

УДК 338.45

МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ РЕГИОНАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМОЙ

Т. В. Романькова

кандидат экономических наук, доцент
Белорусско-Российский университет

В статье рассмотрена сущность и выявлены функции регионального управления транспортной системой. Систематизированы показатели оценки степени выполнения каждой функции и разработана методика расчета комплексного показателя регионального управления транспортом, позволяющая принимать обоснованные управленческие решения для повышения эффективности функционирования региональной транспортной системы.

Ключевые слова: функции, управление, транспортная система, регион, комплексный показатель.

Введение

Важным элементом мониторинга транспортной системы региона является государственное региональное управление. Оно осуществляется путем воздействия органов государственной власти региона на участников транспортного процесса посредством функций управления, направленных на реализацию стратегии развития транспорта в рамках государства.

Одним из способов повышения эффективности функционирования транспортной системы региона является результативное, т. е. оперативное и производительное управление всеми видами транспорта на уровне региона. Оценить эффективность регионального управления транспортной системой целесообразно на основе качества выполнения совокупности функций. Поэтому, во-первых, необходимо определить функции, которые выполняются при управлении транспортной системой региона. Во-вторых, обосновать показатели оценки каждой функции.

Основная часть

К функциям управления транспортной системой региона предлагается отнести:

1. Планирование, т. е. установление целевых показателей развития транспорта.
2. Нормирование, т. е. обоснование и установление линейных норм расхода топлива.
3. Контроль, т. е. проверка за работой транспорта, т. к. он оказывает негативное воздействие на окружающую среду, его перемещение может осуществляться с нарушением (госграниц, правил, соглашений и т. д.).
4. Учет, т. е. отслеживание и отражение на счетах транспортных организаций выполненной работы и движения всех производственных ресурсов. Однако следует отметить, что с целью получения более точных данных учета по регионам целесообразно организовать учет потребления ресурсов, выполненной работы и эффективности работы транспортными организациями и транспортом промышленных предприятий.
5. Анализ, т. е. оценка результатов работы транспортной системы в разрезе видов транспорта для выявления резервов повышения эффективности их функционирования.
6. Регулирование представляет собой руководство транспортной системой региона. Авторы выделяют следующие виды: нормативно-правовое; налоговое; лицензионное; финансовое; тарифное.

Применение функций управления транспортной системой региона в комплексе и по всему спектру управленческого действия окажет положительное влияние на развитие транспортной региональной системы.

Оценить процесс управления региональной транспортной системой предлагается через систему показателей, характеризующих качество выполнения соответствующих функций.

В программе развития транспорта региона отражаются основные показатели (грузооборот, экспорт, риски и др.), выполнение которых позволит достичь намеченных целей дальнейшего развития транспорта. Оценить реализацию функции планирования, предлагается с помощью расчета коэффициента выполнения плана по основным направлениям развития транспорта региона, отраженным в Государственной программе «Транспортный комплекс» на 2021–2025 гг.:

$$K_{ВП} = \frac{\sum_{i=1}^n P_{\phi_i} / n}{\sum_{i=1}^n P_{П_i} / n}, \quad (1)$$

где $P_{П_i}$ и P_{ϕ_i} – показатель, характеризующий i -е направление развития транспортной отрасли региона соответственно по плану и фактически, р.(т·км);

n – количество анализируемых показателей.

Нормирование представляет собой разработку и утверждение норм расхода ресурсов. Для автотранспортных предприятий наиболее важной задачей является снижение затрат на движущие операции, т. е. расход топлива. Поэтому нормирование заключается в обеспечении применения технически и экономически обоснованных линейных норм расхода топлива и его наиболее эффективное использование. В связи с тем, что топливо расходуется при перевозке грузов и пассажиров различными видами транспорта, то предлагается в качестве показателя использовать коэффициент изменения расхода топлива на тонно-километр приведенного грузооборота [1]:

$$K_{РГ}^Г = \frac{PT_{ГО_{\phi}}}{PT_{ГО_{пр}}}, \quad (2)$$

где $PT_{ГО_{\phi}}$, $PT_{ГО_{пр}}$ – соответственно расход топлива на тонно-километр приведенного грузооборота в отчетном и прошлом году, л/т·км.

