

## **СИСТЕМНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ УТИЛІЗАЦІЇ**

### **1. Постановка задачі дослідження.**

Малий життєвий цикл утилізації транспортної техніки (ТТ) включає: науково-дослідні роботи; проектування системи утилізації; безпосередньо утилізацію.

Ефективність кінцевих результатів утилізації значною мірою залежить від реалізації принципів системного підходу до вирішення відповідних науково-прикладних задач. Системний підхід до вирішення задач утилізації транспортної техніки передбачає: чіткість визначення мети; правильність формулювання науково-прикладних проблем; адекватність вибору методів дослідження та досягнення поставленої мети; оцінку необхідних ресурсів; побудову моделі, тобто залежностей взаємозв'язку між заданою метою та засобами її досягнення і ресурсами.

Механізм забезпечення ефективності утилізації ТТ виступає як необхідна умова системного підходу, коли реалізується оптимальне співвідношення категорій <мета> ↔ <засоби досягнення> ↔ <функції> ↔ <задачі>.

Системний підхід дозволяє здійснити аналіз і синтез відповідних рішень, а саме:

розробку безлічі цілей утилізації ТТ (економічних, організаційно-технічних, технологічних, соціальних);

обґрунтування логічної структури задач, які необхідно вирішити;

формування схеми методів, алгоритмів і програмно-технічних засобів вирішення безлічі поставлених задач;

побудову організаційно-економічної системи вирішення задач у реальному середовищі відповідно до методів та алгоритмів досягнення безлічі заданих цілей.

Згідно з [1] економічний механізм являє собою комплекс способів і засобів реалізації економічних методів управління, які використовуються на основі чинного законодавства.

### **2. Структура організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності утилізації.**

Під організаційним механізмом слід розуміти систему зв'язків між елементами підприємства, які виникають у динаміці. Ці зв'язки можна розділити на лінійні зв'язки впливу на виконавців; функціональні зв'язки з виконання робіт підрозділами підприємства; міжфункціональні зв'язки інтеграції підприємства в економічну систему.

Основними критеріями ефективності можуть виступати властивості організаційного механізму:

економічність процесу взаємодії елементів системи управління;

повнота інформації, яка використовується в процесі формування і реалізації рішень;

збереження і раціональна конфіденційність інформації, що передається;

оперативність ухвалення рішень стосовно вимог виробництва.

Організаційний механізм завжди включає економічні елементи. Функціонування економічного механізму можливе за умови ефективного організаційного механізму управління діяльністю.

Ефективне функціонування системи утилізації ТТ можливе за умови оптимального поєднання організаційного і економічного механізмів.

Організаційно-економічний механізм утилізації ТТ повинен включати

взаємопов'язану безліч задач, які вирішуються для реалізації малого життєвого циклу утилізації та забезпечення збалансованості відповідних ресурсів, необхідних для досягнення кінцевої мети діяльності.

Попередній етап формування організаційно-економічного механізму утилізації ТТ передбачає постановку відповідних задач та вибір методів для їх вирішення у реальному масштабі часу (рис. 1).

