

УДК 351:629.113



**Мурашев Сергей Павлович,**  
аспирант кафедры менеджмента и ад-  
министрирования, Харьковский нацио-  
нальный университет городского хозяй-  
ства им. А. Н. Бекетова, 61002, г. Харьков,  
ул. Маршала Бажанова, 17, тел.: (099)  
337 24 25, e-mail: murasergey@inbox.ru  
ORCID: 0000-0002-2163-0218

**Мурашев Сергій Павлович,**  
аспірант кафедри менеджменту та ад-  
міністрування, Харківський національ-  
ний університет міського господарства  
ім. О. М. Бекетова, 61002, м. Харків,  
вул. Маршала Бажанова, 17, тел.: (099)  
337 24 25, e-mail: murasergey@inbox.ru  
ORCID: 0000-0002-2163-0218

**Murashev Sergey Pavlovych,**  
graduate student of the Department of

Management and Administration, O. M. Beketov National University of Urban Economy in  
Kharkiv, 61002, Kharkiv, Str. Marshal Bazhanov, 17, tel.: 099 337 24 25, e-mail: muraser-  
gey@inbox.ru

ORCID: 0000-0002-2163-0218

---

## **СТРУКТУРА МЕХАНИЗМА ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ РАЦИОНАЛЬНЫМ РЕСУРСОПОЛЬЗОВАНИЕМ В АВТОТРАНСПОРТНОМ КОМПЛЕКСЕ: НА ПРИМЕРЕ ОДНОГО ИЗ СУБЪЕКТОВ УПРАВЛЕНИЯ**

**Аннотация.** В статье предлагается к рассмотрению созданная структура комплексного механизма управления (субъектов управления) рациональным ресурсопользованием в автотранспортном комплексе, которая основывается на деятельности четырех министерств и подчиненных им субъектов. Определены функциональные обязательства высших и низших субъектов управления, взаимосвязи и функции по контролю.

**Ключевые слова:** механизм управления, автотранспортный комплекс, концепция, ресурсопользование, рациональное ресурсопользование в автотранспортном комплексе.

## СТРУКТУРА МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ РАЦІОНАЛЬНИМ РЕСУРСОКОРИСТУВАННЯМ В АВТОТРАНСПОРТНОМУ КОМПЛЕКСІ: НА ПРИКЛАДІ ОДНОГО З СУБ'ЄКТІВ УПРАВЛІННЯ

**Анотація.** У статті розглядається створена структура комплексного механізму управління (суб'єктів управління) регіональним ресурсокористуванням в автотранспортному комплексі України, що засновується на діяльності чотирьох міністерств та суб'єктів, підпорядкованих їм. Визначаються функціональні зобов'язання вищих та нижчих суб'єктів управління, взаємозв'язки та функції з контролю.

**Ключові слова:** механізм управління, автотранспортний комплекс, концепція, ресурсокористування, раціональне ресурсокористування в автотранспортному комплексі.

## THE STRUCTURE OF MECHANISM RATIONAL USED RESOURCES OF ENVIRONMENT IN THE AUTOMOTIVE COMPLEX: ON THE EXAMPLE OF ONE OF THE SUBJECTS OF MANAGEMENT

**Abstract.** The article proposes to consider the created structure of an integrated management mechanism (governance entities) by rational resource use in the motor transport complex, which is based on the activities of four ministries and subjects subordinate to them. Functional obligations, relationships and control functions are defined.

**Keywords:** mechanism of management, motor transport complex, concept, resource use, rational resource use in the motor transport complex.

---

**Постановка проблеми.** Разрабатываемая концепция управления рациональным использованием ресурсов, предложенная ранее в работах автора, обуславливает наличие работоспособной структуры, которая в требуемом виде отсутствует. Для выполнения концепции на практике можно усовершенствовать существующую структуру или создать ее в соответствии с установленными целями управления. Текущей задачей является усовершенствование существующей структуры, определение целей для каждого субъекта управ-

ления, установление взаимосвязей на базе уже существующих структур. Разрабатывать данный вопрос следует в аспекте существующих положений теории государственного управления и ее иерархичности. На данном этапе необходимо рассмотреть набор характеристик одного (приоритетного) из субъектов управления.

