

УДК 351:338

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНЮВАННЯ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ

Д.А. Ільченко

Одеський національний університет імені І.І. Мечникова, Одеса, Україна

Ільченко Д.А. Концептуальні підходи до оцінювання соціально-економічної ефективності пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

У статті запропоновані концептуальні підходи до оцінювання соціально-економічної ефективності пасажирського автомобільного транспортного комплексу країни. Визначені принципи соціально-економічної ефективності пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Досліджено методологічний підхід до визначення показника державного соціального добробуту в контексті пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Запропоновано визначення базового соціально-економічного результату діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Досліджено сегментні складові державного регулювання інноваційно-інвестиційної соціальної спрямованості пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Викладено науковий підхід до оцінювання ефективності інноваційно-інвестиційного процесу у транспортній галузі. Запропоновано індикативне управління пасажирським автомобільним транспортним комплексом.

Ключові слова: соціально-економічна ефективність, державне регулювання, пасажирський автомобільний транспортний комплекс, національна економіка, внутрішнє та зовнішнє середовище

Ільченко Д.А. Концептуальные подходы к оценке социально-экономической эффективности пассажирского автомобильного транспортного комплекса.

В статье предложены концептуальные подходы к оценке социально-экономической эффективности пассажирского автомобильного транспортного комплекса страны. Определены принципы социально-экономической эффективности пассажирского автомобильного транспортного комплекса. Исследовано методологический подход к определению показателя государственного социального благосостояния в контексте пассажирского автомобильного транспортного комплекса. Предложено определение базового социально-экономического результата деятельности пассажирского автомобильного транспортного комплекса. Исследованы сегментные составляющие государственного регулирования инновационно-инвестиционной направленности пассажирского автомобильного транспортного комплекса. Изложены научный подход к оценке эффективности инновационно-инвестиционного процесса в транспортной отрасли. Предложено индикативное управление пассажирским автомобильным транспортным комплексом.

Ключевые слова: социально-экономическая эффективность, государственное регулирование, пассажирский автомобильный транспортный комплекс, национальная экономика, внутренняя и внешняя среда

Ilchenko D.A. Conceptual approaches to the evaluation of socio-economic efficiency of road passenger transport sector.

The article proposed conceptual approaches to evaluating socio-economic efficiency of road passenger transport complex. Principles of socio-economic efficiency of road passenger transport sector. The methodological approach to the determination of the state social welfare in the context of road passenger transport sector. A definition of the basic socio-economic performance of road passenger transport sector. Investigated segment components of state regulation of social innovation and investment orientation of road passenger transport sector. Presents the scientific approach to evaluating the effectiveness of the process of innovation and investment in the transport sector. An indicative for passenger motor transport complex.

Keywords: socio-economic efficiency, government regulation, passenger car transport complex, national economy, internal and external environment

Механізм управління пасажирським автомобільним транспортним комплексом є соціально-економічною та інфраструктурною складовою в системі державного регулювання транспортною галуззю країни. Метою соціальної складової державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу є гармонізація приватних інтересів і гуманізація відносин, пов'язаних з наданням відповідних послуг автомобільним пасажирським транспортом населенню країни. У нестабільному макроекономічному середовищі особливу увагу заслуговує науково-методологічне забезпечення системи оцінювання соціально-економічної ефективності пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Деякі теоретичні аспекти ефективного функціонування транспортного комплексу висвітлені у зарубіжній та вітчизняній науковій літературі. Питання ефективного функціонування сегментів національної економіки досліджувалися у роботах таких відомих вчених, як: Д. Хан., М. Дрьомін, Ю. Сафонов, Є. Рейцен, І. Ломачинська, С. Філіппова, О. Балан, Є. Масленников, О. Побережець та багатьох інших. Праці науковців спрямовані на дослідження теоретичних та практичних аспектів системи ефективного функціонування сегментів національної економіки.

Пасажирський автомобільний транспортний комплекс є реальним та повноцінним суб'єктом фінансово-економічних та соціальних відносин в системі національної економіки. Пасажирський автомобільний транспортний комплекс, в трансформційних умовах, потребує сучасної методологічної підтримки щодо його державного регулювання.

Метою статті є формування концептуальних підходів до оцінювання соціально-економічної ефективності пасажирського автомобільного транспортного комплексу країни.

Виклад основного матеріалу дослідження

У міжнародному середовищі оцінка соціальних результатів послуг, які надає пасажирський автомобільний транспортний комплекс, здійснюється на підставі формування позитивних змін у внутрішньому та зовнішньому соціальному

середовищі в системі управління автомобільним пасажирським транспортом. В умовах нестабільного внутрішнього середовища та агресивної політики зовнішнього оточення оцінка соціально-економічної ефективності послуг пасажирського автомобільного транспортного комплексу, як соціально значимого виду економічної діяльності повинна проводитися, як на мікрорівні, так і на макрорівні.

Базовим завданням державного регулювання у сфері пасажирського автомобільного транспортного комплексу є забезпечення умов якісного, безпечного, комфортного, соціально-направленого й ефективного переміщення пасажирів у визначених напрямках внутрішнього та зовнішнього середовища.

Метою соціально-економічної політики пасажирського автомобільного транспортного комплексу на макрорівні є:

- забезпечення балансу інтересів між органами державної влади, користувачами послуг та суб'єктами господарювання в системі пасажирського автомобільного транспортного комплексу;
- розвиток державного сегменту в системі пасажирського автомобільного транспортного комплексу, що дозволить контролювати ціноутворення на ринку перевезень;
- забезпечення якісного, сучасного та безпечного функціонування пасажирського автомобільного транспортного комплексу;
- формування пріоритетного розвитку сегментної складової пасажирського автомобільного транспортного комплексу з урахуванням соціально-економічних аспектів;
- оптимізація діяльності складових пасажирського автомобільного транспортного комплексу;
- забезпечення доступності та якості послуг для пасажирів з обмеженими фізичними можливостями, підвищення рівня якості та безпеки перевезень зазначеної категорії осіб;
- належний захист прав споживачів пасажирського автомобільного транспортного комплексу;
- захист національного ринку послуг пасажирського автомобільного транспортного комплексу від агресивної політики зовнішнього оточення;
- розвиток конкуренції та обмеження монополії на ринку пасажирського автомобільного транспортного комплексу;
- застосування сучасних у міжнародному середовищі транспортних технологій та реалізація транзитного потенціалу пасажирського автомобільного транспортного комплексу
- формування кадрового потенціалу та зайнятості населення країни;
- раціональне використання ресурсів та енергоефективність;
- забезпечення охорони довкілля від шкідливого впливу елементів пасажирського автомобільного транспортного комплексу;

— орієнтація стратегічного розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу з урахуванням європейської інтеграції країни.

