

Шишкіна О.В. Ситуативно-регіональний підхід до визначення ефективності транспортного обслуговування містоутворюючих підприємств / О.В. Шишкіна // Materiály V mezinárodní vědecko-praktická konference “Moderní vymoženosti vědy - 2010” (м. Praha, 27 ledna 2009 – 5 února 2010 roku), Díl 5. Ekonomické vědy. : Praha. Publishing House «Education and Science», 2010. – Stran. 78 - 81. - Режим доступу: http://www.rusnauka.com/3_SND_2010/Economics/58397.doc.htm

Шишкіна О.В.

Чернігівський державний технологічний університет

Ситуативно-регіональний підхід до визначення ефективності транспортного обслуговування містоутворюючих підприємств

Ефективність транспортного обслуговування формування містоутворюючих підприємств визначається факторами зовнішнього і внутрішнього середовища, тобто залежить від чинників державної підтримки та регіонального розвитку, аналіз й оцінка дії яких потребують використання таких підходів, котрі би враховували конкретні загальні та специфічні умови, що склалися в певному територіальному утворенні (населеному пункті, регіоні тощо). Дослідження результативності будь-яких явищ і процесів перш за все вимагає узагальнення існуючих наукових підходів та створення нових, що задовольняють вимогам, які пред'являються до сформульованих задач дослідження.

Серед існуючих наукових підходів до визначення дієвості розвитку певного суб'єкта господарювання (системного, процесного, ситуативного, системно-ситуативного та ін.) вирізняється ситуативний підхід, розроблений ще в 60-х роках ХХ ст., який концентрується на ситуативних внутрішніх і зовнішніх відмінностях суб'єктів господарювання (підприємств, організацій, установ), дозволяє пов'язати конкретні прийоми та концепції з певними ситуаціями, прагнучи досягнення економічної ефективності (ефекту).

Потреба врахування факторів територіального розвитку, різновидів і структурних елементів регіональних міжгалузевих комплексів обумовлює необхідність впровадження та застосування ситуативно-регіонального підходу, який узагальнює методи, способи і прийоми, що сприяють ефективному розв'язанню конкретної задачі. Ситуативно-регіональний підхід передбачає ро-

зробку універсальних технологій які можуть бути застосовані не тільки для окремої задачі, а й для цілого класу аналогічних ситуацій.

Оскільки шляхи досягнення стратегічних і тактичних цілей котрі стоять перед різними суб'єктами господарювання можуть суттєво відрізнятись, а кінцеві результати – бути тотожними, то слід зауважити, що прийняття рішення (наприклад, вибір певного ресурсу, максимальне використання резервів ресурсу і т.ін.) є результатом ситуативно-регіонального аналізу, який базується на сучасних технологіях акумуляції й обробки інформації й враховує специфіку оточуючого середовища.

В даному дослідженні ставиться задача визначення ефективності транспортного обслуговування формування промислового містоутворюючого підприємства. Центральним моментом ситуативно-регіонального підходу є конкретна територіальна ситуація, тобто набір обставин, які відчутно впливають на формування містоутворюючого підприємства в певний момент часу в умовах загальних умов і специфічних ресурсів регіонального розвитку.

Застосування ситуативно-регіонального підходу передбачає визначення ситуативних змінних, які одночасно виступають ключем до сприйняття ситуації, а отже, до прийняття раціональних рішень щодо ефективного використання провідних ресурс-факторів, якими в досліджуваній ситуації виявились залізничний та автомобільний транспорт. Саме ці фактори визначають процеси формування містоутворюючого підприємства, спрямованого на удосконалення регіонально-спеціалізованого виробництва, можуть бути кількісно і якісно оцінені як окремо, так і у взаємодії, в тому числі з урахуванням резервів кожного виду транспорту [1-5]. Встановлення факторів, які визначають формування містоутворюючого підприємства, визначення їх ієрархії і взаємодії [4] виступає фундаментальним етапом ситуативно-регіонального аналізу й передує дослідженню механізмів розвитку даної ситуації.

Прослідкувати динаміку розвитку конкретної регіональної ситуації можливо за допомогою моделювання, яке дозволяє не тільки більш повно її проаналізувати, а й дослідити рушійні сили її розвитку, визначити сутність і роль ключових і супроводжуючих факторів в цих процесах. Проведене автором моделювання впливу залізничного і автомобільного транспорту на ефективність

формування містоутворюючого підприємства базувалось на обсягах: виробничих потужностей, які планується впровадити в дію; трудових ресурсів, задіяних в створенні (будівництві) нового підприємства; необхідного капіталу – своєрідної основи виробничих і інших потужностей новоствореного підприємства. Основними критеріями (показниками) оцінки такого впливу виступили термін будівництва підприємства (T), яке після впровадження в дію здатне перебрати на себе функції містоутворюючого та коефіцієнт прискорення ($K_{пр}$). Результат моделювання термінів створення нового підприємства за умови використання залізничного, автомобільного транспорту та їх сполучення представлено на рис.1.