**Анализ последних исследований и публикаций.** Основные научные достижения в разработке проблем усовершенствования структурного потенциала органов управления изложены в работах Т. Е. Кагановской

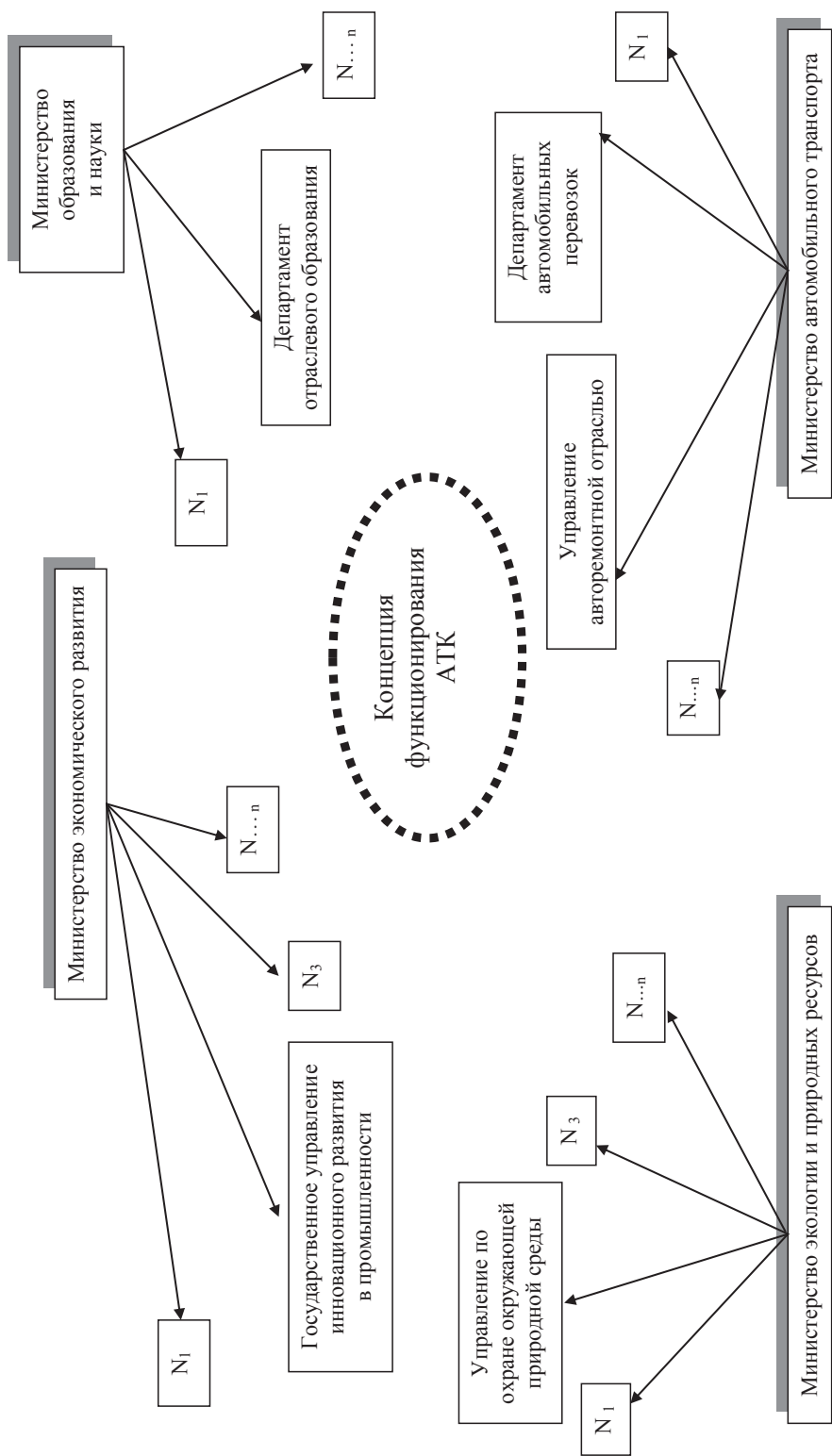
[1], С. Н. Серегина [2], А. А. Пашко [3], А. Ю. Оболенского [4] — ученых отечественной научной школы, а также в работах зарубежных авторов [5; 6]. Основным недостатком существующих научных наработок, который обуславливает проведение дополнительных научных изысканий, является то, что исследования проводились фрагментарно. Авторы работ отдельно анализировали вопросы структурного обеспечения управления соответствующими отраслями, однако установленные цели управления для этих субъектов не отвечают целям, ранее предложенной концепции управления автотранспортным комплексом Украины. Следует заключить, что из-за расхождений между предметами научных исследований и результатами этих исследований, полагается провести дополнительное, комплексное изучение этой проблемы в аспекте разработанных целей управления для автотранспортного комплекса.