Соціально-економічні аспекти на мікрорівні пасажирського автомобільного транспортного комплексу, ступінь досягнення яких є соціально-економічні результати, полягають у наступному:

- формування соціально-спрямованого розвитку сегменту пасажирського автомобільного транспортного комплексу;
- використання сучасного, екологічно безпечного та доступного автопарку;
- розвиток мережі маршрутів громадського пасажирського автомобільного транспортного комплексу з урахуванням фактору соціальної значущості;
- справедлива система ціноутворення на послуги пасажирського автомобільного транспортного комплексу з урахуванням платоспроможності населення відповідного географічного сегменту;
- формування компетентного підходу щодо персоналу сегменту пасажирського автомобільного транспортного комплексу;
- формування системи регулювання трудових відносин відповідно зі стратегічними орієнтирами розвитку сегменту пасажирського автомобільного транспортного комплексу, на підставі консолідації інтересів між суб'єктами трудових відносин;
- формування сучасної системи мотивації найманих працівників з урахуванням інтенсивних та екстенсивних факторів розвитку;
- започаткування корпоративної соціально-спрямованої програми, для задоволення сучасних потреб найманих працівників;
- розвиток корпоративної культури, забезпечення соціально-економічної стабільності і сприятливого морально-психологічного клімату у трудових відносинах;
- формування належної взаємодії з органами місцевого самоврядування для створення сприятливих соціально-економічних умов розвитку всіх компонентів пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

На нашу думку, під соціальною ефективністю в системі пасажирського автомобільного транспортного комплексу слід розуміти ступінь досягнення цілей суб'єкта господарювання, пов'язаних з реалізацією принципів соціальної відповідальності та справедливості, соціального захисту та партнерства з урахуванням ринкових відносин.

Необхідно зауважити, що соціальна ефективність за багатьма ознаками охоплює інституційну, бюджетну і частину економічної ефективності з явно вираженими соціально-спрямованими результатами діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Відповідальність і справедливість, компетентність та доступність, соціальний захист і партнерство – базові принципи соціально-спрямованої політики та виступають найбільш загальними для оцінки соціально-економічної ефективності діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

У багатьох наукових дослідженнях також застосовуються інші принципи визначення соціально-економічної ефективності, які більш менш підходять до застосування у пасажирському автомобільному транспортному комплексі:

- формалізований методичний інструментарій оцінювання соціально-економічної ефективності діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу не замінює економічні рішення, а забезпечує аналітичною інформацією систему управління для їх прийняття;
- максимізація відповідного ефекту – основна перевага надається способу управління пасажирським автомобільним транспортним комплексом із максимальним соціально-економічним ефектом. Необхідно зауважити, що під максимальним соціально-економічним ефектом розуміється чистий потік, який підлягає максимізації за рахунок різниці між громадськими вигодами і суспільними витратами, але компоненти витрат і отриманих результатів слід оцінювати з урахуванням екстерналій;
- вплив часового фактору – динамічність параметрів зовнішнього і внутрішнього середовища функціонування сегментів пасажирського автомобільного транспортного комплексу; розриви в часі між створенням відповідних благ та їх оплатою;
- врахування найбільш істотних наслідків функціонування сегментів пасажирського автомобільного транспортного комплексу, кількісного та якісного походження. У визначенні соціально-економічної ефективності повинні прийматися не тільки внутрішні ефекти, пов'язані з функціонуванням сегментів пасажирського автомобільного транспортного комплексу, але і зовнішні екстерналії, у тому числі технічні, матеріальні та нематеріальні;
- врахування факторів внутрішньополітичного середовища, які впливають на результати діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу;
- врахування впливу макроекономічних показників, насамперед, інфляції та можливість застосування розрахункового ціноутворення, яке покликане усунути спотворення, які привносяться відповідними компонентами національної економіки (податкове навантаження, неповною зайнятістю ресурсів тощо);
- врахування наявності значної кількості суб'єктів господарської діяльності у пасажир-

ському автомобільному транспортному комплексі країни, врахування розбіжності їх мети та завдань. Визначене, максимально конкретизує соціально-економічну ефективність, яка характеризує зростання суспільного добробуту. У зв'язку з цим при оцінюванні соціально-економічної ефективності визначається пріоритетне розподілення ефекту між відповідними суб'єктами;

- врахування впливу факторів зовнішнього агресивного середовища, яке впливає на результати діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу;
- врахування у кількісній та якісній формі впливу невизначеностей і ризиків, які супроводжують діяльність сегментів пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

В умовах сьогодення є деякі питання щодо визначення узагальнюючого (інтегрального) показника соціально-економічних результатів діяльності сегментів пасажирського автомобільного транспортного комплексу, а також їх соціально-економічної ефективності.

Необхідно визначити, що у наукових працях [1-5] існують розроблені методологічні підходи до вирішення визначеного аспекту.

Видатні науковці, Самуельсон П., Харрод Р., Гелбрейт Д., Хансен Е., започаткували концепцію державного добробуту, у якій зазначено, що держава повинна сформувати комплекс інститутів, мета яких полягає у втручанні в соціальну й економічну сферу життя для забезпечення повної зайнятості населення, високого рівня доходів і конкурентоздатних цін, а також програми соціально-економічної допомоги деяким категоріям населення країни. Це одна з багатьох концепцій існування правової держави у глобальному середовищі. Необхідно зазначити, що держава добробуту – це один із специфічних різновидів соціальної спрямованості країни, який розглядається з урахуванням сегментної складової національної економіки.

У своїй теорії «держави загального добробуту» видатний американський економіст Пол Самуельсон пропонує за допомогою «перерозподілу оподаткування і за допомогою можливостей, які надаються освітою, яке дозволяє послабити фактор нерівності стартових умов, злегка наблизити систему до ідеї великого рівності» [1]. Зауважимо, що Пол Самуельсон приділяв значну увагу якісним показниками суспільного добробуту.

На макроекономічному рівні нами пропонується застосовувати термін державного соціального добробуту – це поняття, яке узагальнено характеризує соціально-економічну політику держави, яка забезпечує зростання соціально-значимих складових для суспільства.

Метою утворення державного соціального добробуту є забезпечення для населення країни

таких умов, які будуть стимулом у сприйнятті існуючого суспільного та соціально-економічного устрою, а також створення прийнятних умов повсякденного життя з урахуванням фактору розвитку.

Разом з Полом Самуельсоном питаннями суспільного добробуту займався Уильям Нордхаус. Згідно їх досліджень, валовий внутрішній продукт – це відображення надмірного матеріалізму суспільства, яке присвятило себе нескінченному виробництву непотрібних товарів. Науковцями запропонований досконаліший вимірвач національного добробуту, який називається чистий економічний добробут.

З чистого економічного добробуту усунена значна кількість компонентів валового внутрішнього продукту, які не впливають на добробут окремих осіб. Також необхідно відмітити, що деякі важливі елементи споживання, не включені у валовий внутрішній продукт, але у чистому економічному добробуті зазначаються. Чистий економічний добробут, згідно П. Самуельсона і У. Нордхауса, – це скоригований індикатор національного випуску, який містить лише ті компоненти споживання і інвестицій, які безпосередньо сприяють економічному процвітанню окремих осіб суспільства.

На думку К. Оффе і У. Проїсса, сутність держави загального добробуту полягає не у революційному перетворенні соціального та економічного порядку і не у формуванні громадян, здатних до автономного розгляду загального блага, а у відтворенні надійних робітників. «Ніде держава загального добробуту не створювалася для формування повноправних громадян шляхом поліпшення їхніх здібностей щодо відповідальних і зважених суджень при одночасному виході за межі їхніх безпосередніх соціальних і економічних інтересів» [6].

Дослідження міжнародного досвіду становлення і функціонування соціально спрямованої державної політики доводять відсутність її єдиної моделі у міжнародному середовищі.

Необхідно констатувати, що соціальна держава є досить загальною категорією, якій притаманні різні ознаки. Саме тому вона не може бути піддана докладній правовій стандартизації або уніфікованою. Питання про її зміст відкривається для вільного обговорення, а тому існує значна кількість визначень, класифікацій, трактувань тощо.

На рис. 1 запропоновано концептуальні положення до оцінювання соціально-економічної ефективності пасажирського автомобільного транспортного комплексу в трансформаційних умовах національної економіки.

