

УДК 625.7:656.13

Деділова Т.В.
кандидат економічних наук,
доцент кафедри економіки підприємства
Харківського національного автомобільно-дорожнього університету

Пушкарьова Н.А.
студентка
Харківського національного автомобільно-дорожнього університету

Кабанець М.С.
студентка
Харківського національного автомобільно-дорожнього університету

АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ КОНЦЕПЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ЦІЛЬОВОЇ ПРОГРАМИ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

ANALYSIS OF EFFECTIVENESS CONCEPT OF STATE TARGET PROGRAM IMPROVEMENT OF ROAD SAFETY IN UKRAINE

АНОТАЦІЯ

У статті проведено аналіз ефективності реалізації Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні за напрямом отримання ефекту від поліпшення експлуатаційних показників автомобільних доріг за рахунок їх фінансування з альтернативних фінансових джерел згідно з планом розподілу фінансових ресурсів та ефекту від зниження витрат на лікування хворих із травмами внаслідок дорожньо-транспортних пригод.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, дорожньо-транспортна пригода, автомобільні дороги, транспорт, збитки, ефект, оцінка.

АННОТАЦИЯ

В статье проведен анализ эффективности реализации Концепции Государственной целевой программы повышения уровня безопасности дорожного движения в Украине для получения эффекта от улучшения эксплуатационных показателей автомобильных дорог за счет их финансирования из альтернативных финансовых источников согласно плану распределения финансовых ресурсов и эффекта от снижения затрат на лечение больных с травмами, полученными в результате дорожно-транспортных происшествий.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, автомобильные дороги, транспорт, ущерб, эффект, оценка.

ANNOTATION

The article is analyzed the effectiveness of implementation of the Concept of the State target program to improve road safety in Ukraine in the direction of obtaining the effect of improving operational indicators of highways by funding from alternative financing sources in according to the plan of allocation of financial resources and in the direction of obtaining the effect of the reduction of the cost of treatment of patients with injuries resulting from road accidents.

Keywords: road safety, traffic accident, motor roads, transport, losses, effect, evaluation.

Постановка проблеми. Європейський вектор руху України зумовлює актуальність перебудови вітчизняної системи автомобільного транспорту та дорожнього господарства відповідно до вимог технічних стандартів якості провідних країн ЄС щодо розвитку та функціонування українського транспортно-дорожнього комплексу в цілому. За цих умов особливого розгляду потребують питання

підвищення рівня безпеки дорожнього руху (БДР), загальний стан якої останнім часом вимагає від керівництва держави вживання відповідних заходів на всіх рівнях управління.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні присвячено роботи П.Ф. Горбачова, І.А. Дмитрієва, І.С. Наглюка, В.К. Мироненка, В.П. Поліщука, Є.Б. Решетнікова, В.Г. Шинкаренка та ін.

Однак сучасне функціонування транспортно-дорожнього комплексу України в контексті фінансово-економічної кризи висуває нові умови щодо розгляду цієї проблеми з позиції економічного аналізу.

Мета статті полягає в економічному детермінованому факторному аналізі ефективності реалізації Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні за основними її напрямками та з урахуванням реальних термінів її дії.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розроблення Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 р. (далі – Програма) передбачає фінансування заходів з підвищення безпеки дорожнього руху з урахуванням норм та досвіду країн Європейського Союзу щодо створення безпечних умов дорожнього руху, підвищення ефективності державного регулювання та контролю в даній сфері, вдосконалення організації дорожнього руху та системи підготовки водіїв, розвиток системи надання допомоги потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах, підвищення рівня усвідомлення необхідності дотримання вимог безпеки дорожнього руху його учасниками.

Для оцінки ефективності реалізації Програми за період 2012–2014 рр. (від дати затвердження до періоду дострокового припинення

діяльності Програми Розпорядженням Кабміну з метою економії бюджетних коштів [10]) пропонується розгляд двох основних стратегічних напрямів:

Напрямок 1. Ефект від поліпшення експлуатаційних показників автомобільних доріг за рахунок їх фінансування з альтернативних фінансових джерел згідно з планом розподілу фінансових ресурсів Програми.

Напрямок 2. Ефект від зниження витрат на лікування хворих із травмами внаслідок ДТП.

Оцінку ефективності реалізації Програми доцільно проводити з використанням сучасного інструменту – економічного факторного аналізу.

При цьому під економічним факторним аналізом розуміється поступовий перехід від вихідної факторної системи до кінцевої факторної системи, розкриття повного набору прямих, кількісно вимірних факторів, що роблять вплив на вимір результативного показника.

У загальному випадку ефект від реалізації Програми від 2012 до 2016 р. станом на момент припинення її діяльності в 2014 р. за двома визначеними стратегічними етапами доцільно представити так:

$$E_{prg}^{2012-2014} = E_{prg}^I + E_{prg}^{II}, \quad (1)$$

де E_{prg}^I, E_{prg}^{II} – ефекти від реалізації Програми на I та II етапі відповідно.

