

ЗМІСТ, ОСОБЛИВОСТІ ТА СУТНІСТЬ УХВАЛЕННЯ ПРОГРАМ РОЗВИТКУ
ТРАНСПОРТНОГО ІНФРАСТРУКТУРНОГО КОМПЛЕКСУ РЕГІОНУ

Цимбал Н.М.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Ухвалення регіональних програм розвитку транспорту (РПРТ), під яким розуміють вибір альтернативних напрямів, пронизують діяльність багатьох органів управління та підприємств в транспортній галузі. Більшість заходів до програм менеджери приймають не замислюючись, оскільки існує автоматизм поведінки, вироблений досвідом та практикою. Але є значна кількість ситуацій, коли процес прийняття рішень щодо підготовки та прийняття РПРТ пов'язаний з необхідністю виваженого вирішення тієї чи іншої проблеми, у розв'язанні якої випробовуються болісні роздуми. У таких ситуаціях стикаються або з новим об'єктом вибору, чи з критичними обставинами, за яких здійснюється вибір. І це в повній мірі стосується діяльності органів управління у сфері транспорту за досить широким спектром повноважень територіального розвитку транспортної інфраструктури [6]. Адже особливість статусу органу управління, дотримання принципів гласності, колегіальності, поєднання місцевих і державних інтересів, правової, організаційної та матеріально-фінансової доцільності; підзвітності та відповідальності та складність поставлених перед органами управління та підприємств в транспортній галузі завдань, накладають певні особливості на процеси підготовки та прийняття РПРТ, знання змісту та сутності яких становить наукову проблему й сприятиме підвищенню ефективності розв'язання завдань надання транспортних послуг.

Дослідження за обраною темою, пов'язане з важливими науковими та практичними завданнями, які передбачені планом науково-дослідних робіт Національного транспортного університету. В межах означеної тематики автором проведено дослідження щодо підготовки та прийняття РПРТ органами територіального управління та підприємствами у сфері транспорту.

Аналіз досліджень і публікацій за роботами В.Дурденко [4], Ю.Троніна, та Ю.Масленченкова [9] та інших свідчить, що проблемі підготовки та прийняття програм розвитку в соціальному управлінні приділяється значна увага. Запропоновані алгоритми підготовки та прийняття програм розвитку, а також показано, що вони мають бути спрямовані на досягнення багаторазових чи одиничних результатів, створення процесів, підтримку чи їх розвиток, на удосконалення, припинення чи недопущення якої-небудь діяльності. За цими ж напрямками розроблено підходи до прийняття програм розвитку в управлінні господарським комплексом, зокрема в роботах Д. Ніколаєва [2], І.Макарова, В.Соколова, А.Абрамова [5] та інших. Але поза увагою дослідників лишилися питання щодо змісту та особливостей підготовки та програм розвитку транспортно-інфраструктурного комплексу регіону, дослідження яких автор ставить за мету.

Виклад основного матеріалу. Відомо, що програмоване рішення може ухвалюватися у сфері транспорту в двох основних системах: технічній та соціальній, які у свою чергу можуть бути взаємопов'язаними [1,3]. Перераховані види систем мають різний рівень непередбачуваності (ризиків) в результатах реалізації РПРТ.

Залежно від умов реалізації РПРТ в соціальній системі, керівник може досягти з боку підлеглих як співпраці, так і протистояння. Професіоналізм фахівця, що розробляє чи реалізовує РПРТ, визначається його здатністю створити стимулююче середовище для виконання певних дій.

Рішення, що ухвалюється керівником в соціальній системі, і називаються управлінськими рішеннями щодо формування РПРТ.

Узагальнення літературних джерел свідчить, що ухвалення рішень в управлінні — це систематизований процес. Як правило, процеси управління організацією дуже різноманітні, багатовимірні і мають складну структуру [7]. У загальному сенсі процес управління в сфері транспорту складається із загальних функцій управління, які об'єднуються в цикли управління і пов'язані з прийняттям рішень взагалі і РПРТ зокрема.