Використовуючи розглянутий методологічний підхід до визначення показника державного соціального добробуту, можна запропонувати базовий соціально-економічний результат

діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Соціально-економічний результат діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу складається: з чистого фінансового результату; іншого сукупного доходу; недоотриманих доходів; витрат, пов'язаних з підвищенням суспільного добробуту.

Чистий фінансовий результат – прибуток або збиток від основної діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Інший сукупний дохід – доходи і витрати, які не включені до фінансових результатів пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Недоотримані доходи – умовні доходи, які не отримані під впливом відповідних факторів внутрішнього та зовнішнього середовища. Витрати, пов'язані з підвищенням суспільного добробуту – соціально-спрямовані витрати.

Індикатор соціально-економічної ефективності пасажирського автомобільного транспортного комплексу може бути представлений як відношення соціально-економічного результату діяльності до використаних ресурсів.

Для моніторингу, діагностики та оцінювання соціально-економічної ефективності діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу, необхідне розмежування її прямих результатів і кінцевих соціальних результатів, а також визначення індикаторів, які характеризують ступінь вирішення поставлених завдань та досягнення мети. Прямі результати – це обсяг суспільних благ; загальний та сегментний обсяг послуг або робіт пасажирського автомобільного транспортного комплексу та інше.

Таким чином, запропоновані концептуальні положення до оцінювання соціально-економічної ефективності пасажирського автомобільного транспортного комплексу забезпечать методологічну підтримку державного регулювання даної галузі національної економіки.

Соціально-економічна ефективність інноваційно-інвестиційних проектів розвитку послуг пасажирського автомобільного транспортного комплексу, як було встановлено у дослідженні, має зовнішні та внутрішні складові. Основні положення соціального інноваційно-інвестиційного забезпечення у наукових дослідженнях дозволили сформулювати поняття «соціальних інвестицій», «соціальних інновацій», визначити індикатори ефективності соціального інвестування та соціальних інновацій, визначити роль системи державного регулювання у зазначених елементах.

Соціальні інновації – це процеси, результатом яких стають істотні і незворотні зміни у взаємодії між людьми, групами, що сприяє формуванню нових зв'язків і відносин між ними, спрямованих на задоволення нових духовних і інтелектуальних потреб, нових норм, появи організацій та зв'язків більш високого рівня [7].

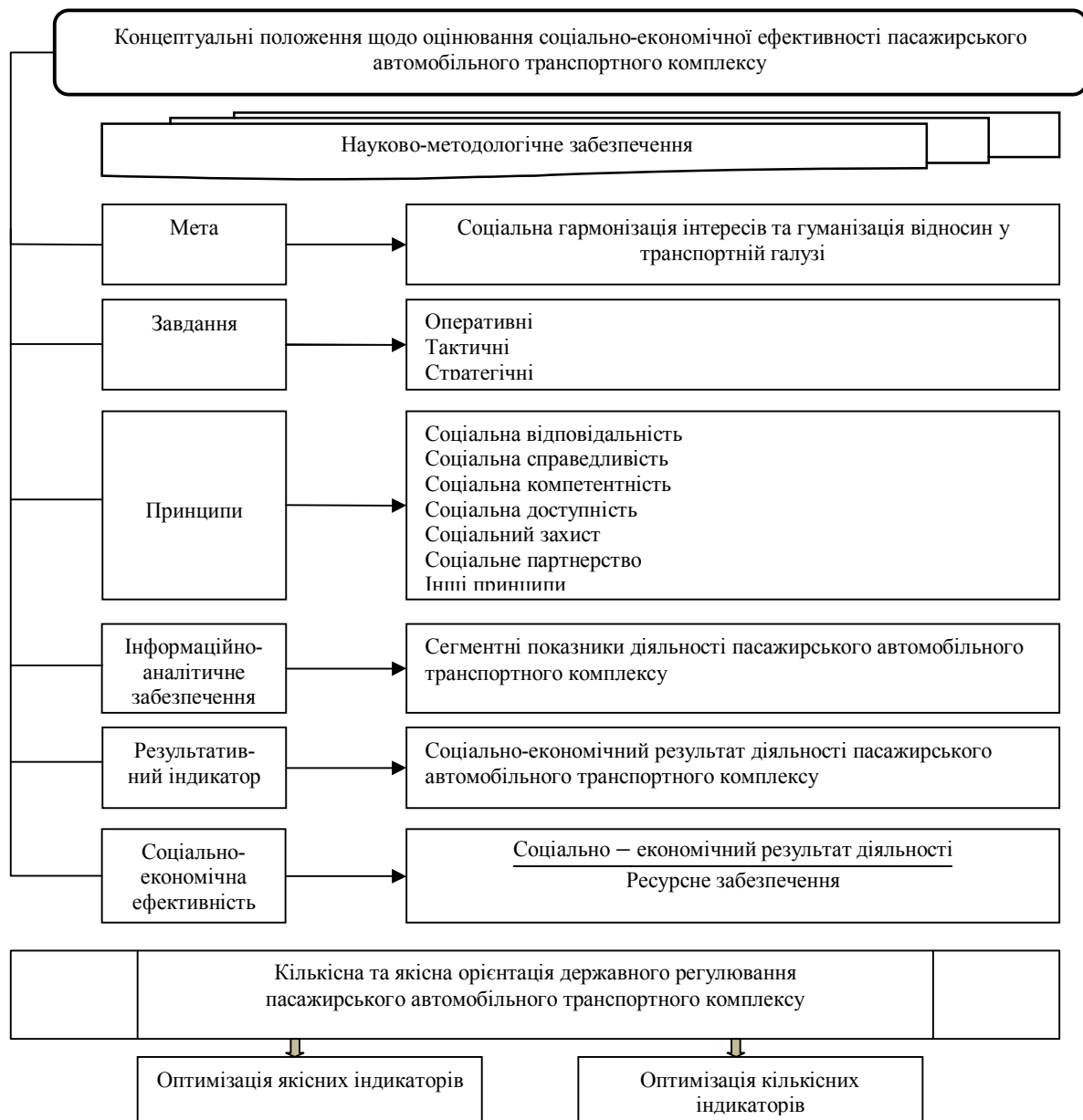


Рис. 1. Концептуальні положення до оцінювання соціально-економічної ефективності пасажирського автомобільного транспортного комплексу

Джерело: Власна розробка автора

Під інноваційно-інвестиційними соціальними процесами, на нашу думку, розуміється трансформаційні перетворення у соціальних сегментах або структурах і процесах, які призводять до зміни механізму функціонування соціальної системи національної економіки, у тому числі транспортного комплексу. У визначених аспектах також можуть суттєво змінюватися стратегічні пріоритети, джерела фінансування, технології, соціальні інститути тощо.

Інновації у наукових дослідженнях поділяються на дві групи: технологічні, які реалізуються шляхом відповідних перетворень у технологічній діяльності суб'єктів, і соціальні, які забезпечують зміну соціальних відносин у структурі національної економіки. Зазначений

поділ умовний через суттєву розпливчастість зазначених категорій в наукових роботах.

Соціальне інвестування – це процес залучення і використання зовнішніх та внутрішніх ресурсів суб'єктами національної економіки в інтересах їхнього соціально-економічного динамічного розвитку. Зауважимо, що соціальні інвестиції – це індикатор рівня і якості життя у національному суспільстві. У наукових дослідженнях сутність, роль, функціональність і значення соціальних інвестицій висвітлені на недостатньому рівні.