Расход топлива на тонно-километр приведенного грузооборота рассчитывается [1]:

$$PT_{ГО} = \frac{P_T}{ГО_{прив}}, \quad (3)$$

где P_T – объем потребленного топлива транспортной системой региона за период, л;

$ГО_{прив}$ – грузооборот приведенный, т·км.

$$ГО_{прив} = ГО_{ГР} + \sum K_{ПР} \cdot ПО, \quad (4)$$

где $K_{ПР}$ – коэффициенты приведения пассажирооборота различных видов транспорта к грузообороту: для железнодорожного – 2, для автомобильного – 0,4, для речного – 10 [2].

Функция контроля в управлении транспортной системой региона предполагает отслеживание отклонений основных технико-экономических показателей, описывающих результаты работы за год от плановых или от значений прошлого года.

Контроль, осуществляемый за деятельностью транспорта региона, можно разделить по направлениям и видам:

1) Отслеживание транспортных средств, перемещаемых по территории региона в реальном времени:

- 1.1 контроль передвижения транспорта в режиме онлайн;
- 1.2 контроль скоростного режима транспортных средств;
- 1.3 контроль стоянки и остановки транспортных средств;
- 1.4 контроль выезда (приезда) транспортных средств в запланированные места;
- 1.5 контроль перемещения транспортных средств по маршрутам.

- 2) Отслеживание потребления топлива транспортных средств в регионе:
 - 2.1 фактическое потребление топлива транспортных средств;
 - 2.2 контроль мест заправки транспортных средств.
- 3) Отслеживание параметров и показателей транспортных средств, транспортной системы региона:
 - 3.1 контроль технических параметров транспортных средств;
 - 3.2 контроль технико-экономических показателей транспортных средств;
 - 3.3 контроль достижения плановых показателей транспортной системы региона.

Однако следует отметить, что оценить показателем каждый вид контроля на уровне транспортной системы региона достаточно сложно, поэтому предлагается в качестве результирующего показателя использовать вклад транспортной деятельности в валовой региональный продукт. Тенденция роста данного показателя характеризует стабильную работу транспортной системы региона и наоборот.

Поэтому оценить реализацию функции контроля можно коэффициентом, характеризующим изменение доли транспорта в валовом региональном продукте (ВРП) [3]:

$$K_d = \frac{D_{тр.ф.}}{D_{тр.пр.}}, \quad (5)$$

где $D_{тр.ф.}$, $D_{тр.пр.}$ – доля транспортной деятельности в ВРП соответственно за отчетный и прошлый год, р./р.

$$D_{тр.ф(пр)} = \frac{TP_{ф(пр)}}{ВРП_{ф(пр)}}, \quad (6)$$

где $TP_{ф(пр)}$ – вклад транспортной деятельности региона в ВРП в отчетном или прошлом году, млн р.;

$ВРП_{ф(пр)}$ – валовой региональный продукт соответственно в отчетном и прошлом году, млн р.

Для принятия действенных решений по дальнейшему развитию региональной транспортной системы необходимы достоверные данные. Их можно получить на основе ведения точного безошибочного учета. К организациям, у которых имеются ошибки и несвоевременно отражаются данные на счетах, будут применяться штрафы.

Так же на основе данных бухгалтерского учета формируются формы государственной статистической отчетности. Изменения и развитие внешней среды оказывает непосредственное влияние на внутреннюю среду организаций и направлены на сбор информации и получение новых, достоверных данных по предприятиям транспортного комплекса. В связи с этим Национальный статистический комитет Республики Беларусь вносит изменения в формы государственной статистической отчетности по транспорту. Изучение статистических показателей, характеризующих результаты работы транспорта, имеет важное значение для развития транспортного комплекса региона (страны) и будет способствовать улучшению сбора, обработки, анализа информации и разработке мероприятий по повышению эффективности функционирования транспортной системы.

Поэтому выполнение функции учета предлагается оценить:

1) во-первых, долей штрафа за ненадлежащее ведение бухучета в общей величине штрафов транспортных организации региона:

$$D_{шт.уч.ф(пр)} = \frac{B_{шт.уч.ф(пр)}}{B_{шт.ф(пр)}}, \quad (7)$$

где $B_{шт.уч.ф(пр)}$, $B_{шт.ф(пр)}$ – величина штрафа за ведение учета и общая на предприятии за отчетный и прошлый периоды, р.

