

## **РЕГІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ СТАНДАРТ ЯК СПОСІБ РЕАЛІЗАЦІЇ НОРМАТИВНО-ЦІЛЬОВОГО ПІДХОДУ ДО УПРАВЛІННЯ РЕГІОНАЛЬНОЮ ТРАНСПОРТНОЮ СИСТЕМОЮ**

У статті обґрунтовано необхідність розробки регіонального транспортного стандарту як способу реалізації нормативно-цільового підходу до управління регіональною транспортною системою, визначено критерії оцінки ефективності регіональної транспортної системи. Проаналізовано підходи до застосування показника «транспортна доступність». Визначено показники, що складають регіональний транспортний стандарт.

В статье обоснована необходимость разработки регионального транспортного стандарта как способа реализации нормативно-целевого подхода к управлению региональной транспортной системой, определены критерии оценки эффективности региональной транспортной системы. Проанализированы подходы к применению показателя «транспортная доступность». Определены показатели, составляющие региональный транспортный стандарт.

In the article substantiates the need to develop the regional transport standard, as an implementation way of regulatory targeted approach to managing the regional transportation system, defined a criteria for evaluating the effectiveness of the regional transportation system. The methods of using «transport accessibility» index were analyzed. Defined indicators that make up the regional transport standard.

*Ключові слова:* регіон, регіональна транспортна система, мінімальний транспортний стандарт, регіональний транспортний стандарт.

Стан транспортної системи України значною мірою визначає напрямок і темпи соціально-економічного розвитку, відіграє важливу роль у реалізації структурних перетворень, створення умов для забезпечення стабільної макроекономічної динаміки і переходу до інноваційно-орієнтованих шляхів розвитку регіонів, сприяє формуванню і реалізації конкурентних переваг у глобалізуючому світовому економічному просторі. У свою чергу, підвищення ефективності функціонування регіональних транспортних систем як складової національної транспортної системи є необхідною умовою виконання державою найважливіших функцій захисту національної безпеки, зміцнення єдності економічного простору, створення передумов для забезпечення потреби резидентів та нерезидентів в транспортних послугах як громадського товару великої соціальної цінності, згладжування асиметрії соціально-економічного розвитку регіонів.

Питанням підвищення ефективності функціонування транспортної системи присвячені роботи вчених В.Бугроменко, В.Макєєва, О.Ложачевської, Ю.Задворного, В.Димченко, О.Пікулік, М.Цуциєвої. У той же час тему системних перетворень на регіональному транспорті та розробки сценаріїв регулювання транспортної діяльності в регіоні на основі ринкових вимог можна вважати недостатньо вивченою. Необхідно проведення подальших досліджень для розв'язання проблем підвищення ефективності функціонування транспорту в системі народного господарства регіону. Метою даної статті є обґрунтування необхідності розробки регіонального транспортного стандарту як способу реалізації нормативно-цільового підходу до управління регіональною транспортною системою та визначення критеріїв оцінки ефективності регіональної транспортної системи.

Законом України «Про стимулювання розвитку регіонів» [1] передбачається запровадження нової моделі стимулювання розвитку регіонів, визначено її засади, основним з яких є програмно-цільовий підхід до розв'язання проблем регіонального соціально-економічного розвитку. Нормативно-цільовий підхід виходить з визначення результату, якого має бути досягнуто в майбутньому. Він показує можливі шляхи й терміни досягнення заданого, бажаного стану прогнозованого об'єкта.

Цей підхід дає можливість оцінити інерцію розвитку галузі. Якщо застосування генетичного підходу передбачає збереження значною мірою сформованих пропорцій розвитку, нормативно-цільовий підхід покликаний змінити їх шляхом економічного обґрунтування нових структурних зрушень у виробництві та споживанні транспортних послуг, обумовлених впливом науково-технічного прогресу, зростанням ефективності транспортного обслуговування.

Нормативно-цільовий підхід може розглядатися як спосіб, що дозволяє розв'язати комплекс економічних проблем розвитку транспортної системи регіону. Нормативно-цільовий підхід до управління регіональними соціально-економічними процесами пов'язаний з розробкою регіонального транспортного стандарту. Він є методологічною основою для узгодження норм затрачуваних ресурсів і розподілу прибутку між учасниками транспортного процесу залежно від кількості і якості виконуваних робіт, що формуються на основі цільових установок функціонування транспортної системи.

