

Прокудін Г. С.

*доктор технічних наук, професор,
Національний транспортний університет*

Дудник О. С.

*кандидат технічних наук, доцент,
Національний транспортний університет*

Чупайленко О. А.

*кандидат технічних наук,
доцент кафедри міжнародних перевезень та митного контролю
Національного транспортного університету*

Prokudin H. S.

*Doctor of Technical Sciences, Professor,
National Transport University*

Dudnik O. S.

*Candidate of Technical Sciences, Associate Professor,
National Transport University*

Chupaylenko O. A.

*Candidate of Technical Sciences, Senior Lecturer
of International Transportation and Customs Control Department
National Transport University*

ІНТЕГРАЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ У СВІТОВУ ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ

UKRAINE TRANSPORT SYSTEM INTEGRATION INTO THE GLOBAL TRANSPORT SYSTEM

Анотація. У роботі показано, що важливу роль у розвитку транспортних перевезень відіграють саме міжнародні транспортні коридори, тому що являють собою комплекс наземних та водних транспортних магістралей із відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом, організаційно-технічні заходи, законодавчі та нормативні акти, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського співтовариства. Проведений аналіз функціонування транспортно-дорожнього комплексу України показав, що він представляє собою складну організаційно-технічну систему, яка вимагає нових підходів до управління окремими її елементами, зокрема міжнародними вантажними перевезеннями. Вирішення цих проблем дозволить транспортно-дорожньому комплексу України стати реальною частиною європейської транспортної системи.

Ключові слова: міжнародні транспортні перевезення, транспортно-дорожній комплекс, транспортна система.

Вступ та постановка проблеми. Науково-технічний прогрес у транспортній галузі є одним із головних факторів розвитку суспільства, підвищення добробуту його громадян. Стратегічним завданням науково-технічної політики в області транспортної системи України є вихід на світовий рівень за технічними параметрами та якістю послуг, що реалізуються транспортом. У зв'язку з цим першочерговим і пріоритетним завданням для транспортної галузі є розширення наукових досліджень з проблем створення прогресивних технологій організації міжнародних вантажних перевезень та технічних засобів нових поколінь, формування та функціонування ефективної транспортної системи, розробка принципово нових систем управління з використанням прогресивних інформаційних технологій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вирішенню проблем розвитку міжнародної транспортної системи і включення до неї України присвячено багато наукових праць у галузі транспортних систем, логістики,

маркетингу, дослідження операцій, управління запасами ресурсів. Значний внесок у розвиток теорії транспортних процесів та систем і у вирішенні проблеми ефективного управління міжнародними вантажними перевезеннями зробили вчені: А.І. Воркут, М.Н. Бідняк, П.Р. Левковець, Т.А. Воркут, Г.С. Прокудін, В.П. Поліщук, Дж. Бауерсокс, Б.Л. Геронімус, Л.Б. Міротін, С.А. Панов, Дж. Шапіро, Р.А. Хабутдінов, Б.М. Четверухін та ін. [1; 2; 4].

Відаючи належне науковим досягненням у галузі підвищення ефективності функціонування національної транспортної системи, питання включення у міжнародну транспортну систему у ринкових умовах потребують подальших досліджень [5].

Питання ефективного управління процесом міжнародних вантажних перевезень, як правило, не в повному обсязі враховують специфічні особливості їх виконання, як наслідок цього, не вироблено єдиного підходу до визначення цілей і задач управління системою міжнародних вантажних перевезень та процесами її функціонування.

Метою даної роботи є дослідження можливостей включення України до міжнародної транспортної системи.

Результати дослідження. Об'єктивними закономірностями функціонування міжнародної транспортної системи є наступні:

- нормальне функціонування транспортної системи за рахунок налагодженої роботи усіх видів транспорту, що входять у дану систему;

- обов'язковий пропорційний розвиток провізних та переробних можливостей на взаємодіючих напрямках транспортної мережі різних видів транспорту;

- визначення якості транспортного обслуговування економіки національного господарства та населення країни державними стандартами якості перевезення і відповідними тарифами;

- досягнення оптимальної організації вантажопотоків на транспортній мережі із запровадженням методу комплексних аналітичних співставлень, що охоплюють увесь логістичний шлях проходження вантажів;

- одержання найвищої продуктивності роботи транспорту за кінцевим результатом на основі теорії комплексної експлуатації видів транспорту, що виступає системою формою їх використання.