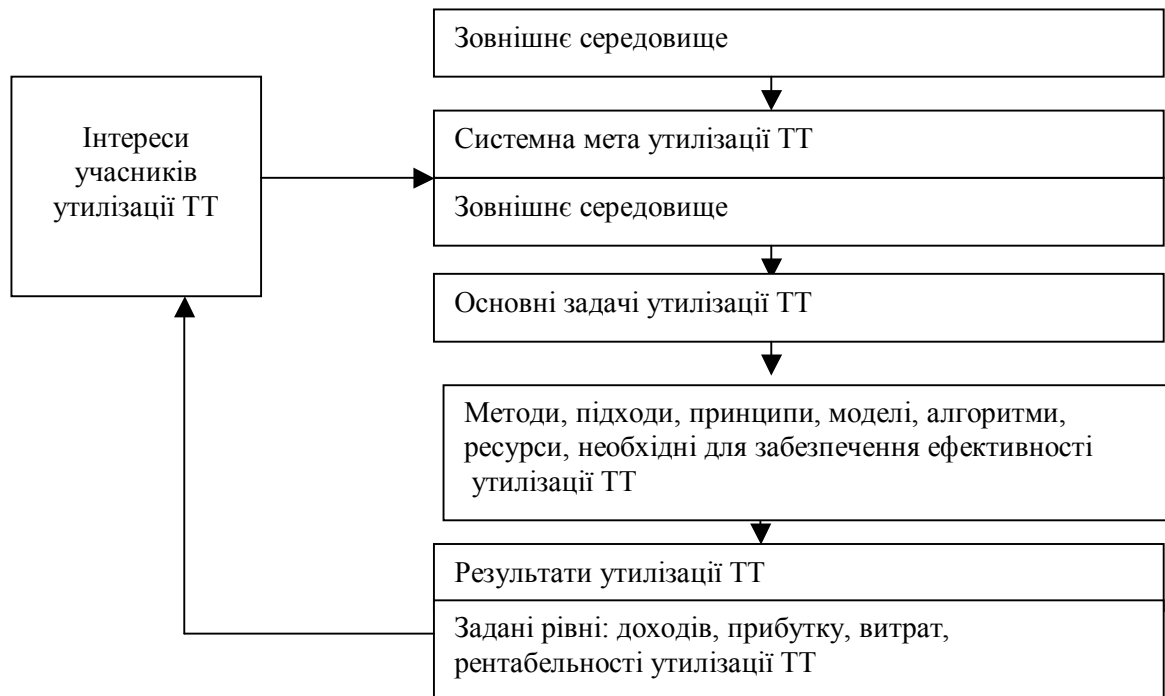


Рис. 1. Структурна схема забезпечення ефективності утилізації ТТ

Ефективність утилізації ТТ формується під впливом зовнішнього середовища (авіаційні підприємства, військові частини, транспортні підприємства, підприємства по ремонту ТТ) та внутрішніх чинників (наявність ресурсів, рівень технології, кваліфікація кадрів), які впливають на механізм забезпечення ефективності реалізації процесів МЖЦ утилізації.

Ефективність утилізації ТТ являє собою відношення результату, ефекту до

витрат, які забезпечують його отримання [2] комплексною категорією, яка формується під впливом багатьох внутрішніх і зовнішніх чинників (економічних, технічних, технологічних, організаційних, правових, соціальних і т. ін.).

Таким чином, забезпечення ефективності утилізації ТТ є складною комплексною науково-прикладною задачею, пов'язаною з вирішенням

взаємопов'язаних науково-методичних, інформаційних, організаційних, технічних, економічних і соціальних задач на всіх етапах МЖЦ утилізації і рівнях ієрархії.

Перед підприємствами (організаціями, установами), які

займаються утилізацією, перш за все, постає задача вибору стратегії поведінки, тобто розробки відповідних бізнес-процесів.

Структурна схема алгоритму формування стратегії поведінки представлена на рис. 2.