При цьому особливий інтерес становить прогнозування результатів ефективності реалізації саме другого завершального етапу E_{prg}^{II} (2013–2014 рр.) щодо періоду 2012–2013 рр.:

Своєю чергою, ефект від реалізації I та II етапів визначається такою адитивною детермінованою двофакторною моделлю:

$$E_{prg}^I = E_1^I + E_2^I, \quad (2)$$

$$E_{prg}^{II} = E_1^{II} + E_2^{II}, \quad (3)$$

де $E_1^I, E_2^I, E_1^{II}, E_2^{II}$ – ефекти від реалізації першого та другого напрямів підвищення рівня безпеки дорожнього руху.

Ефекти від реалізації першого напрямку Програми (E_1^I, E_1^{II}) – це ефект від поліпшення ек-

сплуатаційних показників автомобільних доріг за рахунок їх фінансування з альтернативних фінансових джерел згідно з планом розподілу фінансових ресурсів Програми, а ефект від реалізації другого напрямку (E_2^I, E_2^{II}) – ефект від зниження витрат на лікування хворих із травмами внаслідок ДТП.

Ефект від поліпшення експлуатаційних показників автомобільних доріг за рахунок альтернативних фінансових джерел, згідно з планом розподілу фінансових ресурсів програми, можна виразити абсолютним приростом обсягів фінансування на покращення експлуатаційних характеристик автомобільних доріг країні за рахунок інших коштів, в якому ΔF_{2012} та ΔF_{2014} – це початкові рівні досліджуваних рядів динаміки:

$$E_1^I = \Delta F^{(I)} = F_{2013} - F_{2012}; \quad (4)$$

$$E_1^{II} = \Delta F^{(II)} = F_{2014} - F_{2013}. \quad (5)$$

Ефект від зниження витрат на лікування хворих із травмами внаслідок ДТП визначається виходячи із середньорічної кількості хворих, що отримали травми внаслідок ДТП, їх середнього терміну перебування на лікарняному ліжку та вартості медикаментозного забезпечення 1 ліжка/дня у відповідному періоді:

$$E_2^I = \Delta T^{(I)} = T_{2013} - T_{2012}; \quad (6)$$

$$E_2^{II} = \Delta T^{(II)} = T_{2014} - T_{2013}. \quad (7)$$

Вихідні дані для аналізу факторів зміни ефекту від реалізації Програми, сформовані за результатами дослідження Державної служби статистики України в 2012–2014 рр. [1], представлено в табл. 1, 2.

Розрахуємо частки впливу фактора в цілому на ефект від реалізації Програми в 2012–2014 рр.:

$$D_{E_1^{2012-2014}} = \frac{\Delta E_1^{2012-2014}}{\Delta E_{prg}^{2012-2014}} \times 100\%; \quad (8)$$

$$D_{E_2^{2012-2014}} = \frac{\Delta E_2^{2012-2014}}{\Delta E_{prg}^{2012-2014}} \times 100\%. \quad (9)$$

Таблиця 1

Вихідні дані для допоміжних розрахунків детермінованого факторного аналізу, сформовані за 2012–2014 рр.

Показник	Значення показника				
	2012	2013	2014	Абс. приріст $\Delta 2012-2013$ (+/-)	Абс. приріст $\Delta 2013-2014$ (+/-)
Кількість травмованих в наслідок ДТП, осіб	37519	37521	31966	2	-5555
Середній термін перебування на лікарняному ліжку травмованих у ДТП, днів	16	12	14	-4	2
Вартість медикаментозного забезпечення 1 ліжка/дня, грн.	40	47	58	7	11
Обсяги фінансування дорожнього господарства за рахунок альтернативних фінансових джерел згідно з Програмою, млн. грн.	4,074	4,113	0,208	0,039	-3,905

Джерело: розроблено авторами

Таблиця 2

Вихідні дані для детермінованого факторного аналізу ефекту від реалізації Програми за період 2012–2014 рр., млн. грн.

Показник	Значення показника за етапами, млн. грн.		
	I етап (2012-2013)	II етап (2013-2014)	Зміна ефекту за етапами (+/-)
Ефект від поліпшення експлуатаційних показників автомобільних доріг за рахунок їх фінансування з альтернативних фінансових джерел згідно з планом розподілу фінансових ресурсів Програми (у т. ч. за рахунок коштів TRASECA)	0,039	-3,905	-3,866
Ефект від зниження витрат на лікування хворих із травмами внаслідок ДТП	-2,850	4,795	1,944
Ефект від реалізації відповідного етапу Програми	-2,811	0,890	-1,922

Джерело: розроблено авторами

Таким чином, числові значення часток дорівнюють:

$$D_{E_1^{2012-2014}} = \frac{\Delta E_1^{2012-2014}}{\Delta E_{prg}^{2012-2014}} \times 100\% = \frac{-3,856}{-1,922} \times 100\% = 201,17\%;$$

$$D_{E_2^{2012-2014}} = \frac{\Delta E_2^{2012-2014}}{\Delta E_{prg}^{2012-2014}} \times 100\% = \frac{1,944}{-1,922} \times 100\% = -101,17.$$