Незважаючи на вдале геополітичне розташування, Україна ще не має достатньо розгалуженої системи транспортно-комунікаційних сполучень та значно відстає в створенні власних транспортних коридорів, що негативно впливає на формування конкурентоспроможності як держави, так і вітчизняних підприємств. Напрямок розширення міжнародних транспортних коридорів є одним із пріоритетних у державній транспортній політиці країни на шляху її інтеграції в міжнародну економічну систему [1, с. 163].

На сьогоднішній день Україна вдало відрізняється з-поміж інших країн тим, що значна кількість її міст знаходяться на традиційних транспортно-комунікаційних маршрутах євразійського континенту. Питання створення Україною міжнародних транспортних коридорів дозволить прискорити не тільки досягнення стратегічних цілей інтеграції в Європейську спільноту, але й розв'язання таких задач, як залучення додаткових інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури, прискорення темпу виходу із занепаду вітчизняного виробника, покращання валютних надходжень за рахунок транзитних перевезень, ріст обсягів продукції, що експортується.

Транспорт України є могутньою комунікаційною системою, до складу якої входять усі його види (водний, автомобільний, залізничний, трубопровідний, повітряний). Основні виробничі фонди транспорту становлять близько 20% виробничих фондів країни [2, с. 163].

В Україні розвинені всі види транспорту. Об'єднана транспортними центрами і вузлами, дорожня мережа разом з рухомим складом, портами, складськими та іншими господарствами утворює транспортний комплекс держави. На 100 тис. км² території припадає 372 км залізничних колій, 78 км внутрішньоводних і 2 800 км автомобільних шляхів із твердим покриттям. Найбільше перевозять вантажів і пасажирів залізничний та автомобільний види транспорту [3].

У перевезеннях на невелику відстань поза конкуренцією перебуває автомобільний транспорт. Його великою перевагою є те, що він майже не залежить від природних умов і може доставляти вантажі за технологією від «дверей до дверей». За густотою автодоріг (280 км на 1000 км²) із твердим покриттям Україна займає перше місце серед країн СНД [3].

Автомобільний транспорт утримує перше місце за перевезенням пасажирів та друге – за вантажообігом. Протяжність автошляхів – майже 170 тис. км (155 тис. км доріг має тверде покриття), але їх якість за європейськими стандартами незадовільна. Недосконалий автопарк, відсутність необхідного сервісу на дорогах, високі ціни на бензин роблять автотранспорт одним з найдорожчих видів транспорту [3].

Доцільно наголосити на тому, що Україна має усі передумови для створення потужної системи транзитних перевезень на міжнародному рівні і, як наслідок, збільшення обсягу транзиту вантажів. Так, наша держава має низку переваг перед іншими європейськими країнами, оскільки територією України проходять найкоротші сухопутні, морські та повітряні шляхи сполучення, що зв'язують Європу та країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону. Міждержавний транзит українською територією – це великий, але досі нереалізований національний ресурс [1, с. 165].

Розташування України у центрі Європи, на перехресті головних транспортних напрямів континенту, обумовило проходження через її територію міжнародних транспортних коридорів, напрям яких збігається зі старовинними транзитними шляхами Схід – Захід та Південь – Північ.

Головним етапом здійснення якісних та ефективних міжнародних вантажних перевезень є етап вибору перевізника, від діяльності якого залежить кінцевий результат транспортного процесу доставки. Слід відмітити, що за складних кризових умов багато перевізників змушені були піти з ринку, але «на плаву» залишаються найбільші і найсильніші, що здійснюють майже 60% усіх перевезень вантажів та пасажирів [1, с. 164].

Дослідження показують, що важливу роль у розвитку вантажних перевезень відіграють саме міжнародні транспортні коридори, тому що являють собою комплекс наземних та водних транспортних магістралей із відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом, організаційно-технічні заходи, законодавчі та нормативні акти, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського співтовариства [4, с. 263].