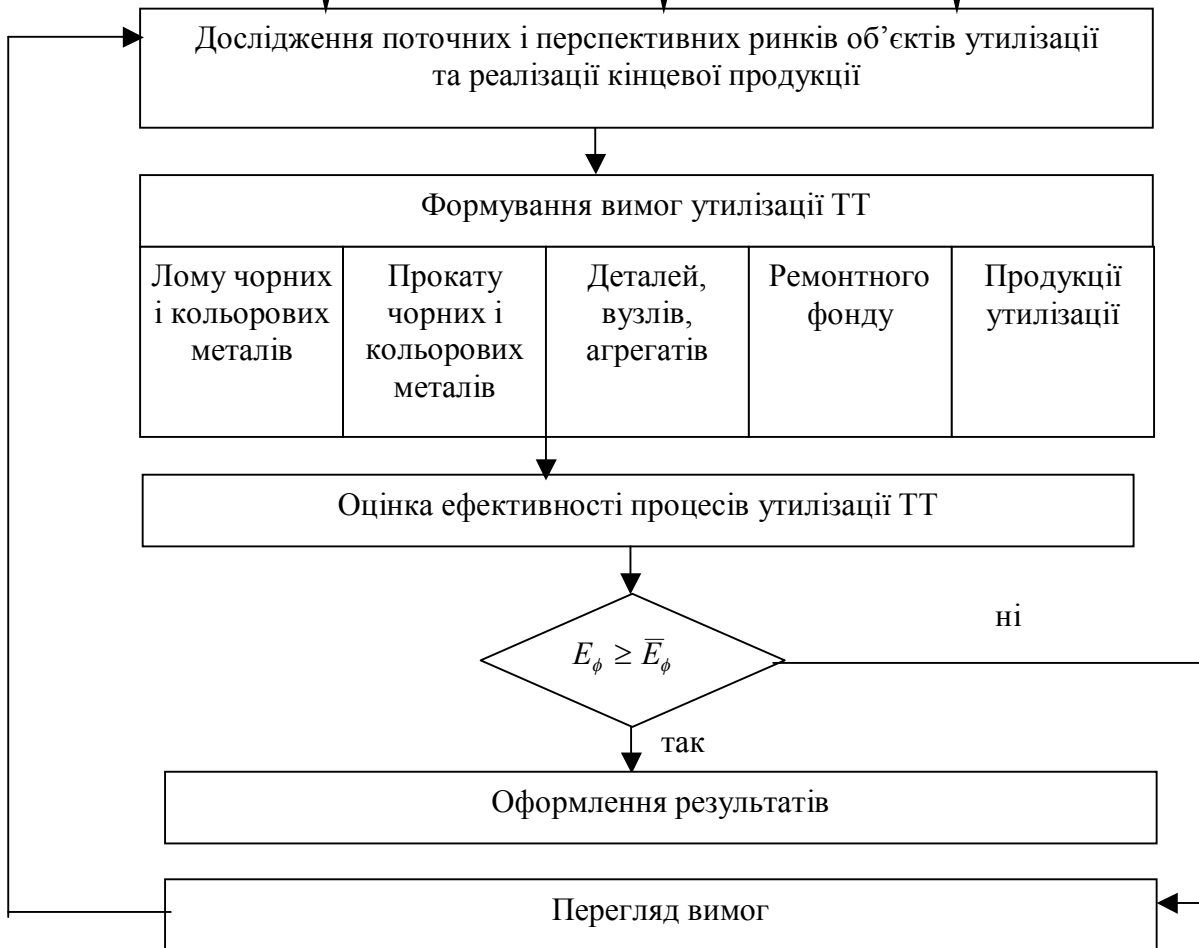


Рис. 2. Структурна схема алгоритму формування стратегії утилізації ТТ

Один із початкових етапів формування стратегії утилізації включає проведення маркетингових досліджень ринків об'єктів утилізації та збуту кінцевої продукції.

У подальшому формуються вимоги до утилізації ТТ. Різного роду обмеженнями можуть виступати як макроекономічні, так і стратегічні чинники (наяв-

ність ресурсів, дешевої робочої сили, збут кінцевої продукції тощо).

Фінансові показники ( $E_p$ ) результатів утилізації характеризують ефективність реалізації прийнятих проектів.

Дослідження процесів утилізації ТТ показують, що вони значною мірою залежать від джерел фінансування, тобто інвестиційних коштів. Джерелами

інвестування можуть бути: власні кошти, акціонерний капітал, кредити держави, банків України і зарубіжних банків, інших фінансових установ і організацій.

Фінансування утилізації ТТ в Україні здійснюється в основному за рахунок власних засобів підприємств, організацій і установ, зайнятих утилізацією, та банківських кредитів.

Механізм забезпечення ефективності утилізації ТТ повинен передбачати узгодження і цілеспрямованість функціонування всіх учасників організаційно-технологічного процесу. Цілеспрямованість на високі кінцеві результати діяльності досягається за рахунок формування конкретної мети, визначення стратегії щодо досягнення цієї мети і конкретизації чинників, які забезпечують реалізацію стратегії. Організаційно-економічний механізм повинен забезпечувати факт досягнення заданої системної мети.