**Цель статьи.** Разработать организационно-штатную структуру, целью которой является выполнение поставленных задач управления (концепции) для перехода к рациональному использованию ресурсов в автотранспортном комплексе; на примере одного из субъектов управления установить основные функциональные компетенции, выявить взаимосвязи с другими субъектами и вычленить функции по контролю.

**Изложение основного материала.** Реализация разработанных управленческих решений [7] осуществляется через некую управляющую структуру. Как указывает автор Л. Линн [6], эффективность самой

системы государственного управления зависит от широкого набора ее качеств. Одна из составляющих эффективного управления состоит в формировании работоспособной управленческой структуры, что является функцией системы управления [1; 2]. В предлагаемой структуре высшими субъектами управления являются четыре министерства. Основным направлением деятельности данных субъектов управления выступает стратегическое управление одноименными отраслями, организация межведомственных взаимосвязей. Из перечня основных субъектов управления выделим Министерство экономического развития, Министерство экологии и природных ресурсов, Министерство автомобильного транспорта (автотранспорта) и Министерство образования (см. рис.). Среди прочих субъектов управления, которые находятся в иерархической подчиненности у каждого из министерств, предлагается создать следующие. Для Министерства экологии и природных ресурсов — Департамент по охране окружающей природной среды (ОНПС), для Министерства автомобильного транспорта — Управление авторемонтной отраслью и Департамент автомобильных перевозок, для Министерства образования и науки — Департамент отраслевого образования.

Более детально разберем функциональные обязательства, взаимосвязи и функции по контролю на примере субъекта управления, находящегося в подчинении у Министерства экономического развития — Государственного управления по инновационному развитию промыш-



Структура комплексного механизма управления ресурсопользованием в АТК

ленности. Стратегическая задача данного органа состоит в обеспечении устойчивого развития отраслей промышленности, разработке и внедрении инновационных программ развития, а в аспекте предложенной концепции — развитие автотранспортного комплекса (АТК). Отметим, что инновационная деятельность должна складываться из комплекса преобразований (технологий, социальных явлений, институциональной базы и др.), которые будут способствовать открытию новых векторов развития различных отраслей промышленности. На этот субъект государственного управления возложена обязанность повсеместно (во всех отраслях промышленности) внедрять методы рационального ресурсопользования, инновационные методы производства товаров и предоставления услуг, формировать экологическое мышление у конечных потребителей (идеологическая составляющая). Таким образом, на Государственное управление по инновационной деятельности в промышленности возложена задача интеграции (проникновения) экономики в окружающую природную среду с целью ведения более умеренных темпов эксплуатации различных видов ресурсов. Рассмотрим основные задачи управления:

1. Разработка, контроль выполнения и коррекция (в случае необходимости) развития АТК в аспекте выбранной концепции (установление перспективных направлений развития автомобилестроительной отрасли в соответствии с современными трендами и экологическими вызовами):