Значна кількість наукової спільноти під соціальними інвестиціями розуміє матеріальні, технологічні, фінансові, управлінські або інші ресурси, які направляються на реалізацію запланованих соціальних програм, сформованих з

урахуванням інтересів внутрішніх і зовнішніх суб'єктів у припущенні, що в майбутніх періодах суб'єктом господарювання буде отриманий певний соціальний і фінансово-економічний ефект. У зазначених аспектах, трактування сутності соціальних інвестицій позиціонується на мікрорівні.

На макроекономічному рівні, соціальні інвестиції – це ресурси державного або корпоративного сектору національної економіки, сформовані для вирішення будь-яких соціально-економічних питань суспільства. На нашу думку, це інвестиційна складова, яка спрямована на поліпшення якості життя та розвиток людського капіталу в трансформаційних умовах.

Необхідно відмітити, що терміни «соціальні інвестиції», «інвестиції в людський капітал», «інвестиції на поліпшення якості життя» тотожні.

Суб'єктами соціальних інвестицій повинні бути органи державної влади різних рівнів, державні, комунальні та приватні суб'єкти господарювання з будь-яким резидентським статусом.

На макроекономічному рівні метою соціальних інвестицій може бути підвищення національного доходу і рівня та якості життя у суспільстві. На мікрорівні – чистий фінансовий результат та підвищення рівня й якості життя людських ресурсів за допомогою задоволення матеріальних, фінансових і нематеріальних благ.

Ефективність у будь-якому проекті визначається відношенням отриманого результату до понесених витрат. Економічна ефективність, як кінцевий результат діяльності суб'єктів господарювання, характеризується вартісними або натуральними індикаторами.

Індикатори соціальної ефективності дають уявлення про кількісну сторону вирішених соціальних завдань, заради яких соціальний інноваційно-інвестиційний проект формувався та впроваджувався. Прикладом можуть бути непередбачені соціальні послуги, зниження рівня безробіття, збільшення народжуваності, покращення фізичного стану (здоров'я) тощо.

Індикатори соціально-економічної ефективності визначаються після визначення соціального ефекту (спектр індикаторів достатньо значний) через збільшення фізичного об'єму послуги та зниження поточних витрат суб'єктів соціальної сфери.

Економічна складова державного регулювання інноваційно-інвестиційної соціальної спрямованості пасажирського автомобільного транспортного комплексу полягає у виконанні наступного:

- забезпечення доступності транспортних послуг;
- перерозподіл необхідних соціальних послуг у транспортній галузі;
- фінансування соціальної інноваційної діяльності;
- фінансування соціальної інвестиційної діяльності;
- стимулювання соціального інноваційно-інвестиційного процесу;

- забезпечення ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі;
- інформаційно-аналітичний супровід соціального інноваційно-інвестиційного процесу.

Необхідно зазначити, що метою державного регулювання соціального інноваційно-інвестиційного процесу у пасажирському автомобільному транспортному комплексі – є досягнення оптимального варіанту взаємодії держави, інвесторів і споживачів в процесі підвищення рівня і якості життя в державі в умовах європейської інтеграції національної економіки.

З метою реалізації Стратегічного плану розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства, пасажирський автомобільний транспортний комплекс України потребує значної державної фінансової підтримки.

Фінансування – це залучення фінансових ресурсів у транспортну галузь. Вибір найкращого варіанту вкладення капіталу з метою отримувати максимального результату від використання доступних обмежених ресурсів передбачає співставлення цінності результату і цінності витрат, пов'язаних з досягненням цього результату. Під ефективністю розуміють співвідношення отриманих або очікуваних результатів діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу і витрат ресурсів. В основі визначення ефективності лежить поняття порівняльних переваг – переваги в використанні одних ресурсів перед іншими, яке забезпечує максимальну віддачу в галузі.

Результати діяльності та витрати – це ключові компоненти ефективної національної економіки, основні об'єкти фінансового, управлінського та статистичного аналізу пасажирського автомобільного транспортного комплексу зокрема.

Витрати – це втрата, перенесення вартості ресурсів в процесі господарської діяльності на послуги, які здійснюють суб'єкти транспортної галузі, вони відображаються у собівартості послуг і є орієнтиром при формуванні ціни реалізації послуг. Поняття витрати використовується для деталізації витрат, а також для позначення деяких особливих витрат, які не є витратами діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу, наприклад, позареалізаційні витрати, надзвичайні витрати тощо.

Результатом виробничо-сервісної діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу є виручка від реалізації послуг або дохід від реалізації транспортних засобів та устаткування за ціною, яка перевищує балансову.

Дослідження руху грошових коштів здійснюється у суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу при плануванні ліквідності та оцінки економічної ефективності інноваційно-інвестиційного процесу.

При оцінюванні економічної ефективності суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу розрізняють наступні результати діяльності:

- приватні;
- відокремлені;
- узагальнюючі;
- загальні.

Приватними індикаторами ефективності є показники рівня використання ресурсів суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу: матеріаломісткість, продуктивність праці, фондоддача, фондоемність і оборотність оборотних засобів.

Загальним результатом діяльності суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу є максимізація добробуту власників та зростання вартості бізнесу. Прагнення до максимізації загальних результатів діяльності, підприємницька активність та пов'язані з цим проблеми залежать від прав власності.

У наукових дослідженнях методи оцінювання економічної ефективності інноваційно-інвестиційного процесу поділяються на статичні і динамічні. Статичні методи – найменш трудомісткі і спрощені. Область застосування статичних методів у пасажирському автомобільному транспортному комплексі – прийняття відповідного рішення щодо придбання того чи іншого транспортного засобу, обладнання, ремонтної лінії, заміна зношеної техніки та обладнання тощо.

До статичних методів оцінки економічної ефективності суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу відносяться методи зіставлення загальних витрат, чистого фінансового результату, рентабельності та терміну окупності капіталовкладень.

В умовах нестабільного внутрішнього середовища та під впливом факторів агресивного оточення зовнішнього середовища, потенціал суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу змінюється, тому, чим менше термін окупності, тим менше ймовірність прорахунків у плануванні майбутніх доходів і, відповідно, мінімальний ризик їх неотримання у трансформаційних умовах.

Статичними критеріями оптимальності вибору найбільш ефективного варіанту інноваційно-інвестиційного процесу у суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу є мінімум загальних витрат, максимум чистого фінансового результату і рентабельності, мінімальний термін окупності.

В розрахунках ефективності для коректного порівняння варіантів необхідно забезпечити їх порівняння за наступними критеріями: обсягами автотранспортних послуг, стандартами якості автотранспортних послуг та інші.

Динамічні методи оцінки ефективності інноваційно-інвестиційного процесу суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу застосовують тоді, коли показники діяльності змінюються з періоду в період, наприклад, при розвитку суб'єкта національної економіки, коли діапазон планування неможливо обмежити одним, окремо визначеним відрізком часу. Динамічні методи засновані на теорії

грошових потоків і враховують фактор часу в оцінюванні. Елементами динамічних методів виступають: метод поточної вартості, метод розширеної вартості, метод анuitету.

Найбільш поширеним динамічним методом оцінки ефективності інноваційно-інвестиційного процесу суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу є метод дисконтованої вартості, а критеріями служать наступні загальновідомі у міжнародній практиці показники ефективності: чистий грошовий потік; чиста теперішня вартість; внутрішня процентна ставка або внутрішня норма прибутковості; індекс прибутковості; період повернення капіталу або дисконтований термін окупності.