### 3. Стратегії ефективності утилізації.

Стратегія – це шлях досягнення мети, який передбачає моделювання оптимальних пропорцій розвитку підприємств в конкретних умовах та об'єднує безліч засобів і способів, необхідних для отримання кінцевих результатів функціонування в реальному середовищі.

Механізм – засіб реалізації стратегії, тобто спосіб управління процесами досягнення мети найбільш ефективним методом.

Механізм забезпечення ефективності утилізації ТТ передбачає наявність таких елементів: напрями

взаємодії суб'єктів та обмеження їх спільної діяльності; форми, принципи і методи взаємодії; безліч правових норм, які регулюють взаємовідносини; функції управління, спрямовані на досягнення оптимальних умов взаємодії, забезпечення високої якості продукції утилізації та ефективності функціонування виробництва (рис. 3).

Досягнення високих кінцевих результатів утилізації ТТ полягає у взаємодії, яка передбачає узгодження спільних дій виробничо-господарської та управлінської діяльності.

Процес взаємодії суб'єктів за певними напрямами можливостей досягається тільки за умови вибору оптимальних методів.

Методи – це сукупність прийомів досягнення ефективних результатів, яка приводить до руху весь механізм, визначає його цілеспрямованість і узгодженість.

Можна виділити такі методи: фінансово-економічні; організаційні; адміністративні; соціальні; правові.

Фінансово-економічні методи включають ціноутворення, інвестування утилізації, фінансування, оплату праці і мотивацію, кредитування, економічні санкції. Ці методи базуються на економічних відносинах і створюють нормальні умови для реалізації відповідної взаємодії суб'єктів фінансово-господарської і економічної діяльності підприємств утилізації.

Організаційні методи забезпечують координацію взаємодії суб'єктів.

Значний вплив на ефективність утилізації ТТ мають правові методи.



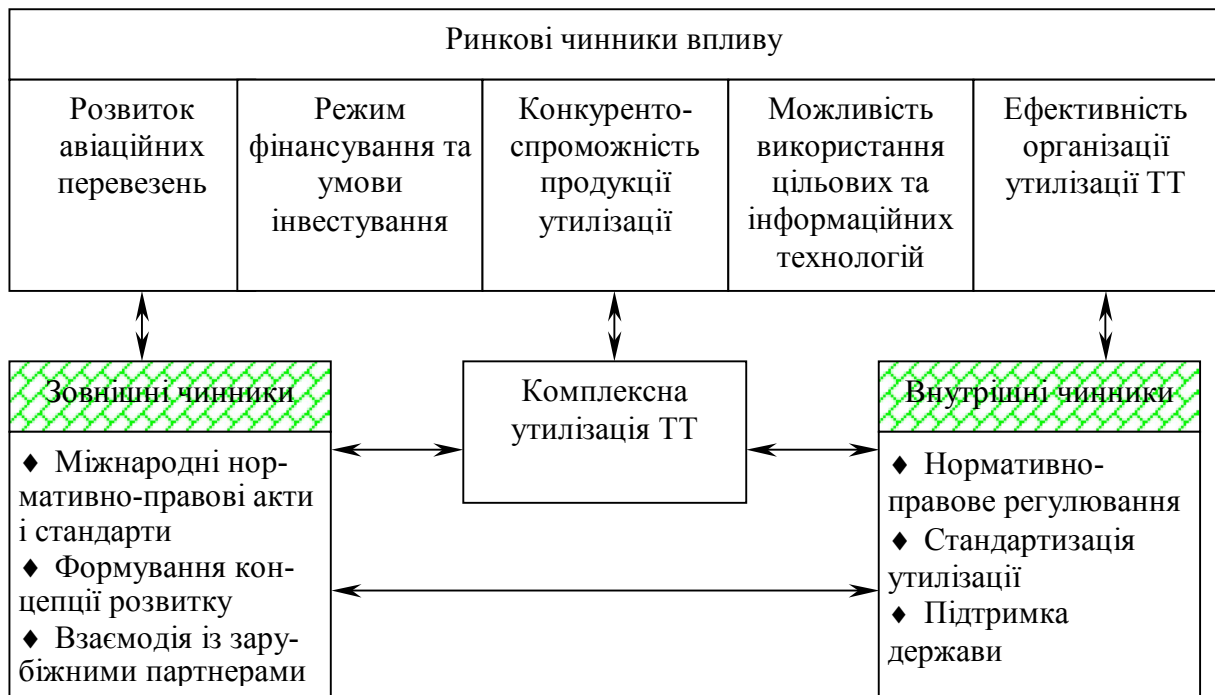
Рис. 3. Структурна схема організаційно-економічних механізмів забезпечення ефективності утилізації ТТ

