

збільшенням рухомого складу, отже, зі зниженням його завантаження та суми доходу з рейсу. З іншого боку, надмірне прагнення збільшити прибутковість транспорту веде до відмови населення від перевезень і до появи конкуруючих транспортних організацій.

**Висновок.** Проаналізувавши критерії ефективності функціонування міських автобусних перевезень з точки зору всіх учасників процесу перевезення, можна дійти висновку, що ефективність та якість кожен учасник транспортного процесу бачить по своєму і ці критерії істотно відрізняються. Тому, не доцільно буде розглядати систему перевезень, орієнтуючись на одного з учасників або на певний критерій ефективності. Виходячи з цього, існує необхідність застосування узагальненого критерія ефективності, який би задовольняв вимоги всіх категорій учасників транспортного процесу.

### *Література*

1. *Громов Н.Н.* Управление на транспорте. – М.: Транспорт, 1990 г. 342 с.
2. *Спирин И.В.* Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: Учебник. – М.: Издательский центр «Академия», 2003 г. 489 с.

УДК:658:656.13.07:004.

## **ЛОГІСТИЧНО-ФУНКЦІОНАЛЬНІ АСПЕКТИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ ОБ'ЄКТАМИ ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ**

*Грисюк Ю.С., кандидат економічних наук*

*Нікітін П.В., кандидат економічних наук*

*Григоренко Р.В.*

*Дем'янченко А.О.*

**Постановка задачі дослідження.** Останні роки в Україні з'явився і став активно розвиватися новий напрямок як наукової, так і практичної діяльності – логістичний менеджмент. Інтерес, який проявляється до логістичного менеджменту вітчизняними вченими, менеджерами підприємств, бізнесменами пояснюється не тільки новим терміном, що незвично звучить, але, що головне – тими вражаючими результатами, що одержані завдяки застосуванню логістичного підходу в економіці та управлінні промислово розвинутих країн.

Широке впровадження наукових підходів логістичного менеджменту в процеси державного управління транспортним комплексом, на сучасному етапі розвитку економіки нашої країни, може забезпечити значне підвищення ефективності проведення інвестиційної та інноваційної політики, покращити умови використання транзитних можливостей та забезпечити чітку координацію транспортних потоків на території нашої держави.

Ціль статті – дослідити впровадження логістично - функціональних механізмів менеджменту у державне управління організаціями транспортно-дорожньої інфраструктури.

**Основна частина.** Логістичний менеджмент можна характеризувати, як процес адміністрування логістичної системи, тобто виконання основних управлінських функцій (переважно з застосуванням інформаційних технологій) для досягнення цілей даної логістичної системи.[1]

Оскільки основою динамічного розвитку транспортної системи нашої держави є вдосконалення потокових процесів, то саме вони виступають предметом вивчення логістичного менеджменту.

Систему державного управління транспортним комплексом можна представити у вигляді макрологістичної системи, а організації транспорту – у вигляді відповідних мікрологістичних систем, які можна також розглядати, як елементи цієї системи, тобто як деякі економічно та функціонально відособлені об'єкти, які не підлягають подальшій декомпозиції в рамках поставленого завдання аналізу чи синтезу логістичної системи, що виконує свою глобальну цільову функцію, пов'язану визначеними логістичними активностями [2].

Елементи логістичної системи державного управління можуть бути трьох основних типів: це елементи що генерують, перетворюють і поглинають матеріальні потоки або потоки послуг і супутні їм інформаційні й фінансові потоки [2]. Часто зустрічаються змішані елементи логістичної системи державного управління, в яких зазначені три основних типи елементів комбінуються в різних сполученнях. У елементах логістичної системи державного регулювання матеріальні (інформаційні,

фінансові) потоки чи потоки послуг можуть сходитися, розгалужуватися, дробитися, змінювати свій зміст, параметри, інтенсивність та інше. Елементами логістичної системи можуть виступати як регуляторні органи, так і зовнішньоекономічні та внутрішні підприємства-постачальники матеріальних ресурсів, підприємства послуг, виробничі підприємства та їхні підрозділи, збутові, торговельні, посередницькі організації різного рівня, транспортні й експедиційні підприємства, біржі, банки й інші фінансові установи, підприємства інформаційно-комп'ютерного сервісу та зв'язку і т.д.