- 1.1. Проектирование и разработка технической документации на изготовление новых моделей автотранспортных средств (АТС), использующих альтернативные виды энергии.
- 1.2. Проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок по совершенствованию (улучшение показателей по расходу топлива, увеличение срока эксплуатации, повышение безопасности) АТС, уже находящихся в эксплуатации.
- 1.3. Проектирование и разработка технической документации на изготовление автомобильной техники с повышенным сроком эксплуатации (более семи лет), закладывается на этапе проектирования.
- 1.4. Проектирование АТС с “перспективной” конструкцией.
- 1.5. Проектирование и разработка технической документации на изготовление АТС с увеличенными показателями ремонтопригодности, что позволит реализовывать остаточный ресурс деталей и, соответственно, продлевать срок эксплуатации АТС.
- 1.6. Расширение номенклатуры компонентов, подлежащих восстановительному ремонту (В).
- 1.7. Общее расширение номенклатуры компонентов (запасных частей) к АТС, изготавливаемых национальными производителями на основании развития и совершенствования технологического оборудования и процессов.

- 1.8. Разработка методов прогнозирования появления различных экологических рисков в случае отклонения от разработанной концепции (нерациональное использование ресурсов, в первую очередь, природных ресурсов).
  - 1.9. Установление принципиальной социальной важности предлагаемых к производству товаров/услуг, с целью рационального использования энергетических и природных ресурсов.
    2. Оценка вероятности образования вторичных ресурсов в процессе производственной деятельности, рациональное их использование.
    3. Принятие участия (в рамках компетенции) в разработке нормативно-правовой базы функционирования АТК в части рационального использования ресурсов (энергетические и природные).
    4. Распределение налоговых средств между органами исполнительной власти в АТК.
    5. Создание информационной среды по инновационной деятельности в автотранспортном комплексе:
      - 5.1. Оказание информационной поддержки высшим учебным заведениям относительно последних достижений промышленности и перспективных тенденций развития с целью более качественной подготовки специалистов отрасли в соответствии с современными разработками, которые обеспечены отечественной наукой.
      - 5.2. Координация сотрудничества между производством (автомобилестроительные компании), учебными заведениями, научно-исследовательскими институтами АТК с целью выделения приоритетных направлений научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок (НИОКР) и укрепления конкурентоспособности национальных производителей.
    6. Организация, развитие и поддержание межотраслевых и межведомственных связей, оказание комплексной информационной поддержки другим субъектам управления в пределах выбранной концепции.
    7. Формирование бюджета центра.
    8. Формирование экологического мышления у населения страны (экологическая идеология).
- Среди перечня изложенных функций отдельно рассмотрим содержательную часть двух. Первая — направлена на разработку методов прогнозирования появления экологических рисков в случае несоответствия реальной политики ресурсопользования заявленной концепции. Выполнение этой задачи возлагается на два субъекта государственного управления — Государственное управление инновационной деятельностью в промышленности и Управление авторемонтной отрасли. Вторая из функций — это внедрение экологической идеологии (формирование экологического мышления у населения страны), выполнение которой единолично возлагается на Государственное управление по инновационной деятельности в промышленности. Добавим по первому — разработка современных ме-

тодов прогнозирования возникновения экологических рисков, где отсутствие четкого функционального распределения объясняется тем, что первый субъект управления отвечает за формирование стратегических векторов развития отрасли, тогда как второй субъект управления уполномочен решать специфические (отраслевые) задачи, то есть отвечает за оперативное управление авторемонтной отраслью, во-первых. В свою очередь, применение известных методов оценки (прогнозирование) появления экологических рисков (проблем) не представляется возможным, ввиду того что они по своей сути позволяют лишь констатировать факт существования (объективное проявление) экологического риска-проблемы, что во-вторых. Однако само существование ресурсной проблемы на сегодня сомнения не вызывает, тогда как большую научную необходимость составляет определение (математический расчет) глубины неиспользованных природных и энергетических ресурсов (показателя ресурсопользования) на всем отрезке (сроке службы) жизненного цикла АТС на момент принятия решения о выводе (утилизации) автотранспортного средства из эксплуатации. Данный критерий оценки или мера (на сегодня это мера неопределенности) должна отражать сумму совокупного объема материальных ресурсов и объема энергетических ресурсов, затрачиваемых на производство одной единицы АТС по отношению к фактическому пробегу автотранспортного средства, которое следует определить как показатель рационального ресурсопользования

(ПРР). В дальнейшем следует установить числовое значение ПРР к трем категориям глубины ресурсопользования — эффективное, допустимо и недопустимо (аварийное). Последний показатель будет свидетельствовать о нерациональном использовании ресурсов, заложенных в автотранспортное средство, что обусловлено низким качеством управления комплексом.