Організаційно-економічний механізм забезпечення ефективності утилізації ТТ включає систему таких важелів: соціально-економічні стимули; оптимальне співвідношення між попитом і пропозицією на продукцію утилізації ТТ; оптимізацію зацікавленості сторін у досягненні високих кінцевих результатів діяльності.

Таким чином, організаційно-економічний механізм забезпечення ефективності утилізації ТТ являє собою спосіб взаємодії між суб'єктами з властивими йому відносинами, формами і методами впливу на економічні процеси утилізації. Цей механізм відображає сутність відносин у системі утилізації з урахуванням конкретних умов і обставин.

На ефективність утилізації ТТ, як було сказано вище, значною мірою впливають різні чинники – як зовнішні, так і внутрішні. До цих чинників можна віднести: конкурентоспроможність, режим фінансування та умови інвестування, можливість використання цільових та інформаційних технологій, нормативно-правове регулювання, державну підтримку (рис. 4).

Із рисунка видно, що ринкові чинники формують потреби суспільства в організації утилізації ТТ, раціональному використанні залишкового ресурсу ТТ та вирішенні екологічних проблем, створенні позитивних умов для своєчасної заміни рухомого складу транспортних засобів.



*Рис. 4. Взаємозв'язок основних чинників, які впливають на ефективність утилізації ТТ*

міжнародних нормативно-правових актів і стандартів на продукцію утилізації, механізми та можливість її просування на міжнародні ринки збуту, ціноутворення, взаємодію партнерів і т. ін.

Внутрішні чинники витікають із особливостей і потреб держави та стану її економіки. Відповідно до цього з боку

регулювання формуються джерела фінансування, спрямовані на розвиток виробництва з утилізації ТТ та інфраструктури її реалізації.

Інтенсифікація авіаційних перевезень обумовлює списання повітряних суден і створення необхідної потреби в їх утилізації.

Суттєво за останні роки збільшився обсяг перевезень (табл. 1).

*Таблиця 1. Динаміка авіаційних перевезень*

Показники	Одиниця виміру	Роки	
		2001	2002
<i>Перевезено пасажирів</i>	тис. чол.	1383,8	1767,5
На внутрішніх лініях	– // –	250,7	380
На міжнародних лініях	– // –	1183,1	1387,5
<i>Пасажирообіг</i>	млн. пас.-км	1959,4	2459,8
На внутрішніх лініях	– // –	151,6	230,8
На міжнародних лініях	– // –	1807,8	2229

Із табл. 1 видно, що має місце суттєва тенденція зростання обсягів перевезення пасажирів та пасажирообігу як на внутрішніх, так і на міжнародних лініях.

Проведеними дослідженнями встановлено, що спостерігається стійке зростання попиту на ринку

авіаперевезень в Україні, що свідчить про позитивні зміни в економіці держави, зокрема транспортному комплексі.

Спостерігається позитивна динаміка перевезення пасажирів авіаційним транспортом у більшості регіонів України (табл. 2).

Таблиця 2. Динаміка пасажирських перевезень по регіонах України, тис. чол.