Ухвалення рішень щодо підготовки та прийняття РПРТ має бути свідомим вибором з наявних варіантів чи альтернатив напряму дій, що скорочують розрив між справжнім і майбутнім бажаним станом розв'язання завдань. Сам процес підготовки та прийняття РПРТ включає множини різних елементів, але неодмінно в нім присутні такі елементи, як проблеми, цілі, альтернативи і саме

рішення. Такий процес лежить в основі формування як регіональних, так і місцевих програм розвитку транспорту та планування діяльності транспортних підприємств, оскільки програми та плани — це набір рішень у сфері управління, поточної діяльності та за іншими напрямками для досягнення поставлених цілей. Ухвалення рішень — це центр, навколо якого обертається життя в забезпеченні транспортного обслуговування населення.

Рішення щодо підготовки РПРТ слід розглядати як продукт управлінської праці, а його прийняття — як процес, який веде до появи нової якості.

В рамках стратегічного планування та регулювання органом управління у сфері транспорту ухвалюються основоположні рішення, а в процесі організації, мотивації, координації — рішення у вузькому сенсі, хоча така межа є умовною.

Таким чином, прийняття РПРТ відбивається на всіх аспектах управління, і цей процес є частиною щоденної роботи керівників органів управління та керівників транспортних підприємств. В управлінні прийняття РПРТ здійснюється керівниками різних рівнів і носить достатньо формалізований характер, оскільки такі рішення стосується не тільки однієї особи, а найчастіше воно відноситься до напрямку діяльності чи до галузі в цілому.

Проблема прийняття РПРТ займає одне з центральних місць в соціології організації. Вважаючи організацію інструментом управління, багато соціологів і фахівці з теорії управління, починаючи з М. Вебера [8], безпосередньо пов'язують її діяльність в першу чергу з підготовкою і реалізацією програм. Ефективність управління багато в чому обумовлена якістю таких рішень. Інтерес соціологів до цієї проблеми обумовлений тим, що в рішеннях фіксується вся сукупність правових відносин, що виникають в процесі трудової діяльності і управління організацією у повній мірі стосується діяльності органу управління. Через них формуються цілі, інтереси, зв'язки і норми у процесах виконання покладених повноважень.

На основі проведених узагальнень визначено головні особливості прийняття РПРТ в місцевому самоврядуванні.

По-перше, представницький органи місцевого самоврядування, є виборними органами, які складаються з депутатів і відповідно до закону наділяються правом представляти інтереси територіальних громад і як суб'єкт управління, ухвалюють програмні рішення в цілях вирішення стратегічних проблем територіального розвитку.

По-друге, у поєднанні принципів єдиноначальності і колегіальності, менеджери обирають напрями дій, які можуть істотно вплинути на життя багатьох людей. Якщо йдеться про управління рухомим і нерухомим майном, доходами бюджетів, позабюджетними цільовими (в тому числі валютними) та іншими коштами, землею, природними ресурсами, що є у комунальній власності територіальних громад, а також об'єктами їхньої спільної власності, що перебувають в управлінні районних і обласних рад, то результативність вирішення цих завдань може серйозно позначитись на політичній та соціально-економічній ситуації як в регіонах, так і в країні в цілому.

По-третє, здійснюється упровадження демократичних форм і методів роботи органів місцевого самоврядування з транспортними підприємствами, установами та організаціями, що не перебувають у комунальній власності відповідних територіальних громад. Так відносини з такими підприємствами, установами та організаціями будуються на договірній і податковій основі та на засадах підконтрольності у межах повноважень, наданих органам місцевого самоврядування законом і це необхідно враховувати при формуванні РПРТ.

По-четверте, для забезпечення ефективності діяльності, зокрема у сфері транспорту, законодавством передбачена обов'язковість актів і законних вимог органів та посадових осіб місцевого самоврядування. Так, акти ради, сільського, селищного, міського голови, голови районної в місті ради, виконавчого комітету сільської, селищної, міської, районної у місті ради, прийняті в межах наданих їм повноважень, є обов'язковими для виконання всіма розташованими на відповідній території органами виконавчої влади, об'єднаннями громадян, підприємствами, установами та організаціями, посадовими особами, а також громадянами, які постійно або тимчасово проживають на відповідній території.

По-п'яте, враховуючи те, що в діяльності органу місцевого самоврядування процес прийняття РПРТ досить складний та відповідальніший необхідна певна формалізація та професійна підготовки посадових осіб місцевого самоврядування. У зв'язку з цим законодавством передбачено, що виключно на пленарних засіданнях ради має вирішуватись питання затвердження регламенту ради.