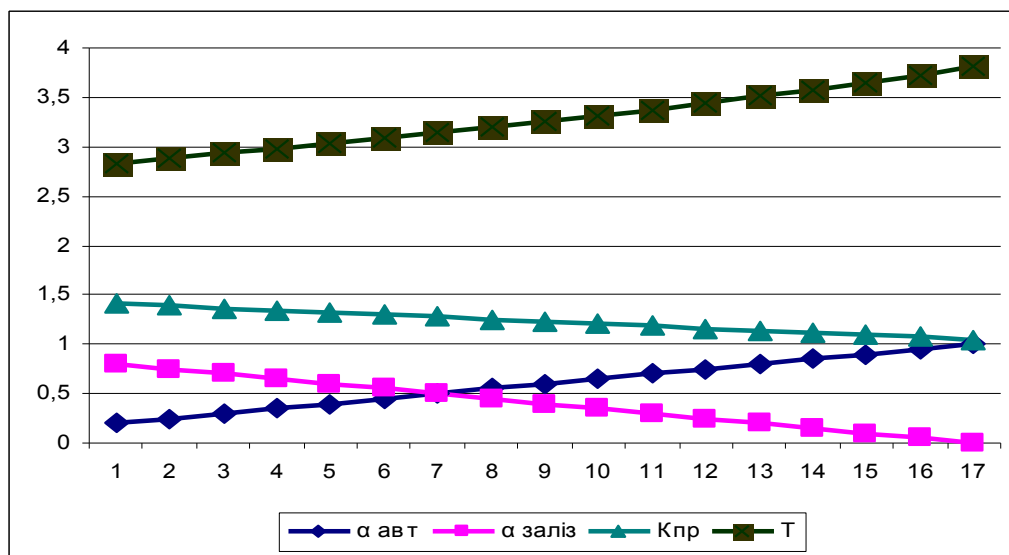


Рис. 1 – Моделювання строків формування підприємства за умови використання різних видів транспорту

В процесі моделювання враховано, що частка використання різних видів транспорту визначається поставленими завданнями на певний момент часу та техніко-економічними характеристиками того чи іншого виду транспорту (вантажопідйомністю, швидкістю постачання тощо) і т.ін. Жодний вид транспорту весь обсяг перевезень в повному обсязі засвоїти не здатний. Навіть, якщо відсутні залізничні під'їзні колії до об'єкту будівництва (нового підприємства), и будівельні компанії вимушені максимально використовувати автомобільний транспорт, частина вантажів перевозиться у змішаних перевезеннях (на магістральному залізничному, а потім на автомобільному транспорті). Залежно від резервів, що формуються на залізничному та автомобільному транспорті, їх викорис-

тання може коливатись в певних межах. За експертною оцінкою частки використання залізничного та автомобільного транспорту характеризуються такими нерівностями: $80\% \leq \alpha_{\text{заліз}} \leq 100\%$; $20\% \leq \alpha_{\text{авт}} \leq 100\%$. А використання залізничного та автомобільного транспорту не буде перевищувати 100%, тобто питома вага використання залізничного ($\alpha_{\text{заліз}}$) і автомобільного ($\alpha_{\text{авт}}$) транспорту не може перевищувати 100% : $\alpha_{\text{заліз}} + \alpha_{\text{авт}} = 100\%$.

Отримані результати дозволяють констатувати: 1) при зростанні частки вантажів, що перевозяться залізничним транспортом відбувається прискорення процесів формування нового підприємства; 2) раціональність вибору того, чи іншого виду транспорту, залежить конкретних регіональних умов і специфічних ресурсів.

Література

1. Сич Є.М., Шишкіна О.В. Транспорт як визначальний фактор формування містоутворюючих підприємств в регіоні // Вісник Черніг. держ. технол. ун-ту. – Чернігів: ЧДТУ, 2008. – № 32. – С. 13 – 20.
2. Сич Є.М., Шишкіна О.В. Умови організації транспортного забезпечення містоутворюючих підприємств // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія “Економіка і управління”. – Вип. 11. – ДЕТУТ, 2008. – С.194 - 203.
3. Сич Є.М., Шишкіна О.В., Коробко В.І. Оцінка впливу транспортних факторів на стратегію розвитку містоутворюючих підприємств // Вісник Черніг. держ. технол. ун-ту.– Чернігів: ЧДТУ, 2008. – № 35. – С.136 –144.
4. Шишкіна О.В. Фактори розвитку містоутворюючого підприємства: ієрархія та взаємодія // Вісник Черніг. держ. технол. ун-ту. – Чернігів: ЧДТУ, 2009. – № 39. – С.156 - 169.
5. Шишкіна О.В. Принципи формування, функціонування та розвитку транспорту містоутворюючого підприємства // Вісн. Черніг. держ. техн. ун-ту, 2009. – № 39. – С. 241 - 247