Так как, чем больше доля штрафа, тем хуже выполняется функция учета на предприятии, поэтому целесообразно сделать преобразование при расчете коэффициента изменения доли штрафа за ненадлежащее ведение бухгалтерского учета:

$$K_{шт.уч} = \frac{(1 - D_{шт.уч})_{\phi}}{(1 - D_{шт.уч})_{пр}}, \quad (8)$$

2) во-вторых, коэффициентом внесенных изменений в формы государственной статистической отчетности организаций транспорта:

$$K_{изм} = \frac{K\Phi_{д.ф} + K\Phi_{изм.ф}}{K\Phi_{д.пр} + K\Phi_{изм.пр}}, \quad (8)$$

где $K\Phi_{д.ф(пр)}$ – количество форм государственной статистической отчетности действующих соответственно в отчетном и прошлом годах, шт.;

$K\Phi_{изм.ф(пр)}$ – количество форм государственной статистической отчетности измененных (новых) соответственно в отчетном и прошлом годах, шт.

Общим показателем, на основании которого описывается выполнение функции учета, является коэффициент качества ведения учета:

$$K_{в.уч} = \frac{K_{шт.уч} + K_{изм}}{2}. \quad (9)$$

В связи с тем, что анализ проводится по достоверным данным учета, то выявить недостатки и узкие места в работе транспортной системы региона можно только путем проведения регулярного анализа не только за год, но и квартал, месяц. Поэтому оценить выполнение функции анализа предлагается на основании расчета коэффициента изменения частоты его проведения:

$$K_{ч.а.} = \frac{K_{ДФА.ф}}{K_{ДФА.пр}}, \quad (10)$$

где $K_{ДФА.ф}, K_{ДФА.пр}$ – количество документальных фиксаций проведенного анализа соответственно в отчетном и прошлом году, раз.

В отношении транспортных организаций, как и других субъектов хозяйствования, разрабатываются нормативно-правовые акты, регулирующие их деятельность. Для оценки осуществления нормативно-правового регулирования транспортной деятельности предлагается рассчитать коэффициент нормативно-правового регулирования:

$$K_{нп.р} = \frac{K_{нп} + K_{шт.нп}}{2}, \quad (11)$$

где $K_{нп}$ – коэффициент обновления (переутверждения) нормативно-правовых актов (НПА);

$K_{шт.нп}$ – коэффициент изменения доли штрафа за несоблюдение НПА.

Коэффициент обновления (переутверждения) НПА:

$$K_{нп} = \frac{K_{д.нп.ф} + K_{утв.нп.ф}}{K_{д.нп.пр} + K_{утв.нп.пр}}, \quad (12)$$

где $K_{д.нп.ф(пр)}$ – количество действующих нормативно-правовых актов, утвержденных государственными органами в отношении транспортных организаций, направленных на развитие их деятельности соответственно в отчетном и прошлом году, шт.;

$K_{утв.нп.ф(пр)}$ – количество НПА утвержденных государственными органами в отношении транспортных организаций, направленных на развитие их деятельности соответственно в отчетном и прошлом году, шт.

Коэффициент изменения доли штрафа за несоблюдение НПА:

$$K_{шт.нп} = \frac{(1 - D_{шт.нп})_{\phi}}{(1 - D_{шт.нп})_{пр}}, \quad (13)$$

где $D_{шт.нп.ф(пр)}$ – доля штрафа за несоблюдение НПА в общей величине штрафов транспортных организаций региона соответственно в отчетном и прошлом году:

$$D_{шт.нп.ф(пр)} = \frac{B_{шт.нп.ф(пр)}}{B_{шт.ф(пр)}}, \quad (14)$$

где $B_{шт.шт.ф(пр)}$ – величина (размер) штрафа за несоблюдение НПА транспортными организациями региона соответственно в отчетном и прошлом годах, р.;

Налоговое регулирование направлено на разработку и обоснование налогов, налоговых ставок, понижения или повышения общего уровня налогообложения транспортных организаций региона. Поэтому функции налогового регулирования можно оценить коэффициентом изменения собираемости налогов:

$$K_{сн} = \frac{\sum НП_{\phi_i}}{\sum НП_{пр_i}}, \quad (15)$$

где $НП_{\phi_i, пр_i}$ – объем налоговых поступлений от транспортной системы региона соответственно в отчетном и прошлом году, р.