По-шосте, формування РПРТ місцевим органом виконавчої влади та їх прийняття органом місцевого самоврядування здійснюється в умовах розвитку місцевої демократії. Зокрема, така її форма як громадські слухання передбачає, що територіальна громада має право зустрічатися з

депутатами відповідної ради та посадовими особами місцевого самоврядування з метою заслуховування їх, а також порушувати питання та вносити пропозиції щодо питань транспортного обслуговування, що належать до відання місцевого самоврядування. Важливою обставиною є те, що пропозиції, які вносяться за результатами громадських слухань, підлягають обов'язковому розгляду органами місцевого самоврядування.

Ухвалення рішень щодо прийняття РПРТ — це наука і мистецтво. Роль ухваленого такого рішення величезна. Найважливіше питання успішного функціонування транспортного комплексу як організації полягає в тому, як він може виявляти проблеми і вирішувати їх. Кожна РПРТ націлена на якусь проблему, а правильний захід програми — це те, що максимально забезпечує цілі транспортного комплексу та складових його системи. Проте визначення мети — ще не формулювання проблеми, а без цього немає необхідності в рішеннях і діях. Цілі, які часто намагаються досягти, можуть бути і недостатньо усвідомленими. Встановлення неправильних цілей означає, отже, і вирішення неправильно сформульованих проблем, що може призвести до набагато більших втрат, ніж неефективне вирішення правильно сформульованих проблем. В зв'язку з цим дуже велика роль головної посадових осіб, так і транспортних підприємств й організацій. Адже прийняття РПРТ — не тільки процес, але і один з видів розумової діяльності і прояву волі людини. Його характеризують такі ознаки:

- можливість вибору з множини альтернативних варіантів (якщо немає альтернатив, то немає вибору і, отже, немає і рішення);
- наявність мети (безцільний вибір не розглядається як рішення);
- необхідність вольового акту особи, що ухвалює рішення (ОУР), оскільки ОУР формує рішення через боротьбу мотивів і думок.

Прийняття РПРТ може розглядатися як організаційний акт, як один з основних етапів процесу управління, як інтелектуальне завдання, як процес легалізації управлінського впливу на керовану транспортну підсистему [1].

Правова сутність прийняття РПРТ полягає в можливості здійснювати задані заходи в правовому полі, тобто при суворому дотриманні законодавчих актів України, міжнародних зобов'язань, внутрішніх та інших документів. Неможливість розробляти і реалізовувати РПРТ в правовому полі повинна призводити до відміни рішення. Орган управління може зазнати істотних втрат, якщо вже розроблене рішення щодо РПРТ буде скасовано, а у разі незаконної реалізації рішення навіть може бути порушене кримінальне переслідування кого-небудь з ініціаторів такої програми. Незнання законодавства не звільняє порушника від відповідальності, тому РПРТ має проходити правову експертизу. Керівник може самостійно оцінити правове поле для прийняття РПРТ з використанням сучасних інформаційно-правових систем.

Організаційна сутність прийняття РПРТ полягає в тому, що для розробки та реалізації програми орган управління повинен мати відповідні можливості, зокрема:

- необхідний склад менеджерів;
- інструкції і положення, що регламентують повноваження, права, обов'язки і відповідальність менеджерів;
- всі необхідні ресурси, зокрема інформаційні;
- техніку і технології;
- систему контролю;
- можливості постійної координації процесу розробки і реалізації УР.

Це істотна складова частина прийняття РПРТ. Багато авторів публікацій про прийняття РПРТ називають їх організаційними рішеннями [7]. Якщо таких можливостей немає, то обсяг РПРТ слід зменшити або навіть не приступати до цієї роботи.

Соціальна сутність прийняття РПРТ полягає в механізмі управління виконавцями з метою досягнення взаємодії всіх його учасників. У самій РПРТ або в процесі її розробки і реалізації повинні бути враховані потреби і інтереси як менеджерів сфери транспорту, так і населення, мотиви і стимули, установки і цінності, побоювання і тривоги. Соціальна сутність прийняття РПРТ повинна бути відбита в загальній меті рішення. Без соціальної орієнтації прийняття РПРТ набуває технократичного характеру з домінуючим впливом технологічної сутності, і її головною метою стає лише досягнення заданих результатів.

