в основний капітал, збільшення прибутку, а в решті решт призведе до зростання доходної частини бюджету. В результаті вивільнення додаткових коштів створяться передумови для оновлення рухомого складу, технічне переоснащення, впровадження ресурсозберігаючих технологій, задоволення необхідних потреб для розвитку підприємств транспорту у відповідності з умовами розширеного відтворення. Результатом впровадження цих заходів буде поліпшення екології.

Вивільнення додаткових фінансових ресурсів можливе за рахунок залучення додаткових джерел фінансування, до складу яких відносяться: розширення власного інвестиційного потенціалу та створення сприятливих умов для інвестування інших галузей в транспортний сектор, бюджетне фінансування (дотації, пільгові кредити, цільові субсидії, компенсації, пільги), адресна бюджетна підтримка (податкові пільги, інвестиційні пільги), змішане приватно-бюджетне фінансування.

Однією з форм фінансування галузі є участь держави в лізингу, за якої витрати на придбання рухомого складу обґрунтовано розподіляються між перевізником та бюджетом; також можливим є додавання в розрахунок ціни транспортної послуги інвестиційної складової, яка передбачатиме створення фонду фінансування капітальних інвестицій [4].

Результатами синергетичного впливу підвищення ефективності транспортної діяльності будуть: підвищення конкурентоспроможності транспортного сектору України на міжнародному просторі, випереджаючі темпи розвитку транспортної галузі порівняно зі зростанням промислового виробництва, нарощення виробничого потенціалу, реалізація транзитного потенціалу, зміцнення фінансового потенціалу, розвиток національної економіки за рахунок синергетичного ефекту від підвищення ефективності діяльності транспортного сектору, забезпечення зростаючих потреб економіки і користувачів.

Висновки і перспективи подальших розвідок. Розвиток національної економіки можливий за рахунок синергетичного ефекту від зростання результатів діяльності транспортного сектору. Ефективне функціонування виробничої та соціальної сфер значною мірою забезпечується стабільною і надійною роботою транспорту. Це визначає необхідність здійснення комплексу організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних заходів, розрахованих як на близьку, так і на довгострокову перспективу, які б забезпечували розвиток транспортно-дорожнього комплексу у самому тісному поєднанні з процесами, що відбуваються у світовій та вітчизняній економіці, сприяли розвитку продуктивних сил країни та соціальної мобільності населення.

Література:

1. *Акимов О.В.* Стратегічні напрями державного регулювання розвитку транспортної системи. / О.В. Акимов. –[Електронний ресурс]– Режим доступу: www.nbuv.gov.ua/portal/Soc../28.pdf
2. *Кудрицька Н.В.* Аналіз основних напрямів розвитку теоретичних та методологічних підходів до регулювання інвестиційної діяльності на транспорті / Н.В. Кудрицька // Заліз. трансп. України. – 2007. – № 6. – С. 75-78.
3. *Лазебник Ю.О.* Транспортна складова у формуванні податкових надходжень в Україні. / Ю.О. Лазебник // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 28. – С. 33-38.
4. *Слободяник Ю.Б.* Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту в сучасних умовах: монографія / Ю.Б. Слободяник. – Суми: УАБС НБУ, 2007. – 162с.

СИСТЕМНЕ МОДЕЛЮВАННЯ СТАНУ ТА ПРОЦЕСІВ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

*Грисюк Ю.С., кандидат економічних наук
Григоренко Р.В.
Третиниченко Ю.О.*

1. Постановка проблеми у загальному вигляді.

Згідно з Концепцією розвитку транспортно-дорожнього комплексу України, основним завданням є аналіз стану та оцінка діяльності об'єктів транспортної інфраструктури, виявлення проблем діяльності, основних причин їх виникнення та визначення пріоритетних заходів для їх усунення. В цілому, це необхідно для розбудови та удосконалення об'єктів транспортної інфраструктури. Це важливе наукове та практичне завдання. Для його здійснення виникає необхідність дослідження існуючого рівня розвитку підприємств транспортної інфраструктури та шляхів його підвищення. Вирішити дану проблему можливо шляхом моделювання процесів їх функціонування. У статті пропонується застосувати підхід, у відповідності до якого будується системна модель об'єкта, до складу якої входять локальні моделі, що характеризують стан його складових та процеси його функціонування. Передбачається, що підхід, запропонований авторами, можна буде застосувати для моделювання процесів функціонування будь-яких об'єктів транспортної інфраструктури, що ведуть господарську діяльність.

2. Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Спроби сформулювати моделі, що характеризують процеси функціонування підприємств викладені в ряді робіт: [1], [2], [3], зокрема моделювання процесів функціонування автотранспортних підприємств (АТП) [1], [2], та моделювання процесів функціонування компаній електро – енергетичного сектору [3].

В ході аналізу даних робіт було встановлено, що при побудові моделей не було враховано аспектів, що дозволяли б в системній єдності аналізувати складові елементи підприємств транспортної інфраструктури, як системи. Не враховано, також, статичні та динамічні аспекти функціонування об'єктів транспортної інфраструктури, котрі характеризують взаємозв'язок між станом функціональних підсистем підприємства та процесами його функціонування. В роботі [4] розроблено методологію побудови системних моделей, за допомогою якої в даній роботі її сформовано.

3. Постановка задачі дослідження.

Ціль даної статті – запропонувати підхід до формування системних моделей, які б в системній єдності дозволяли аналізувати та прогнозувати стан і динаміку функціонування суб'єктів господарювання транспортної інфраструктури.

4. Основна частина.

Згідно з методологією викладеною в [4] системна модель функціонування підприємства транспортної інфраструктури з управлінням має вигляд функції

$$\sum_{III}^U: \left\{ x, y, C_c, s, d, p, u, V^U, F^U \bar{V}^U \right\} \quad (1)$$

$$x \in X, y \in Y, s \in S, d \in D, p \in P, u \in U.$$

$$y = \bar{V}^U(x, s, d, u, p);$$

$$s = V^U(x, u, p);$$

$$d = F^U(x, s, u, p);$$

де x – входи в систему вся їх допустима сукупність – X ; $x \in X$;

y – виходи в системі і вся їх допустима сукупність Y , $y \in Y$;

C_c – системна ціль функціонування;

s – набір параметрів статистики, що характеризують стан системи, та вся їх допустима сукупність S , $s \in S$;

p – параметри процесу функціонування і вся їх допустима сукупність P , $p \in P$;