Регіони	Роки							
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
АР Крим	293	219	162	107	87	77	72	53
Вінницька обл.	7	7	6	-	-	-	-	-
Дніпропетровська обл.	136	154	144	109	75	88	78	81
Донецька обл.	236	170	150	147	114	128	150	188
Запорізька обл.	25	35	24	17	16	32	38	43
Івано-Франківська обл.	-	-	-	-	-	-	1	1
Київська обл.	493	440	336	338	390	420	430	434
Кіровоградська обл.	5	3	40	11	5	23	44	66
Луганська обл.	62	65	43	27	18	11	2	5
Львівська обл.	126	127	113	77	52	54	49	64
Одеська обл.	121	113	92	82	62	55	56	103
Рівненська обл.	-	-	-	0	1	1	1	4
Харківська обл.	50	46	45	23	16	11	2	15
Хмельницька обл.	2	4	11	9	1	0	2	10
Чернівецька обл.	27	16	12	2	0	1	7	10
м. Київ	336	325	307	553	640	683	788	1124

Активізація роботи авіаційного транспорту, збільшення обсягів перевезень пасажирів створюють ефективні передумови для розвитку перспективних повітряних суден і необхідності утилізації відпрацьованих фізично і морально застарілих.

У 2003 р. послугами авіаційного транспорту скористалося понад 2,3 млн. пасажирів, суттєво зросли темпи пасажирських перевезень.

Достатньо відзначити, що має місце тенденція зростання експортно-імпорتنих транспортних послуг (табл. 3).

В Україну здійснюють польоти 45 іноземних авіакомпаній з 27 країн світу. Питома вага українських авіакомпаній у міжнародних регулярних пасажирських перевезеннях становить 46,8%.

Найбільші обсяги перевезень пасажирів здійснюються між Україною і Росією, Німеччиною, Чехією, Великобританією, Угорщиною, Австрією, Ізраїлем, Туреччиною, Францією.

Суттєво зросли авіаційні перевезення на внутрішніх лініях.

Таблиця 3. Експорт-імпорт транспортних послуг, млн. дол. США

Показники	Роки							
	1995	1997	1998	1999	2000	2001	2002	
<i>Експорт</i>								
Послуги авіаційного пасажирського транспорту	53,5	91,7	96,4	93,4	90,5	100,9	113,6	
Послуги вантажного авіаційного транспорту	10,2	12	42,5	48	45,5	46,9	58,2	
Інші	51,2	84,6	72,4	77,8	82,8	99,6	94,0	
<i>Імпорт</i>								
Послуги авіаційного пасажирського транспорту	3,1	13,8	17,9	19,8	22,7	27,2	27,7	

Послуги вантажного авіаційного транспорту	3,1	5,5	1,8	4,1	3,3	2,3	1,96
Інші	7,37	38,4	21,6	23,5	39,6	34,8	47,7

Зростання обсягів пасажирських перевезень і вантажних перевезень авіаційним транспортом обумовлює, з одного боку, розвиток авіаційної промисловості України, а з іншого – списання повітряних суден, які морально і фізично застаріли, що обумовлює необхідність розвитку інфраструктури з утилізації ТТ.

Цілеспрямований розвиток утилізації транспортної техніки вимагає, з одного боку, необхідного фінансування, а з іншого – розробки відповідних науково-методичних засобів управління і оптимізації виробничих процесів перетворення відпрацьованої ТТ в нові види продукції.

Забезпечення процесів ефективного функціонування комплексної утилізації ТТ вимагає системної постановки і вирішення значної кількості науково-методичних і прикладних задач.

Системна мета функціонування процесів утилізації ТТ полягає в

забезпеченні ефективності і якості отримання продукції утилізації за рахунок розробки і практичної реалізації методів, моделей, алгоритмів, стратегій і механізмів організації та управління відповідним виробництвом.

Системна мета комплексної утилізації ТТ досягається за рахунок цілеспрямованої взаємодії усіх елементів функціональної інфраструктури утилізації (рис. 5).

Організаційно-економічний механізм забезпечення системної ефективності комплексної утилізації ТТ представлений на рис. 6.

Запропонований механізм дозволяє вирішувати принципово нові задачі економічного характеру і створювати відповідні організаційно-функціональні структури, які об'єднують інтереси підприємств з утилізації, транспортних підприємств і підприємств з реалізації продукції утилізації.

Висновки.

У статті викладено основні системні аспекти, структура, стратегії, методи формування організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності утилізації.