Ключевым элементом региональной транспортной системы являются транспортные организации различных форм собственности. Выдача или запрет разрешений (лицензий) на оказание транспортных услуг осуществляется государственными органами. Оценить лицензионное регулирование предлагается коэффициентом роста/снижения выданных разрешений на оказание транспортных услуг:

$$K_{л.р} = \frac{Ч_{л.р.\phi_i}}{Ч_{л.р.пр_i}}, \quad (16)$$

где $Ч_{л.р.\phi_i, пр_i}$ – количество выданных лицензионных разрешений на оказание i -х транспортных услуг соответственно в отчетном и прошлом году, шт.

Финансовое регулирование региональной транспортной системы предполагает принятие мер по:

1) распределению и перераспределению финансовых ресурсов между элементами транспортной системы (транспортная инфраструктура региона; транспортные предприятия; транспортные средства региона);

2) привлечение инвестиций в транспортную отрасль региона.

Предлагается оценить реализацию данной функции коэффициентом изменения финансового регулирования:

$$K_{фр} = \frac{(B_{д} + B_{ф.в} + B_{ин.инв} + B_{пр.инв})_{\phi}}{(B_{д} + B_{ф.в} + B_{ин.инв} + B_{пр.инв})_{пр}}, \quad (17)$$

где $B_{д}$ – величина дотаций в транспортные организации региона, р.;

$B_{ф.в}$ – величина финансовых вложений в развитие транспортной отрасли региона, р.;

$B_{ин.инв}$ – величина иностранных инвестиций, привлеченных в транспортную отрасль региона, р.;

$B_{пр.инв}$ – величина прямых иностранных инвестиций, привлеченных в транспортную отрасль региона, р.

Тарифное регулирование направлено на установление обоснованных тарифов на перевозку пассажиров и грузов. От установленного уровня зависят конечные показатели деятельности организации, спрос на транспортные услуги; эффективность деятельности. Государство непосредственно регулирует тарифы на пассажирские перевозки в разрезе видов транспорта и железнодорожные грузовые перевозки [4].

Поэтому тарифное регулирование можно оценить на основе расчета индекса (коэффициента) цен на перевозку:

$$K_{ц} = \frac{K_{ц.п} + K_{ц.гр}}{2}, \quad (18)$$

где $K_{ц.п(гр)}$ – коэффициент изменения тарифов на перевозку пассажиров и грузов соответственно:

$$K_{ц.п(гр)} = \frac{T_{п(гр).\phi}}{T_{п(гр).пл}}, \quad (19)$$

где $T_{п(гр).\phi, пл}$ – рентабельность в отчетном году и по плану, %.

В связи с тем, что региональное управление транспортной системой осуществляется посредством совокупности функций, то для определения эффективности управления предлагается рассчитывать комплексный показатель.

Методика оценки комплексного показателя регионального управления транспортной системой представлена на рис. 1.

Заключение

Комплексный показатель управления региональной транспортной системой определяется как средняя арифметическая величина показателей, характеризующих степень выполнения соответствующих функций.

Такой подход к расчету выбран по следующим причинам:

- отобранные показатели имеют одинаковую направленность;
- каждый показатель характеризует одну из функций управления;
- для показателей характерны типичные размеры варьирования.

Таким образом, расчет комплексного показателя управления региональной транспортной системой позволит повысить обоснованность использования функций управления, оценить масштаб их воздействия на результаты работы транспортной системы и сформировать информационную базу для принятия управленческих решений с учетом использования функций в управлении транспортом региона.

Список использованных источников

1. **Романькова, Т. В.** Система показателей мониторинга пассажирских перевозок региона / Т. В. Романькова // Веснік Магілеўскага дзяржаўнага ўніверсітэта імя А. А. Куляшова. – 2023. – № 2 (62). – С. 7–13.
2. **Никольский, И. В.** Избранные труды / И. В. Никольский. – Смоленск : Ойкумена, 2009. – 332 с.
3. **Романькова, Т. В.** Методические аспекты оценки уровня развития транспортного потенциала областей Республики Беларусь / Т. В. Романькова. // Вестник Белорусско-Российского университета. – 2021. – № 4 (73). – С. 114–122.
4. **Романькова, Т. В.** Показатели мониторинга результатов работы городского пассажирского транспорта / Т. В. Романькова // Вестник Белорусско-Российского университета. – 2023. – № 4 (81). – С. 103–109.

Поступила в редакцию 22.02.2024.

Контакты: romankova.by@mail.ru (Романькова Татьяна Васильевна).