Концептуальною основою розробки регіонального транспортного стандарту повинен виступати Мінімальний транспортний стандарт (МТС), розроблений на рівні держави. Він визначає основні нормативні показники, які характеризують ефективність роботи транспортної системи країни.

МТС є формою державного регулювання транспортної системи країни на найвищому – стратегічному. Інтереси держави та його мешканців, а також майбутніх поколінь повинні бути захищені у вигляді постійного покращення стратегічних показників розвитку транспорту, тоді як інші показники розвитку транспорту (у тому числі технологічні і фінансові) можуть бути передані на найнижчий управлінський рівень або навіть виробникам транспортних послуг.

При цьому базовими критеріями, що визначають ефективність функціонування транспортної системи, повинні виступати швидкість, комфорт, безпека і економічність.

Для визначення ступеня впливу окремих елементів регіональної транспортної системи на соціально-економічний розвиток регіону можна виходити з можливості розрахунку витрат на розвиток невиробничої сфери та економічної віддачі цих витрат у вартісному вираженні. Як критерії економічної ефективності, цілком застосовні продуктивність праці, собівартість, прибуток, рентабельність [4].

Але ці традиційні показники застосовуються лише в тому випадку, якщо дія ринкових регуляторів не знижує рівня і якості життя людей, що користуються транспортними послугами. В умовах, коли виникає протиріччя між підвищенням рентабельності надання послуги й подорожчанням життя людей та їх небезпекою, які виникли внаслідок цього, необхідно для оцінки роботи транспортної системи

використовувати інші критерії. Для наукового розв'язання проблем розвитку транспорту і порівняльної оцінки різних його видів ще у тридцяті роки минулого століття була сформульована система показників: вартість перевезення, постійність, регулярність і терміновість; швидкість, безпека; пристосування умов перевезення до особливих властивостей вантажів; масовий характер транспорту [5, с.87]. Очевидно, що ця система відображає показники якості транспортного обслуговування, а це, у свою чергу, в сучасних умовах є головною соціально-економічною метою розвитку транспортної системи.

Аналіз робіт з підвищення якості транспортних систем [2; 3; 4; 7] показав, що базовим елементом, який визначає таку ефективність, є транспортна доступність.

Поняття транспортної доступності широко застосовується в проектуванні комплексних транспортних схем міст, районних плануваннях, моделях оцінки міських земель, ефективності транспортної організації сільськогосподарського виробництва, у формуванні принципів транспортної політики. Деякі автори включають до складу поняття транспортної доступності метричні і топологічні складові, тобто віддаленість, компактність, зв'язаність з магістралями і їх синтезом. Традиційно транспортну доступність класифікують за двома складовими на фізичну і цінову доступність.

В.М.Бугроменко [2] вперше запропонував об'єднати віддаленість, зв'язаність і інші топологічні характеристики в єдине ціле, так звану «інтегральну транспортну доступність». На даний момент більш ніж 80% дослідників оперують інтегральною транспортною доступністю, оскільки вона носить системний характер. Однак розрахунки інтегральної доступності проводяться вкрай рідко.

Інтегральна транспортна доступність, яку можна визначити як системний індикатор просторових можливостей суспільства, що реалізується з допомогою транспортної інфраструктури, який оцінює конкурентоспроможність різних місцезнаходжень, є базовою складовою регіонального транспортного стандарту [3].

Коли йде мова про транспортний стандарт, у дослідженнях, присвячених підвищенню ефективності транспортних систем, зустрічаються поняття «мінімальний транспортний стандарт», «регіональний транспортний стандарт», «мінімальний регіональний транспортний стандарт».

Під регіональним транспортним стандартом (РТС) ми розуміємо комплекс показників оптимізації максимального функціонування і розвитку РТС, що відображають задоволення попиту споживачів транспорту в транспортних послугах високої якості і в повному обсязі, на основі взаємодії і конкуренції суб'єктів транспортного процесу в реальних умовах життєдіяльності та господарювання регіону.