Для оцінки економічної ефективності інноваційно-інвестиційного процесу формується аналітична таблиця грошових потоків з бізнес-плану розвитку послуг суб'єкта оцінювання. Тут грошові потоки оцінюються в розрізі операційної, інвестиційної та фінансової діяльності суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Поряд з оцінкою доцільності вкладення капіталу суб'єктом, важливим завданням оцінки ефективності інноваційно-інвестиційного процесу є обґрунтування отримання довгострокових позикових коштів. В умовах сьогодення кредитні установи висувають жорсткі умови до порядку звернення за кредитом, проводять експертизу розроблених бізнес-планів тощо. Кредитоспроможність інноваційно-інвестиційного процесу підтверджують розрахунки економічної ефективності, оцінка ризиків, дотримання принципів фінансування, надані позичальником гарантії та інше.

Концептуальні основи оптимального співвідношення результатів і витрат, а також принципи розрахунку показників економічної ефективності можуть бути використані при оцінюванні економічної ефективності інноваційно-інвестиційного процесу суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Для оцінки доцільності інноваційно-інвестиційного процесу необхідно визначити економічні результати інвестицій, а також пов'язані з ними непередбаченими витратами.

Викладений підхід до оцінювання ефективності інноваційно-інвестиційного процесу з деякими змінами використаний у визначенні економічної ефективності розвитку послуг пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Основна відмінність розрахунку розглянутого економічного ефекту стосується використання не абсолютних, а приросних величин. Наступна відмінність пов'язана з розрахунком річного економічного ефекту, який не вимагає дисконтування витрат суб'єкта господарювання:

$$E_p = \Delta B + (K_{\text{эф}} \times \Delta I), \quad (1)$$

де E_p – річний економічний ефект;

ΔB – зміна поточних витрат (собівартості) наданих послуг суб'єктом транспортної галузі;

ΔI – зміна капіталовкладень;

$K_{\text{еф}}$ – коефіцієнт ефективності.

Необхідно відмітити, що коефіцієнт ефективності – це величина, зворотна терміну повернення інвестицій.

Дослідження наукових розробок, щодо оцінювання ефективності, дає підстави констатувати, що загальноприйнятого науково-обґрунтованого методичного забезпечення визначення ефективності інноваційно-інвестиційного процесу поки відсутнє. У наукових працях дослідників відсутній єдиний підхід до оцінювання результатів функціонування і розвитку послуг суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу як об'єкта соціального інноваційно-інвестиційного спрямування. Відсутні єдині критерії ефективності, але запропоновані методи її вимірювання дозволяють враховувати лише результативність окремих елементів системи управління суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу або отримувати непряму кількісну оцінку економічного ефекту функціонування системи в цілому.

Існуючий методичний супровід з аналізу та оцінювання ефективності розвитку послуг пасажирського автомобільного транспортного комплексу далеко не в повній мірі задовольняє висунутим вимогам ринкового середовища. Оцінювання ефективності, запропоноване на основі показників, які характеризують лише окремі параметри процесу надання послуг або тільки його результати, є досить однобічними і не можуть бути основою для формування позитивного висновку щодо інноваційно-інвестиційного процесу. Необхідно відмітити, що практично все сучасне методичне забезпечення не пропонує механізм зазначеного оцінювання.

Ефективність розвитку послуг пасажирського автомобільного транспортного комплексу може бути повністю охарактеризована тільки системою взаємозалежних кількісних та якісних показників, розрахунок яких заснований на встановлених принципах.

Дослідженнями встановлено, що ефективність інноваційно-інвестиційного процесу суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу проявляється в непрямому ефекті, ефективності споживання транспортних послуг, і в прямому ефекті – результати прямого впливу керуючої системи на об'єкт регулювання.

У запропонованому оцінюванні ефективності інноваційно-інвестиційного процесу в системі розвитку послуг суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу зроблена спроба зведення індикатора непрямого ефекту до індикатора річного економічного ефекту зазначеного у вартісних одиницях виміру.

Зауважимо, що сама по собі оцінка економічної ефективності інноваційно-інвестиційного процесу є недостатньою для прийняття стратегічних інноваційно-інвестиційних рішень, якщо не буде визначена потенційна можливість реалізації

проекту розвитку послуг суб'єктом пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Тому вихідна інформація передбачає проведення дослідження та здійснення попереднього оцінювання інноваційно-інвестиційних планів.

У процесі попереднього дослідження здійснюється відбір планів, при цьому в якості критеріального параметру застосовується оцінка витрат на реалізацію запланованого плану. Визначений за основу план проходить ітеративну експертизу з позиції ресурсного забезпечення, але перед цим здійснюється оцінювання надійності, яка розглядається як інтегральна та випереджає ресурсне дослідження. Необхідно зазначити, що завідомо безнадійні проекти знімаються з подальшої експертизи.

Дослідження ресурсної реалізованості інноваційно-інвестиційного процесу зазвичай здійснюється за наступними етапами:

- дослідження наявності ресурсів за всіма компонентами пасажирського автомобільного транспортного комплексу;
- варіативні розрахунки використання ресурсів суб'єктами інноваційно-інвестиційного процесу пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Відповідно при нестачі ресурсного забезпечення повертаються до вихідної інформації, модифікують інноваційно-інвестиційний процес або розробляють заходи щодо формування додаткової ресурсної бази.

Треба зазначити, що джерелами ресурсного забезпечення може виступати не тільки внутрішнє середовище пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Достатньо важливим джерелом формування ресурсів є зовнішній ринок.

У транспортній галузі оцінювання економічної реалізованості інноваційно-інвестиційного розвитку послуг суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу передбачає визначення їх базових техніко-економічних індикаторів. Особливу увагу заслуговують – оцінка ефективності та термін повернення.

У ринкових умовах недостатньо рентабельні інноваційно-інвестиційні процеси суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу можуть бути піддані повторному дослідженню на предмет підвищення їх ефективності.

Необхідно зазначити, що пасажирський автомобільний транспорт відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку Одеської області. До складу пасажирської автомобільної мережі області входять 79 суб'єктів підприємницької діяльності, у тому числі 47 юридичних осіб та 32 приватних підприємця. Щодня на внутрішньообласні маршрути для перевезення пасажирів області виходять 1079 автобусів, якими користується 507 000 мешканців області. На сьогодні в області функціонує 453 обласних автобусних маршрутів загального користування, з них: 109 – приміських; 344 – міжміських; 35 – сезонних. Послугами автобусного транспорту охоплено близько 96% сільських населених пунктів.

Необхідно зазначити, що сфера послуг громадського пасажирського автомобільного транспорту не відповідає сучасним вимогам як у технічному, так і в організаційному плані. На всіх рівнях державного регулювання необхідно розробити заходи спрямовані на оновлення рухомого складу, заміну маломісних та некомфортних транспортних засобів на комфортні автобуси більшої місткості та з ефективними показниками експлуатації, що дозволить покращити ситуацію та підвищити якість і безпеку перевезень пасажирів.

Через політичну та фінансово-економічну кризу знизились темпи оновлення транспортних засобів для перевезення пасажирів. На державному рівні для багатьох учасників пасажирського автомобільного транспортного комплексу характерні проблемні питання щодо компенсації втрат доходів автомобільних перевізників у зв'язку з перевезенням пільгових категорій громадян, а також визначення реального обсягу таких втрат.