Romankova T. V. METHODOLOGICAL APPROACHES TO THE ASSESSMENT OF REGIONAL TRANSPORTATION SYSTEM MANAGEMENT

The article considers the essence and identifies the functions of the regional management of the transport system. The indicators for assessing the degree of implementation of each function are systematized and the methodology for calculating a comprehensive indicator of regional transport management is developed enabling to make well-grounded management decisions to improve the efficiency of the regional transport system.

Keywords: functions, management, transport system, region, complex index.

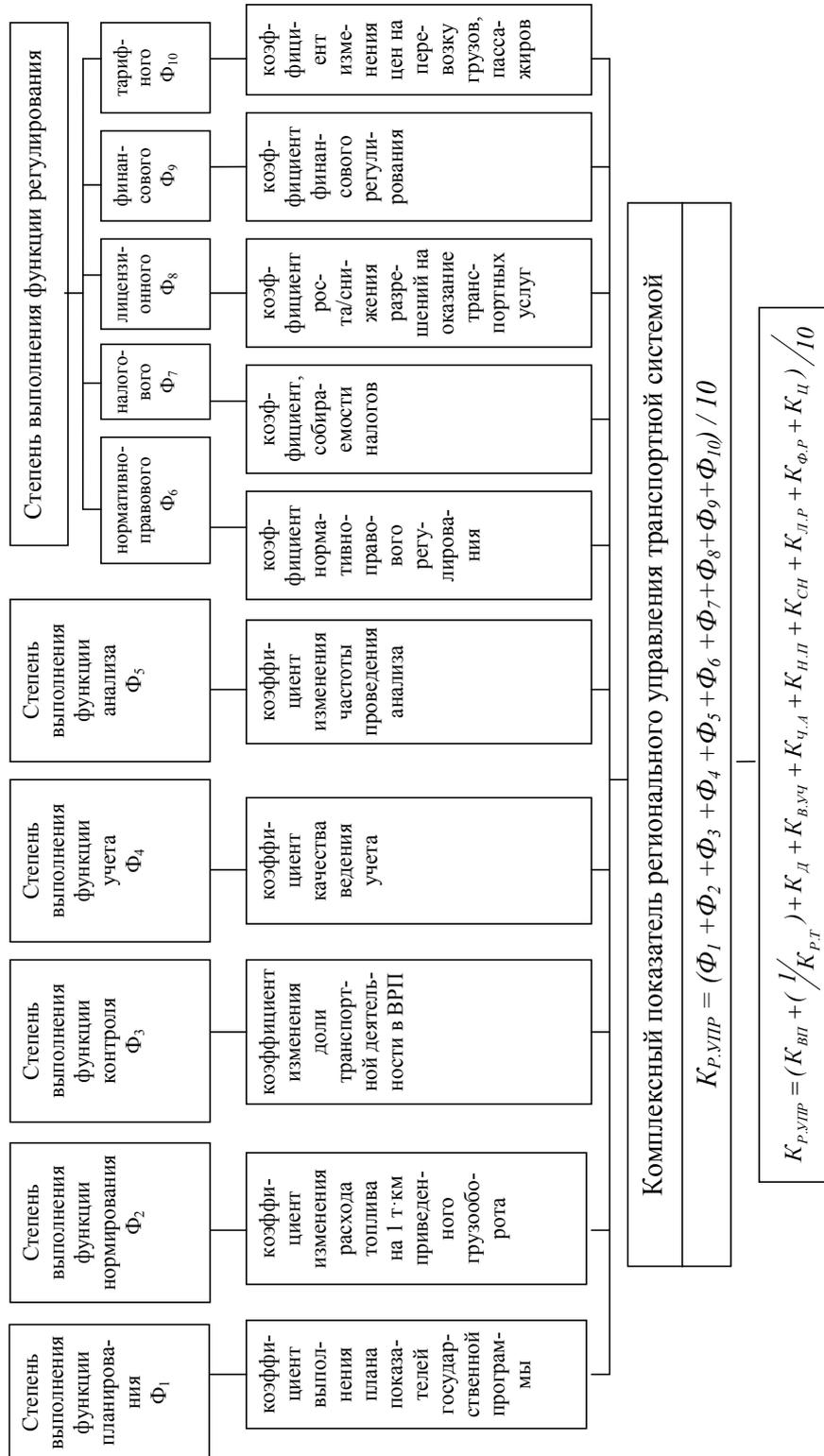


Рисунок 1. Расчет комплексного показателя управления региональной транспортной системой