Типовими функціональними завданнями логістичної системи державного управління транспортним комплексом можна вважати правове регулювання господарських, адміністративних відносин, недопущення прийняття економічно недоцільних і неефективних регуляторних актів та усунення перешкод для розвитку господарської діяльності. Наведені положення стосуються організації руху матеріальних ресурсів і готової продукції в товаропровідних мережах, оптимізації витрат, пов'язаних із логістичною активністю окремих елементів транспортної системи й тотальних витрат, скорочення часу доставки матеріальних ресурсів і готової продукції, терміну виконання замовлень споживачів, управління запасами матеріальних ресурсів і готової продукції, забезпечення високого рівня якості сервісу.

Стосовно організації транспортного комплексу як об'єктів, на які здійснює регулюючий вплив логістична система державного управління, доцільним є визначення кола функцій логістичного управління. Такі функції мають наступні основні риси: є зовнішнім проявом властивостей об'єкта управління – суспільних відносин у транспортній сфері; мають цілеспрямований, уособлений та самостійний характер; є об'єктивно необхідними для здійснення процесу управління; реалізуються певними методами; характеризують зміст діяльності щодо управління транспортною системою.

Відповідно до системного підходу дослідження означених проблем, залежно від спрямованості впливу, функції поділені на зовнішні та внутрішні.

До зовнішніх функцій державного управління транспортною системою належать ті, що відображають безпосередній процес впливу на транспортну систему (об'єкт управління) суб'єктів державного управління: стратегія макроекономічних перетворень, зміна структури форм власності на транспортні засоби, фінансово-економічна політика, зовнішньоекономічна політика, податкова політика, протекціоністська політика, захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування, координація роботи різних видів транспорту, інвестування, ліцензування тощо.

Внутрішні функції відображають характер державного управління транспортною системою, їхній зміст зумовлений організаційно-правовим забезпеченням управління, специфікою організаційної побудови системи суб'єктів державного управління: організаційна побудова суб'єкта управління, мотивація, кадрове забезпечення, контроль за виконанням управлінських рішень, соціальний захист.

Процес логістичного адміністрування, що здійснюється в системі державного управління транспортним комплексом складається з функцій, реалізація яких дає змогу суб'єктам державного управління досягати поставленої мети. Перелічимо основні управлінські функції адміністрування логістичної системи (вони схожі з функціями операційного менеджменту [3]: стратегічне планування; організація; регулювання; координація; аналіз; аудит; контролінг; тарифоутворення.

Враховуючи, що відносини у сфері діяльності транспорту становлять окрему сферу суспільних відносин, доцільним є доповнення кола функцій специфічними – тими, які притаманні тільки цій сфері суспільних відносин: ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту, охорона навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту, безпечне функціонування транспорту, створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту та ін.

**Висновки.** Таким чином, запропонований підхід, що до впровадження логістично-функціональних механізмів менеджменту у державне управління організаціями транспортного комплексу, дозволяє розглядати систему державного управління, як логістичну систему і застосовувати логістичні методи оптимізації інформаційних, фінансових та матеріальних потоків за рахунок скоординованої реалізації відповідних функцій державного управління.

### *Література*

1. Козловская Э.А., Козловский В.А., Савруков Н.Т. Логистический менеджмент: Учеб. пособие. С-пб.: Лань, 2002. – 228 с.
2. Тышбаев Ы.Э., Миротин Л.Б., Чубуков А. Б. Логистическое администрирование М.: Экзамен, 2003.-480 с.
3. Осовська Г.В., Осовський О.А. Менеджмент організацій: Навчальний посібник.–К.: Кондор,

2005.–860 с.