У сучасних умовах господарювання на всіх рівнях не налагоджений систематичний та якісний збір інформації про пасажирські потоки, необхідний для планування та оптимізації маршрутів з метою збільшення соціально-економічної ефективності сегментів пасажирського автомобільного транспортного комплексу країни. Все це обумовлює необхідність посилення державної організаційної складової у сфері регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу на всіх рівнях.

Методичні підходи до оцінювання соціально-економічної ефективності інноваційно-інвестиційного процесу в розвиток послуг суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу полягають в обліку економічних наслідків реалізації інноваційно-інвестиційних планів, відображених в економії, отриманої населенням від надання послуг автомобільним пасажирським транспортом за соціальнонизкою вартістю. Зазначена економія розраховується як різниця між економічно обґрунтованою і фактичною вартістю перевезень.

Економічно обґрунтована вартість перевезення пасажирів формується на підставі запланованих витрат з урахуванням вимоги нормативної окупності інноваційно-інвестиційної складової.

Визначення складу витрат, які застосовуються для розрахунку вартості перевезення пасажирів, і оцінка їх обґрунтованості здійснюється на підставі: Податкового кодексу України [9]; Наказу Міністерства фінансів України «Про затвердження Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 16 «Витрати» [10]; Наказу Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту» [12].

У вартості перевезення пасажирів відображені наступні елементи затрат:

- матеріальні витрати;
- витрати на оплату праці;

- відрахування на соціальні заходи;
- амортизація;
- інші операційні витрати.

Витрати на матеріали, запасні частини та інші матеріальні ресурси, які використовуються, обліковуються за їх фактичною вартістю, прогнозні показники визначаються з урахуванням прогнозних індексів зміни цін, розроблених органами державної влади.

Витрати на оплату праці включають заробітну платню водіїв транспортних засобів, кондукторів. Необхідна кількість транспортних засобів на відповідних маршрутах визначається виходячи із затвердженого розкладу їх руху за всіма маршрутами з урахуванням коефіцієнта виходу на лінію. Витрати на оплату праці складаються, виходячи з нормативної чисельності та середньомісячної заробітної плати працівників суб'єкта пасажирського автомобільного транспортного комплексу, розрахованої на підставі тарифних ставок, відповідних доплат, премій тощо, які нараховуються відповідно до прийнятих у суб'єкта господарювання систем оплати праці, які відповідають галузевим тарифним угодам або колективним договорам.

Відрахування на соціальні заходи – нарахування єдиного соціального внеску (22% від витрат на оплату праці).

Амортизаційні нарахування на повне відновлення (знос) транспортних засобів у розрахунковому періоді здійснюється за методом, відображеним в обліковій політиці суб'єктів господарювання. Нарахування амортизації припиняється після закінчення нормативного терміну користування за умови повного перенесення усєї вартості на витрати суб'єкта господарювання.

Інші операційні витрати, пов'язані з функціонуванням суб'єкта пасажирського автомобільного транспортного комплексу, які не суперечать зазначеним у дослідженні діючим нормативно-правовим актам України.

Необхідно підкреслити, що у економічно-обґрунтованих тарифах враховується достатня величина прибутку, необхідного для забезпечення суб'єкта господарювання засобами на обслуговування залученого і позикового капіталу, власними коштами на розвиток, засобами для виплати дивідендів і фінансування за рахунок прибутку інших обґрунтованих витрат суб'єкта пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Розмір інноваційно-інвестиційного компоненту, який включається в розрахунки тарифів, визначається уповноваженим органом в установленому порядку як складова частина тарифу на основі плану розвитку суб'єкта пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Використовуючи методичні положення щодо формування тарифу на транспортні послуги можна розрахувати його доцільну величину, економічно-обґрунтований розмір якої визначається наступним чином:

$$EET = \left(BZ + \frac{BP \cdot (1+r)^t}{n \cdot t} \right) * K, \quad (2)$$

де EET – економічно-ефективний тариф;

BZ – витрати зміні;

BP – витрати постійні;

n – кількість клієнтів (планові показники);

r – середня відносна величина ставки рефінансування Національним банком України за період експлуатації транспортного засобу;

t – період експлуатації транспортного засобу;

K – коефіцієнт впливу негативних або позитивних факторів, які притаманні пасажирському автомобільному транспортному комплексу.

Для розрахунку соціально-економічної ефективності сегментної складової інноваційно-інвестиційного процесу розвитку послуг суб'єкта пасажирського автомобільного транспортного комплексу за економічно-обґрунтованим можна використовувати показник чистої приведеної вартості (NPV). Необхідно відмітити, якщо показник чистої приведеної вартості отримує позитивне значення у довгостроковому періоді, то це свідчить про тривалі терміни окупності сегменту інноваційно-інвестиційного процесу, який має високу соціальну значущість та його недостатню високу економічну ефективність.

Але необхідно зазначити, що соціальні наслідки реалізації інноваційно-інноваційного плану збільшення обсягів та якості послуг пасажирського автомобільного транспортного комплексу (за рахунок оновлення транспортних засобів) здійснюється на якісному рівні, тому як соціальна ефективність є більш важливою для суспільства.

Система управління пасажирським автомобільним транспортом є соціально-економічною та інфраструктурною складовою в системі державного регулювання національної економіки.

На підставі зазначеного, проекти розвитку сегментних складових пасажирського автомобільного транспортного комплексу є частиною системи інноваційно-інвестиційних процесів, які повинно координувати Міністерство інфраструктури України та органи місцевого самоврядування.

Одним з методів управління інноваційно-інвестиційними процесами у пасажирському автомобільному транспортному комплексі має бути індикативне управління, за рахунок створення умов і мотивацій господарюючим суб'єктам для залучення їх ресурсів з метою

вирішення задач національного розвитку транспортного комплексу країни.

Індикативне управління пасажирським автомобільним транспортним комплексом – це процес формування системи параметрів індикаторів, які характеризують стан і розвиток сегментної складової транспортної галузі національної економіки і відповідають державному соціально-економічному вектору розвитку, а також становлення заходів державного регулювання на соціальні і економічні процеси з метою досягнення вказаних індикаторів в трансформаційних умовах.

Індикативне управління у пасажирському автомобільному транспортному комплексі – поняття відносно нове, а тому набуває актуальності питання визначення соціально-економічного ефективного підходу до управління сегментною складовою транспортної галузі національної економіки.

У сьогоденнішніх умовах, політичної та економічної кризи, питання ефективності управління набувають важливого характеру. Індикативне управління має рекомендаційний характер і виступає пасивною формою управління життєдіяльністю сегментних складових національної економіки, зокрема транспортною галуззю.

Висновки

На протязі останніх років в системі державного регулювання сегментної складової національної економіки склався достатній рівень методології оцінювання транспортної інфраструктури макроекономічного середовища, яка забезпечує систему державного регулювання та достатній рівень функціональності органів транспортної галузі країни. Запропоновані концептуальні положення до оцінювання соціально-економічної ефективності пасажирського автомобільного транспортного комплексу забезпечать методологічну підтримку державного регулювання даної галузі національної економіки в умовах нестабільного внутрішнього та зовнішнього середовища. Задоволення потреб суспільства у якісних пасажирських автомобільних транспортних сполученнях має важливе соціально-економічне значення для національної економіки. Достатньо розвинена транспортна система є одним з стратегічних факторів задоволення соціально-економічних потреб суспільства та створює передумови для ефективного розвитку національного господарського комплексу країни.

Abstract

Prelude: Mechanism of the passenger motor vehicle is a complex socio-economic and infrastructural component in the system of state regulation of the transport sector of the country. The aim of the social component of state regulation of road passenger transport sector is to harmonize private interests and humanize relations associated with the provision of relevant services road passenger transport population. In an unstable macroeconomic environment deserves special attention of scientific and methodological support evaluation system of socio-economic efficiency of road passenger transport sector.