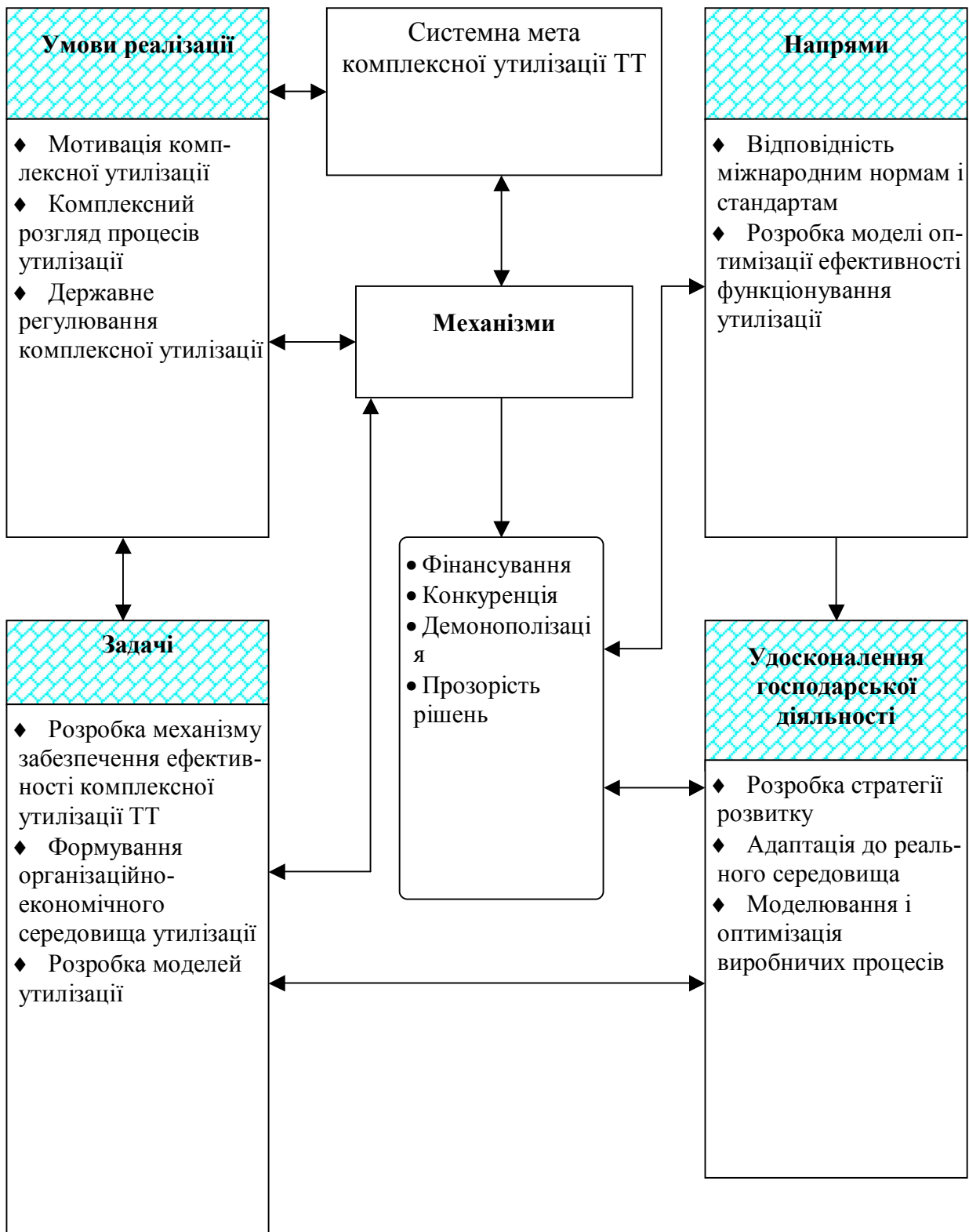


Рис. 5. Організаційно-функціональна модель взаємозв'язку елементів утилізації ТТ

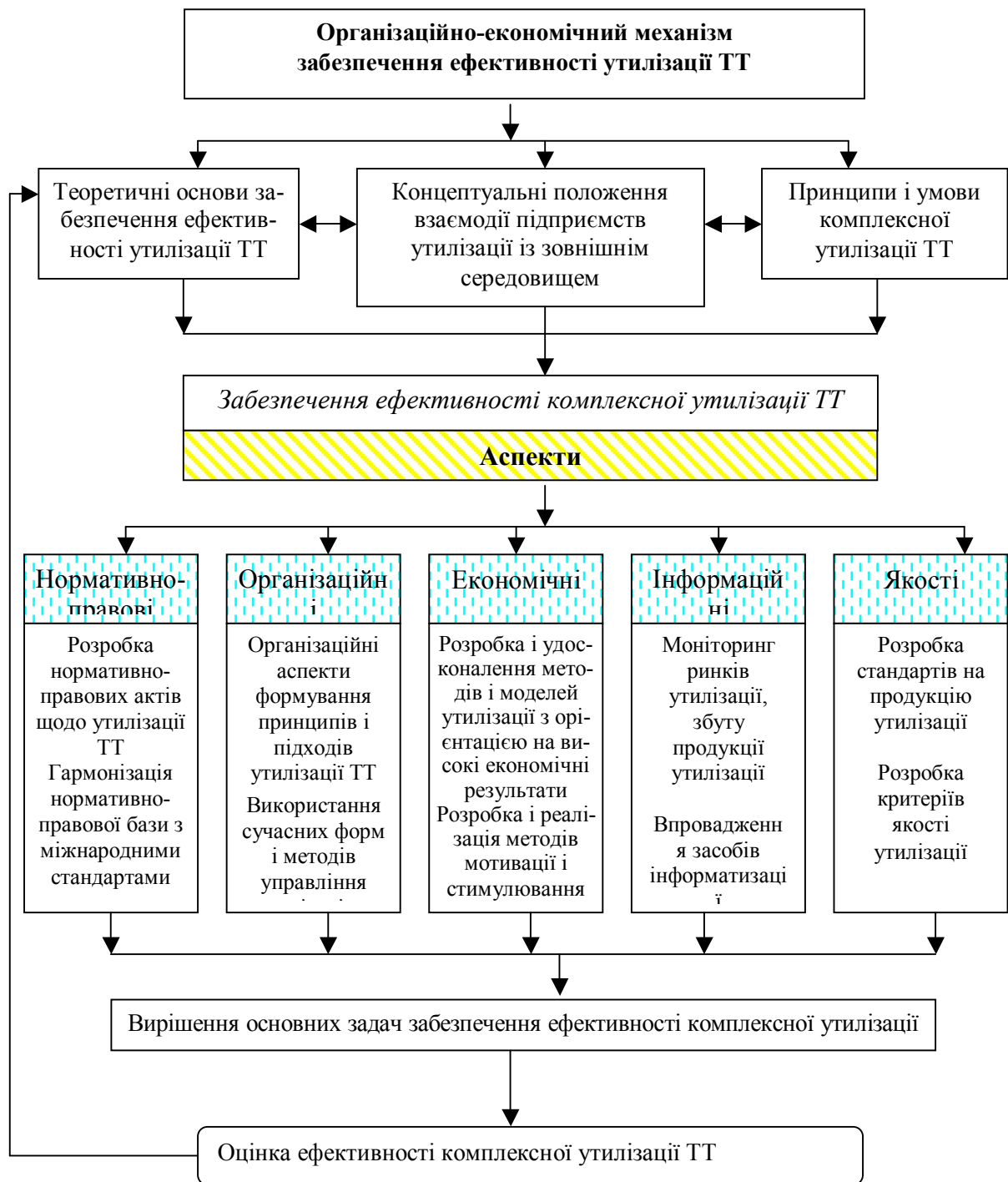


Рис. 6. Схеми організаційно-економічного забезпечення ефективності утилізації ТТ

### Література

- Щелкунов В.І., Різниченко О.В., Паламарчук В.А. Економічний механізм регулювання діяльності та розвитку виробничого потенціалу підприємств України. – К.: Наук. думка, 2003. – 188 с.
- Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш. Современный экономический словарь. – М.: Инфра-М, 1996. – 493 с.