Економічна сутність прийняття РПРТ полягає в тому, що для розробки і реалізації будь-якої програми потрібні людські, фінансові, матеріальні та інші ресурси. Тому кожне прийняття РПРТ має реальну собівартість. Воно є результатом (продукцією) управлінської діяльності і має оцінюватись за результатом його виконання органом управління чи транспортним підприємством. За допомогою

зіставлення переваг та недоліків, витрат і можливої вигоди від розробки і реалізації РПРТ можна визначити доцільність проведення цієї роботи.

Технологічна сутність прийняття РПРТ виявляється в можливості забезпечення менеджерів, що беруть участь в розробці і реалізації РПРТ, необхідними технічними, інформаційними засобами і ресурсами. Плануючи розробку або реалізацію РПРТ, керівник одночасно повинен формувати для нього технологічну основу [9].

За підсумками проведеного дослідження слід зазначити, що за змістом прийняття РПРТ є невід'ємною складовою та безпосереднім результатом розумової управлінської діяльності у сфері забезпечення транспортного обслуговування регіону. Прийняття РПРТ є документом, який має сенс і спрямований надалі на реалізацію визначеного кола заходів з розвитку транспортного комплексу. Такі рішення мають певні особливості, які накладаються визначеними законодавством умовами діяльності транспортних підприємств, місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування. У процесах формування та прийняття РПРТ менеджерам необхідно враховувати їх правову, організаційну, соціальну, економічну та технологічну сутність.

Перспективи подальших розвідок за цим напрямом можуть стосуватись типізації підходів до прийняття РПРТ в діяльності місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування, щоб систематизувати їх у вигляді, зручному для використання.

Список використаних джерел

1. Атаманчук Г. В. Теория государственного управления / Г. В. Атаманчук. - 4-е изд. – М.: Изд-во Омега, 2006. – 584 с.
2. Внешнеторговые транспортные операции и логистика: Учеб. пособие / Под ред. Д.С. Николаева. - М.: "АНКИЛ", 2004. - 318 с.
3. Дмитриченко М.Ф. Транспортні технології в системах логістики: Підручник / М.Ф.Дмитриченко, П.Р.Левковець, А.М.Ткаченко, О.С.Ігнатенко, Л.Г.Зайончик, І.М.Статник. - К. : Вид-во ІНФОРМАВТОДОР, 2007. - 676 с.
4. Дурденко В.А. Разработка управленческих решений / В.А.Дурденко. Воронеж : Изд-во ВИЭСУ, 2004. – 295 с.
5. Макаров И. Целевые комплексные программы развития / И.Макаров, В.Соколов, А.Абрамов. - М.: КНОРУС, 2000.- 126 с.
6. Про Державну стратегію регіонального розвитку на період до 2015 року. Постанова Кабінету Міністрів України від 21 липня 2006 р. N 1001// Офіційний вісник України від 09.08.2006 - 2006 р., № 30, ст. 2132.
7. Смирнов З.А. Теория организации / З.А.Смирнов. - М.: Инфра, 2008. - 187 с.
8. Тихонравов Ю.В. Теория управления: Учеб. курс / Ю.В.Тихонравов. - М.: Вестник, 2007. - 336 с.
9. Тронин Ю.Н. Управленческие решения: учеб. пособие для вузов / Ю.Н.Тронин, Ю.С.Масленченков. - М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2009. – 421 с.

РЕФЕРАТ

Цимбал Н.М. Зміст, особливості та сутність ухвалення програм розвитку транспортного комплексу регіонів / Цимбал Наталія Миколаївна // Вісник НТУ. — К.: НТУ — 2012. — Вип. 26.

Зміст, особливості та сутність ухвалення програм розвитку транспортного інфраструктурного комплексу регіону. Показано, що за змістом ухвалення регіональних програм розвитку транспорту є невід'ємною складовою та безпосереднім результатом розумової управлінської діяльності менеджерів транспортних підприємств. Ухвалення програм має певні особливості, які накладаються визначеними законодавством умовами діяльності у сфері транспорту. У процесах формування програм розвитку необхідно враховувати їх правову, організаційну, соціальну, економічну та технологічну сутність.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: РЕГІОНАЛЬНА ПРОГРАМА, ТРАНСПОРТНЕ ПІДПРИЄМСТВО, ОРГАН ТЕРИТОРІАЛЬНОГО УПРАВЛІННЯ, ІНФРАСТРУКТУРНИЙ КОМПЛЕКС, УХВАЛЕННЯ ПРОГРАМИ.