Purpose: Passenger motor transport complex is a real entity and full financial, economic and social relations in the national economy. Passenger motor transport complex in terms of transformation requires a modern methodological support for its regulation. Therefore, the purpose of the article is to develop conceptual approaches to evaluating socio-economic efficiency of road passenger transport complex.

Methods: Methodological and information is the foundation of scientific papers, periodicals materials, the resources of the Internet. The paper used methods: morphological semantic analysis and synthesis, dual approach of formalizing and organizing, graphic.

Results: The conceptual approaches to evaluating socio-economic efficiency of road passenger transport complex. The principles of social and economic efficiency of road passenger transport sector. The methodological approach to the determination of the state social welfare in the context of road passenger transport sector. A definition of the basic socio-economic performance of road passenger transport sector. Investigated segment components of state regulation of social innovation and investment orientation of road passenger transport sector. Presents the scientific approach to evaluating the effectiveness of the process of innovation and investment in the transport sector. An indicative for passenger motor transport complex.

Discussion: In recent years the system of state regulation segment component of the national economy has developed sufficient levels of assessment methodologies transport infrastructure, macroeconomic environment, which provides a system of state regulation and a sufficient level of functionality of the transport sector of the country. The proposed conceptual position to the evaluation of socio-economic efficiency of road passenger transport sector will provide methodological support state regulation of the industry of the national economy in an unstable internal and external environment. Meeting the needs of society in the quality of passenger road transport is of great socio-economic importance to the national economy. Suffice developed transportation system is one of the strategic factors meet social and economic needs of society and a prerequisite for the effective development of the national economic complex. Significant role in the activities of road passenger transport sector plays an effective implementation of the state transport policy, which is implemented through regulatory and normative and technical support, improve governance and regulation in relations and activities of road passenger transport complex.

JEL Classification: D23, Q13, I4.

Список літератури:

1. Самуэльсон П. Экономика / П. Самуэльсон. – М., 1993. Т. 2. – 375 с.
2. Пол Самуэльсон, Вильям Нордхаус. Экономика – М.: «Вильямс», 2014. – 1360 с.
3. Хансен Э. Послевоенная экономика США. – М.: Прогресс, 1966. – 147 с.
4. Харрод Р. Теория экономической динамики. – М.: ЦЭМИ, 2008. – 210 с.
5. Harrod R.F. Doctrines of Imperfect Competition // Quarterly Journal of Economics 48 (May 1934), pp. 442-470.
6. Оффе К. Демократические институты и моральные ресурсы / К. Оффе // Современная политическая теория. – М., 2001. – 226 с.
7. Побережець О.В. Теоретико-методологічні та практичні засади дослідження системи управління результатами діяльності промислового підприємства: [моногр.] / О.В. Побережець. – Херсон: Видавництво: Грінв Д.С., 2016. – 348 с.
8. Наказ Міністерства інфраструктури України від 21.12.2015 № 548 «Стратегічного плану розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства на період до 2020 року» [Електронний ресурс] / Інформаційний портал міністерства інфраструктури України. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/documents/358.html>.
9. Податковий кодекс України від 02.12.2010 № 2755-VI [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>.
10. Наказ Міністерства фінансів України «Про затвердження Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 16 «Витрати» від 31.12.1999 № 318 [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0027-00>.
11. Наказ Міністерства транспорту України від 10.02.2003 № 92 «Про затвердження Методичних рекомендацій щодо проведення системного економічного аналізу фінансово-господарської діяльності по здійсненню випереджувальних заходів запобігання банкрутству підприємств транспортно-дорожнього комплексу» [Електронний ресурс] / Інформаційний портал України. – Режим доступу: <http://ua-info.biz/legal/basege/ua-cmeaqu.htm>.
12. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 р. № 1175 «Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту» [Електронний ресурс] / Інформаційний портал України. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1146-09/print1464086403438007>.

13. Філіппова С.В. Система формування і забезпечення економічної безпеки підприємства [Електронний ресурс] / С.В. Філіппова, О.С. Дашковський // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2012. – № 2 (3). – С. 17-21. – Режим доступу до журн.: <http://www.economics.opu.ua/n3.html>.
14. Масленников Є.І. Методологічні та практичні засади дослідження системи управління фінансовою стійкістю промислового підприємства [моногр.] / Є.І. Масленников. – Одеса: Прес-кур'єр, 2015. – 316 с.
15. Maslennikov E.I. Strategic assessment of the financial sustainability of the industrial enterprise : [Електронний ресурс] / E.I. Maslennikov // Економіка: реалії часу. – 2014. – № 6 (16). – С. 111-115. – Режим доступу: <http://economics.opu.ua/files/archive/2014/No6/111-115.pdf>.
16. Yuri V. Kovtunenکو. Commercialization and technology transfer: the processes' contents and correlation in the innovative activity of industrial enterprise [Електронний ресурс] / Svitlana V. Filyppova, Yuri V. Kovtunenکو // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – №2 (7). – Одеса: ОНПУ, 2013. – С.33-38. – Режим доступу: <http://www.economics.opu.ua/n3.html>.
17. Ломачинська І.А. Вплив конвергенції фінансового та реального секторів на розвиток національної економіки України / І. Ломачинська, А. Кравцова // Вісник Одеського національного університету. Економіка. – 2012. – том 17, вип. 2. – С. 139-146.
18. Філіппова С.В. Аналітичні інструменти системи економічної безпеки суб'єктів господарювання: монографія / С.В. Філіппова, С.А. Нізяєва – Донецьк: Вид-во «Ноулдж» (Донецьке відділення), 2012. – 179 с.
19. Філіппова С.В. Інноваційна трансформація промислового сектору економіки України та механізми її регулювання: [Монографія] / С.В. Філіппова та ін.; під. ред. С.В. Філіппової. – Одеса: ВМВ, 2009. – 180 с.
20. Балан О.С. Прийняття інвестиційних рішень на підприємствах виробничої сфери: [моногр.] / О.С. Балан // Одеса: вид-во «ВМВ», 2014. – 417 с.
21. Дрьомін М.С. Маркетинговий аналіз транспортного ринку / М.С. Дрьомін // Економіка та підприємництво: зб. наук. пр. молодих учених та аспірантів / відп. ред. С.І. Дем'яненко. – К.: КНЕУ, 2010. – Вип. 9. – С. 99-106.
22. Рейцен Є.О. Місто – транспорт – економіка / Є.О. Рейцен, І.О. Бурба // Містобудування та територіальне планування. – К.: КНУБА, 2002. – Вип. 12. – С. 126-132.