4. *Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року.* Міністерство транспорту України. Проект // Автопрофи. – 2001. – №14–15. – С.14–18.

УДК 356:13

## МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ МІСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ

*Лудченко Я.О., кандидат економічних наук*  
*Третьяков І.М., кандидат економічних наук*

**Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими і практичними завданнями.** Сучасний рівень інтеграційних процесів вимагає суттєвої оптимізації вітчизняної системи управління регіональними і міськими транспортними системами та її максимальної адаптації до вимог європейських стандартів надання послуг щодо переміщення пасажирів в межах міських агломерацій.

Ліквідація державної вертикалі планування, фінансування, контролю у сфері міських перевезень не була своєчасно компенсована створенням нової, адекватної до функціонування і розвитку в ринкових умовах сучасної моделі управління регіональними транспортними комплексами. Важливою особливістю функціонування міського громадського транспорту в ринкових умовах стало те, що органи місцевої влади і транспортні підприємства приречені знаходити рівновагу між соціальною необхідністю збиткових перевезень і економічною життєздатністю транспортних операторів всіх форм власності, в першу чергу – комунальних.

Внаслідок відсутності механізмів вирішення стратегічних проблем розвитку міського пасажирського транспорту в останні роки чітко сформувались наступні негативні тенденції: за всіма питомими показниками розвитку вулично-шляхової мережі, системи автомобільних доріг загального користування, інфраструктурних об'єктів тощо м. Київ значно відстає від більшості європейських столиць, а загальний розвиток дорожньої мережі не відповідає сучасним темпам автомобілізації міста; практично відсутні об'їзні автодороги та мости за межами міської забудови для руху транзитного транспорту; різко наростає дефіцит пропускної спроможності основних вулично-шляхової магістралей; неефективне регулювання транспортних потоків у центральній частині міста призвело до ситуації, близької до транспортного колапсу, катастрофічне зростання кількості викидів забруднюючих речовин, масове незаконне паркування приватних і службових автомобілів на тротуарах та на основних вулично-шляхових магістралях міста, при вкрай недостатньому рівні ефективності використання платних автостоянок, особливо у центрі міста; низький рівень інформатизації транспортних процесів і інформаційної взаємодії транспортної системи з іншими складовими загальної соціально-економічної інфраструктури міста, що заважає інтеграції в міжнародні комунікаційні системи.

Формування ефективної транспортної політики для Києва, яка передбачає розробку стратегії розвитку, визначення цілей і ресурсного забезпечення, а також основних принципів реалізації політики слід розглядати як один із результатів роботи по розробці Стратегії розвитку м. Києва до 2025 року та стійкого позиціонування м. Києва, як сучасної європейської столиці.

### **Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано вирішення даної проблем.**

Проблематика формування сучасних систем управління регіональними та міськими транспортними комплексами, розробка методологічних засад транспортної політики займає важливе місце в дослідженнях та публікаціях вітчизняних і зарубіжних вчених: Абрамовича Б., Агасьянца А., Бакаєва О., Бугроменко В., Вакарчука І., Ваксмана А., Винокурова Е. Воркут Т., Дьоміна М., Джабралієва М., Зайончика Л., Левковця П., Левітана Я., Маруніча В., Осетріна М., Рейцена Є., Ревенко В., Редзюка А., Пирожкова С., Салія І., Тургель І., Штанова В., Щербинина О., Фішельсон М. та інших. Дослідження передового вітчизняного та зарубіжного досвіду дали змогу визначити основні засади формування транспортної політики на регіональному та місцевому рівнях.

**Формування мети (постановка завдання).** Головною метою транспортної політики у Києві є реалізація стратегії сталого розвитку міста шляхом створення умов для ефективного та безпечного переміщення людей і вантажів при забезпеченні пріоритету громадського транспорту. Розвиток транспортної інфраструктури має стимулювати економічний та територіальний розвиток міста,