ABSTRACT

Tsimbal N.M. Content, Features and essence Adoption programs of development of transport complex regions / Tsimbal Natalya N. // Visnyk NTU. - K.: NTU - 2012. - Vol. 26.

Maintenance, features and essence of acceptance of the programs of development of a transport infrastructural complex of region. It is retined that on maintenance acceptance of the regional programs of development of transport is an inalienable constituent and direct result of administrative intellection of managers of transport enterprises. Acceptance of the programs has certain features which are imposed by the

certain a legislation terms of activity in the field of transport. In the processes of forming of the programs of development it is necessary to take into account them legal, organizational, social, economic and technological essence.

KEYWORDS: REGIONAL PROGRAM, TRANSPORT ENTERPRISE, ORGAN OF TERRITORIAL MANAGEMENT, INFRASTRUCTURAL COMPLEX, ACCEPTANCE OF THE PROGRAM.

РЕФЕРАТ

Цимбал Н.М. Содержание, особенности и сущность принятия программ развития транспортного комплекса регионов / Цымбал Наталья Николаевна // Вестник НТУ. - К.: НТУ - 2012. - Вып. 26.

Содержание, особенности и сущность принятия программ развития транспортного инфраструктурного комплекса региона. Показано, что по содержанию принятие региональных программ развития транспорта является неотъемлемой составляющей и непосредственным результатом умственной управленческой деятельности менеджеров транспортных предприятий. Принятие программ имеет определенные особенности, которые налагаются законодательными условиями деятельности в сфере транспорта. В процессах формирования программ развития необходимо учитывать их правовую, организационную, социальную, экономическую и технологическую сущность.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: РЕГИОНАЛЬНАЯ ПРОГРАММА, ТРАНСПОРТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ, ОРГАН ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ, ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ КОМПЛЕКС, ПРИНЯТИЕ ПРОГРАММЫ.

УДК 65.012.65(045)

РОЗШИРЕННЯ ФУНКЦІЙ ВИКОРИСТАННЯ ЛІЗИНГУ ВАНТАЖНИХ АВТОМОБІЛІВ

Чупайленко О.А., кандидат технічних наук

Постановка проблеми

В сучасних умовах бурхливо розвивається лізинг вантажних автомобілів у всіх країнах. У нас поки що ні. Є велика кількість причин, а найпростіша причина — недостатня поінформованість вітчизняного бізнесу про основні параметри та умови цього фінансового продукту і його податкові переваги перед банківським кредитуванням юросіб. З 1 квітня 2011 р. автомобільний лізинг — та сфера, яка істотно виграє завдяки новому Податковому кодексу. Тому необхідно виявити і проаналізувати основні проблеми і основні напрями розвитку автомобільного лізингу в Україні.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Перехід до ринкової економіки поставив перед промисловими підприємствами ряд проблем, головною з яких являється наступна: як затвердитися в умовах зростаючої конкуренції, скорочення ринку збуту через невисокі ціни продукції та неплатоспроможність, складність пошуку постачальників сировини, матеріалів та обмеженості фінансових ресурсів.

В наш час більшість українських підприємств відчувають нестачу оборотних коштів. Вони не можуть оновлювати свої основні фонди, впроваджувати досягнення науково-технічного прогресу і вимушені брати кредити. Існують різноманітні види кредитування: іпотечне, під заставу цінних паперів, під заставу партій товару, нерухомості. Однак підприємству при необхідності оновлення своїх основних фондів вигідніше брати устаткування в лізинг. При цьому економія коштів підприємства у порівнянні зі звичайним кредитом на придбання основних засобів доходить до 10% від вартості устаткування за увесь строк лізингу, який складає, як правило, від одного до п'яти років. Теперішня економічна ситуація в Україні, на думку багатьох експертів, сприяє лізингу. Форма лізингу примирює протиріччя між підприємством, у якого немає коштів на модернізацію, і банком, який неохоче надасть цьому підприємству кредит, так як не має достатніх гарантій повернення інвестованих коштів. Лізингова операція вигідна усім учасникам: одна сторона отримує кредит, який виплачується поетапно, та потрібне устаткування, інша сторона — гарантію повернення кредиту, так як об'єкт лізингу є власністю лізингодавця чи банку, що фінансує лізингову операцію, до надходження останнього платежу [1].

В законі України «Про лізинг» дано таке визначення цьому поняттю: лізинг — це підприємницька діяльність, яка спрямована на інвестування власних чи залучених фінансових коштів