Розрахуємо відсотковий вплив зміни кожного з факторів на загальний ефект від реалізації Програми за період 2012–2014 рр.

$$\frac{\Delta E_{prg}^{2012-2014}}{\Delta E_{prg}^I} \times 100\% = \frac{-1,922}{-2,811} \times 100\% = 68,37\%.$$

Даний приріст несуттєво змінюється під впливом обсягів альтернативного фінансування дорожнього господарства, передбаченого Програмою:

$$\frac{\Delta E_1^I}{\Delta E_{prg}^I} \times 100\% = \frac{0,039}{-2,811} \times 100\% = -1,39\%.$$

На відміну від цього на розмір ефекту від реалізації Програми за період 2012–2013 рр. істотно впливає зниження витрат на лікування хворих із травмами внаслідок ДТП:

$$\frac{\Delta E_2^I}{\Delta E_{prg}^I} \times 100\% = \frac{-2,850}{-2,811} \times 100\% = 101,39\%.$$

Для II етапу відсотковий вплив на загальний ефект від реалізації Програми за період 2013–2014 рр. становить:

$$\frac{\Delta E_{prg}^{2013-2014}}{\Delta E_{prg}^{II}} \times 100\% = \frac{-1,922}{0,890} \times 100\% = -215,96\%.$$

На розмір ефекту від реалізації Програми за період 2013–2014 рр. меншою мірою впливає зміна ефекту від поліпшення експлуатаційних показників автомобільних доріг за рахунок використання альтернативних фінансових джерел згідно з планом розподілу фінансових ресурсів програми.

$$\frac{\Delta E_1^{II}}{\Delta E_{prg}^{II}} \times 100\% = \frac{-3,905}{0,890} \times 100\% = -438,76\%.$$

Приріст ефекту забезпечено переважно зниженням витрат на лікування хворих із травмами внаслідок ДТП так:

$$\frac{\Delta E_2^{II}}{\Delta E_{prg}^{II}} \times 100\% = \frac{4,795}{0,890} \times 100\% = 538,76\%.$$

На рис. 1 проілюстровано структурні зміни ефектів від реалізації Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 р. (за етапами реалізації 2012–2014 рр.). Загальну характеристику структури ефектів за двома періодами наведено

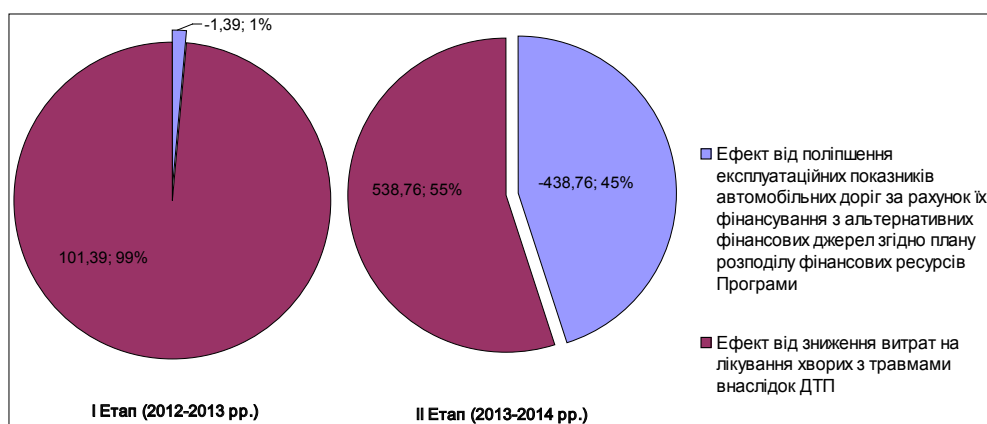


Рис. 2. Структурні зміни ефектів від реалізації Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 р. (за етапами реалізації 2012–2014 рр.).

Джерело: розроблено авторами

з урахуванням їх відсоткового значення, перерахованого відповідно до 100% значення за модулем.

Висновки. Таким чином, розгляд детермінованого факторного аналізу ефективності реалізації Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 р. дав змогу встановити вплив окремих факторів на ефект від її реалізації.

Зокрема, низька питома вага ефекту від поліпшення експлуатаційних показників автодоріг у загальному ефекті від реалізації Програми за першим етапом зумовлюється незначними змінами в обсягах фінансування

дорожнього господарства за рахунок альтернативних фінансових джерел згідно з Програмою.

Вплив ефекту від зниження витрат на лікування хворих із травмами внаслідок ДТП є значно більшим та характеризується позитивними змінами у зменшенні кількості травмованих унаслідок ДТП, а також скороченням термінів перебування на лікарняному ліжку травмованих у ДТП.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Транспорт / Матеріали офіційного сайту Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.