References:

1. Samuelson, P. (1993). *Ekonomika [Economy]*. M. Vol. 2 [in Russian].
2. Pol Samuelson, & Vilyam Nordkhaus (2014). *Ekonomika [Economy]*. M.: "Vilyams" [in Russian].
3. Khansen, E. (1966). *Poslevoynnaya ekonomika SSHA [The post-war economy of the USA.]*. M.: Progress, 1966 [in Russian].
4. Kharrod, R. (2008). *Teoriya ekonomicheskoy dinamiki [Theory of economic dynamics]*. M.: TSEMI [in Russian].
5. Harrod, R.F. (1934, May). Doctrines of Imperfect Competition. *Quarterly Journal of Economics* 48, 442-470.
6. Offe, K. (2001). *Demokraticheskiye instituty i moralnyye resursy [Democratic Institutions and Moral Resources]*. *Sovremennaya politicheskaya teoriya*. M. [in Russian].
7. Poberezhets, O.V., & Ivanova, K.V. (2012). *Identyfikatsiya ta klasyfikatsiya nematerialnykh aktyviv ta problemy yikh vyznachennya [Identification and classification of intangible assets and problems of definition]*. *Ekonomika: realiyi chasu. Naukovyy zhurnal – Economics: time realities. Scientific journal*, 2(3), 98-104. Retrieved from <http://economics.opu.ua/files/archive/2012/N2/98-104.pdf> [in Ukrainian].
8. *Nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrayiny vid 21.12.2015 № 548 "Stratehichnoho planu rozvytku avtomobilnoho transportu ta dorozhnoho hospodarstva na period do 2020 roku"* [Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine from 21.12.2015 number 548 "Strategic Development Plan for road transport and road facilities for the period till 2020"]. (2015, 21 December). *Informatsiyyny portal ministerstva infrastruktury Ukrayiny – Ministry of Information Portal Infrastructure of Ukraine*. Retrieved from <http://mtu.gov.ua/documents/358.html> [in Ukrainian].
9. *Podatkovyy kodeks Ukrayiny vid 02.12.2010 № 2755-VI* [Tax Code of Ukraine from 02.12.2010 number 2755-VI]. (2010, 2 Decemder). *Verkhovna Rada Ukrayiny – Verkhovna Rada of Ukraine*. Retrieved from <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2755-17> [in Ukrainian].
10. *Nakaz Ministerstva finansiv Ukrayiny "Pro zatverdzhennya Polozhennya (standartu) bukhhalterskoho obliku 16 "Vytraty" vid 31.12.1999 № 318* [Order of the Ministry of Finance of Ukraine "On Approval of the Regulations (standard) accounting 16 "Costs" of 31.12.1999 number 318]. *Verkhovna Rada*

- Ukrayiny – Verkhovna Rada of Ukraine. Retrieved from <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0027-00> [in Ukrainian].
11. Nakaz Ministerstva transportu Ukrayiny vid 10.02.2003 № 92 "Pro zatverdzhennya Metodychnykh rekomendatsiy shchodo provedennya systemnoho ekonomichnoho analizu finansovo-hospodarskoyi diyalnosti po zdiysnennyu vyperedzhuvalnykh zakhodiv zapobihannya bankrut-stvu pidpryyemstv transportno-dorozhnoho kompleksu" [Order Ministry of Transport of Ukraine from 10.02.2003 number 92 "On approval of guidelines for the conduct systematic economic analysis of financial and economic activities to implement proactive measures to prevent bankruptcy transport system"]. (2003, 02 February). Informatsiynyy portal Ukrayiny – Ukraine Information website. Retrieved from <http://ua-info.biz/legal/basege/ua-cmeaqu.htm> [in Ukrainian].
 12. Nakaz Ministerstva transportu ta zvyazku Ukrayiny vid 17.11.2009 r. № 1175 "Pro zatverdzhennya Metodyky rozrakhunku taryfiv na posluhy pasazhyrskoho avtomobilnoho transportu" [Order of the Ministry of Transport and Communications of Ukraine dated 17.11.2009. Number 1175 "On approval of the method of calculating tariffs for transport services"]. (2009, 17 November). Informatsiynyy portal Ukrayiny – Ukraine Information website. Retrieved from <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1146-09/print1464086403438007> [in Ukrainian].
 13. Filyppova, S.V., & Dashkovskyy, O.S. (2012). Systema formuvannya i zabezpechennya ekonomichnoyi bezpeky pidpryyemstva [The system formation and ensuring economic security]. *Ekonomika: realiyi chasu. Naukovyy zhurnal – Economics: time realities. Scientific journal*, 2 (3), 17-21. Retrieved from <http://www.economics.opu.ua/n3.html> [in Ukrainian].
 14. Maslennikov, Ye.I. (2015). Metodolohichni ta praktychni zasady doslidzhennya systemy upravlinnya finansovoyu stiykisty promyslovoho pidpryyemstva [Methodological and practical bases of research management system financial stability of industrial enterprise]. Odesa: Pres-kuryer [in Ukrainian].
 15. Maslennikov, E.I. (2014). Strategic assessment of the financial sustainability of the industrial enterprise. *Ekonomika: realiyi chasu. Naukovyy zhurnal – Economics: time realities. Scientific journal*, 6 (16), 111-115. Retrieved from <http://economics.opu.ua/files/archive/2014/n6.html>.
 16. Filyppova, S.V., & Kovtunenکو, Yu.V. (2013). Sommercialization and technology transfer: the processes contents and correlation in the innovative activity of industrial enterprise. *Ekonomika: realiyi chasu. Naukovyy zhurnal – Economics: time realities. Scientific journal*, 2 (7), 33-38. Retrieved from <http://www.economics.opu.ua/n3.html>.
 17. Lomachynska, I.A., & Kravtsova, A. (2012). Vplyv konverhentsiyi finansovoho ta realnoho sektoriv na rozvytok natsionalnoyi ekonomiky Ukrayiny [The impact of the convergence of the financial and real sectors of the national economy development of Ukraine]. *Visnyk Odeskoho natsionalnoho universytetu. Ekonomika. – Bulletin of the Odessa National University. Economy. Vol. 17, issue 2, 139-146* [in Ukrainian].
 18. Filyppova, S.V., & Nizyayeva, S.A. (2012). Analitychni instrumenty systemy ekonomichnoyi bezpeky subyektiv hospodaryuvannya [Analytical Instruments system of economic security entities]. Donetsk: Vyd-vo "Noulidzh" (Donetske viddilennya) [in Ukrainian].
 19. Filyppova, S.V. et al. (2009). Innovatsiyna transformatsiya promyslovoho sektoru ekonomiky Ukrayiny ta mekhanizmy yiyi rehulyuvannya [Innovative transformation of the industrial sector of Ukraine's economy and its regulation mechanism]. Odesa: VMV [in Ukrainian].
 20. Balan, O.S. (2014). Prynyattya investytsiynykh rishen na pidpryyemstvakh vyrobnychoyi sfery [Investment decisions at the enterprises of industrial sphere]. Odesa: vyd-vo "VMV" [in Ukrainian].
 21. Dromin, M.S. (2010). Marketynhovyy analiz transportnoho rynku [Marketing analysis of the transport market]. *Ekonomika ta pidpryyemnytstvo: zb. nauk. pr. molodykh uchenykh ta aspirantiv – Economics and Business: Coll. Science. pr. of young scientists and graduate students. S.I. Demyanenko (Ed.). K.: KNEU. Issue 9, 99-106* [in Ukrainian].
 22. Reytsen, Ye.O., & Burba, I.O. (2002). Misto – transport – ekonomika [The city – Transport – Economy]. *Mistobuduvannya ta terytorialne planuvannya. K.: KNUBA. Issue 12, 126-132* [in Ukrainian].

Надано до редакційної колегії 13.04.2016

Ільченко Діана Анатоліївна / Diana A. Ilchenko
Diana.Ver@inbox.ru

Посилання на статтю / Reference a Journal Article:

Концептуальні підходи до оцінювання соціально-економічної ефективності пасажирського автомобільного транспортного комплексу [Електронний ресурс] / Д. А. Ільченко // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2016. – № 3 (25). – С. 197-209. – Режим доступу до журн.: <http://economics.opu.ua/files/archive/2016/n3.html>