Сущность экологической идеологии, второй из функций, заключается в приобретении населением необходимой осознанности бережного отношения к окружающей среде сегодня и в будущем. Предлагается мобилизовать население (автовладельцев) страны к участию в создании качественной среды обитания, путем заполнения информационного вакуума достоверными данными относительно экологических проблем в окружающей природной среде, связанные с функционированием автотранспортного комплекса и эксплуатацией автотранспортных средств (не только в вопросе загрязнения атмосферного воздуха отработанными газами). Эффективное применение этого рычага зависит, от понимания субъектом управления (управленцем) следующих проблем:

а) низкая активность населения в вопросе образованности по качеству окружающей среды вообще;

б) отсутствие каких-либо фундаментальных знаний и общей информации о кризисной ситуации, сложившейся в окружающей среде и вокруг функционирования автотранспортного комплекса, а значит и признание наличия системного экологического кризиса.

Для решения этих проблем следует анализировать факторы, которые вызвали их появление. Во-первых, за последние 20 лет при активном участии автопроизводителей было сформировано устойчиво-ошибочное суждение, что восстановление деталей является экономически нецелесообразным мероприятием для самого автовладельца. Вследствие чего подавляющее количество потребителей пренебрегают использованием восстановленных компонентов, воспринимая их в качестве «второсортных». То есть ошибочное понимание автовладельцев по качеству восстановленных запчастей и, собственно, целесообразности проведения ремонтов (капитального и восстановительного) вообще, было сформировано под влиянием двух субъектов – автомобилестроительных компаний и государства. При участии первого осуществлялось искажение информационного пространства относительно восстановления запчастей и агрегатов автотранспортных средств. В свою очередь, второй субъект (государство) не обеспечивал системной работы по предотвращению создания недостоверного информационного пространства. Таким образом, основной задачей этого рычага является «оздоровление» мышления и побуждение автовладельцев к осознанию существующей экологической проблемы. По мнению автора статьи, наиболее действенной мерой для достижения этой цели является разъяснение личных преимуществ, которые получит каждый автовладелец, если добросовестно будет соблюдать предложенные изменения. Ответ-

ственность за выполнение данной функции возлагается на дилеров, а суть данного предложения состоит в информировании автовладельцев о возможности восстановления отдельных агрегатов или деталей автотранспортных средств. Следует обращать внимание на получение двух видов персональных преимуществ:

а) технические – применение деталей с улучшенными ресурсными и качественными показателями;

б) экономические – уменьшение расходов на обслуживание и ремонт автотранспортного средства, при использовании восстановленных запчастей.

Также предлагается на все компоненты (агрегаты, механизмы, детали и узлы), которые реализуются на территории Украины, наносить обозначения с целью информирования автовладельцев о предполагаемом эксплуатационном ресурсе (сроке эксплуатации, после которого компонент может выйти из строя) и последующую возможность применения «В» к данному компоненту. Отдельно следует маркировать компоненты автотранспортного средства, не подлежащие восстановительному ремонту (В) и заносить данную информацию в сервисную книжку.

Установим перечень контрольных функций для Государственного управления инновационной деятельностью:

- контроль всех субъектов и объектов хозяйственной деятельности в автотранспортном комплексе на предмет исполнения разработанной концепции;
- контроль исполнения норм и правил при изготовлении но-



вых автотранспортных средств, использующих альтернативные виды энергии;

- контроль осуществления научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок, выполняемых в автотранспортном комплексе, через управление подчиненными субъектами (научно-исследовательские и опытно-конструкторские институты);
- контроль за целевым расходованием бюджетных средств центра подконтрольными субъектами управления;
- контроль дилеров и компаний, осуществляющих импорт запчастей в Украину на предмет нанесения маркировок о возможности проведения “В” для компонентов.

При выполнении функциональных обязательств Государственным центром инновационной деятельности в промышленности, будут устанавливаться межведомственные взаимосвязи между Департаментом по охране окружающей природной среды, Управлением авторемонтной отрасли, Департаментом отраслевого образования.