Коло самих показників мінімального регіонального транспортного стандарту та їх значення визначаються залежно від стратегічних параметрів розвитку регіону [7]:

- ВВП на душу населення;
- тривалість життя в регіоні (років);
- рівень витрат регіонального бюджету на соціальні потреби (%);

- рівень екологічної безпеки (питома величина забруднення, г/ткм);  
- горизонт планування (враховуючи, що мінімальний транспортний стандарт повинен відображати ціннісні орієнтації суспільства в довгостроковій перспективі, а також існуючий і потенційний рівні соціально-економічного розвитку території).

Метою регіональної транспортної політики є затвердження необхідного кінцевого стану, який може змінюватися від дуже високого стандарту якості життя до вельми специфічного граничного значення. Ліквідація різниці між фактичним і проектним (нормативним) значенням РТС є кінцевою метою розвитку РТС з точки зору сталого розвитку.

РТС може включати наступні показники [3]:

1. Частка транспорту у забрудненні навколишнього середовища, %.
2. Частка впливу автотранспорту в сумарному транспортному забрудненні, %.
3. Надійність дорожнього забезпечення (рівень транспортної доступності), %.
4. Рівень транспортної дискримінації населення, %.
5. Питома вага втраченого фонду вільного часу (на 1 ос. на тиждень), год.
6. Рівень ДТП з вини автодоріг од. /100000 поїздок.
7. Вантажомісткість економіки, ткм /1 грн. ВВП.
8. Щорічна рухливість населення з соціально-культурними цілями, км/ос.
9. Співвідношення витрат на інфраструктуру та рухомий склад, %.
10. Частка громадського транспорту в пасажироперевезеннях, %.
11. Рівень розвитку м'язових видів транспорту в міських і приміських сполученнях, %.
12. Ефективність транспортних витрат.

Загалом, РТС повинен відображати ціннісні орієнтації суспільства, які можуть бути реалізовані протягом найближчих 5-20 років і використані для цілей: стратегічного планування розвитку регіонів з урахуванням їх містобудівних, економічних та соціальних особливостей; створення нового механізму фінансування витрат на розвиток регіональної транспортної системи, що дозволить підвищити ефективність використання бюджетних коштів.

Таким чином, проблеми управління транспортною системою, яка розглядається як найважливіша функціональна підсистема системи управління економікою країни або окремого регіону, в контексті пошуку і прийняття найбільш доцільних рішень на всіх ієрархічних рівнях, сьогодні є першочерговими. Це тісно пов'язане з виконуваною транспортом роллю центральної інфраструктурної галузі економіки, від ефективного функціонування якої залежить добробут і економічне зростання всієї національної економіки.

Регіональний транспортний стандарт виступає як реальний механізм регламентування використання різних видів ресурсів при реалізації стратегії транспортного обслуговування та розвитку транспортного комплексу, включаючи транспортну інфраструктуру. Одночасно для вирішення завдань оптимізації транспортних потоків необхідно забезпечити координацію і контроль всіх ланок, що складають цілісну систему переміщення вантажів від первинних виробників до кінцевого споживача готової продукції.

**Список використаних джерел:**

1. Про стимулювання розвитку регіонів: Закон України від 08.09. 2005. – № 2850-IV [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?reg=2850>. – Т. 15.
2. Бугроменко В.Н. Современная география транспорта и транспортная доступность / В.Н.Бугроменко // Известия российской Академии Наук. Серия географическая. – 2010. – №4. – с.7-16.
3. Бугроменко В.Н. Что стоит за сменой парадигм? / В.Н. Бугроменко // Транспорт России. – 2013. – №22 (777).
4. Задворный Ю.В. Критерии оценки развития транспортной инфраструктуры региона / Ю.В.Задворный// Российское предпринимательство. – 2011. – № 1. – Вып. 1 (175). – с. 168-168.
5. Ребрин Ю.И. Управление качеством: учебное пособие / Ю.И. Ребрин. – Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2004. – 174 с.
6. Канторович Л.В. Проблемы эффективного использования и развития транспорта / Л.В.Канторович. – М.: Наука, 1989. – 243 с.
7. Цуциева М.В. Пути решения экономических проблем развития региональной транспортной системы / М.В. Цуциева // Бюллетень Владикавказского института управления. – 2006. – №19. – с.148-156.