Дополнительно для обеспечения проведения НИОКР в автотранспортном комплексе предлагается создать соответствующий орган, а именно научно-исследовательский институт.

Данный субъект будет находиться в прямом подчинении у Государственного центра инновационной деятельности в промышленности, на базе которого будут проводиться соответствующие научные исследо-

вания в автомобилестроительной, авторемонтной и автотранспортной отраслях.

**Выводы и перспективы дальнейших исследований.** Необходимость структурных преобразований, которая показана в статье, обусловлена рядом изменений в управлении автотранспортным комплексом, а именно предложенным механизмом управления рациональным природопользованием в АТК. Предлагаемые изменения несут форму улучшений и направлены на усовершенствование структуры четырех высших субъектов управления. Из целевых задач одного из ведомств понимается его основополагающая роль, которую занимает данный субъект в механизме управления. Дальнейшим направлением исследований является разработка целевых функций управления для трех других органов управления и их подразделений, которые составляют структурный фундамент механизма управления.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. *Кагановська Т. Є.* Шляхи удосконалення кадрового забезпечення державного управління / Т. Є. Кагановська // Вісн. прокуратури. — 2009. — № 1. — С. 83–90.
2. *Серьогін С. М., Гончарук Н. Т., Липовська Н. А.* Кадрова політика і державна служба / С. М. Серьогін, Н. Т. Гончарук, Н. А. Липовська та ін. // ДРІДУ НАДУ. — 2011. — 352 с.
3. *Пашко Л. А.* Людські ресурси у сфері державного управління: теоретико-методологічні засади оцінювання : монографія / Л. А. Пашко. — К.: Вид-во НАДУ, 2005. — 236 с.

4. *Оболенський О. Ю.* Державна служба України: реалізація системних поглядів щодо організації та функціонування / О. Ю. Оболенський / Поділля. — 1999. — 294 с.
5. *Бородулина С. А., Логинова Н. А.* Особенности управления организационными изменениями на грузовых автотранспортных предприятиях / С. А. Бородулина, Н. А. Логинова // Вестн. СибАДИ. — 2015. — 2 (42). — С. 96–100.
6. *Lynn L. E. Junior.* Public Management: Old and New. — London: Routledge, 2006.
7. *Murashev S.* (2017), “The complexity of managing the automotive industry in Ukraine”, Public management, vol. 2 (7), p. 156–163.

## REFERENCES

1. *Kahanovs'ka T. Ye.* (2009), “Shliakhy udoskonalennia kadrovoho zabezpechennia derzhavnoho upravlinnia”, Visnyk prokuratury, vol. 1 (91), p. 83–90.
2. Ser'ohin S. M., Honcharuk N. T., Lypovs'ka N. A. and others (2011), Kadrova polityka i derzhavna sluzhba [Personnel policy and public service], DRIDU NADU, Dnipropetrovs'k, Ukraine.
3. *Pashko L. A.* (2005), Liuds'ki resursy u sferi derzhavnoho upravlinnia: teorytyko-metodolohichni zasady otsiniuvannia [Human resources in public administration: theoretical and methodological bases of assessment], Vydvo NADU, Kyiv, Ukraine.
4. *Obolens'kyj O. Yu.* (1998), Derzhavna sluzhba Ukrainy: realizatsiia systemnykh pohliadiv schodo orhanizatsii ta funktsionuvannia [State Service of Ukraine: Implementation of systemic views on organization and functioning], Podillia, Khmel'nyts'kyj, Ukraine.
5. *Borodulyna S. A., Lohynova N. A.* (2015), “Osobennosty upravleniia orhanyzatsyonnymy yzmenenyiamy na hruzovykh avtotransportnykh predpriiatyakh”, Vestnyk SybADY, vol. 2 (42), p. 96–100.
6. *Lynn L. E. Junior.* (2006), Public Management: Old and New, Routledge, London, UK.
7. *Murashev S.* (2017), “The complexity of managing the automotive industry in Ukraine”, Public management, vol. 2 (7), p. 156–163.