На рис. 1 представлено тенденції розвитку ринку міжнародних вантажних перевезень 2008–2014 рр. [3].

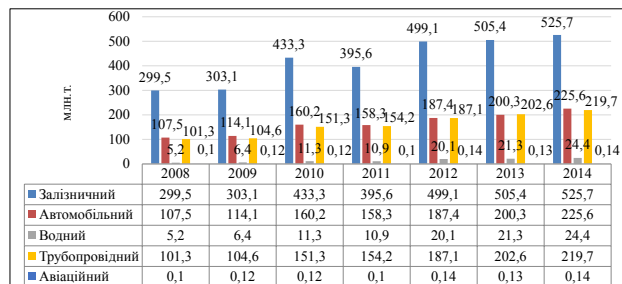


Рис. 1. Тенденції розвитку ринку міжнародних вантажних перевезень

Розширюються зв'язки не тільки в напрямку Схід – Захід, а й Північ – Південь, починає формуватися мережа так званих транзитних транспортних коридорів. Найважливіші автомагістралі: Київ – Житомир – Рівне – Львів – Ужгород; Київ – Полтава – Харків; Київ – Умань – Одеса; Харків – Запоріжжя – Сімферополь.

Протяжні багатовидові транспортні магістралі, що проходять по території декількох економічних районів або країн, називаються транспортними коридорами. До

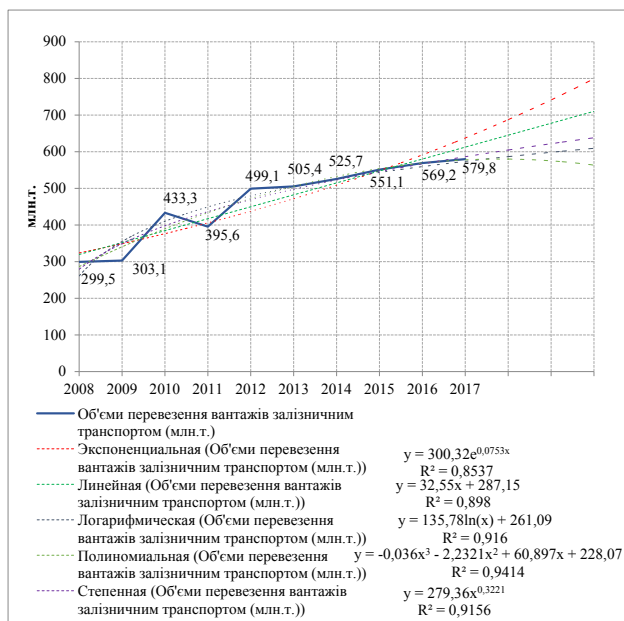


Рис. 2. Регресійний аналіз обсягів міжнародних вантажних перевезень залізничним транспортом за 2008–2014 рр.

полімагістралей відносяться, наприклад, залізнично-автомобільна Київ – Тернопіль – Львів, автомобільно-залізнично-річкова Київ – Дніпропетровськ – Запоріжжя та ін.

За довжиною автомагістралей Україна поступається багатьом європейським країнам. Низька якість доріг та автосервісу створює проблеми в інтеграції української транспортної мережі у загальноєвропейську.

Великими транспортними вузлами є Київ, Харків, Дніпропетровськ, Донецьк, Запоріжжя, Умань, Львів. Зростає роль автомобільного транспорту у перевезеннях на далекі відстані та в міжнародному сполученні. Основні автомобільні «виходи» з України – автошляхи з Ковеля, Львова, Ужгорода, Чернівців, Одеси, Ізмаїла, Маріуполя, Харкова, Сум, Глухова, Чернігова.

У перспективі транспортна мережа все тісніше інтегруватиметься у високорозвинену європейську комунікаційну систему. Зокрема, передбачається будівництво транс'європейської автомагістралі Київ – Мадрид.

Важливе значення для вантажних перевезень мають чотири міжнародні транспортні коридори, які проходять територією України, а саме: пан'європейський № 3; пан'європейський № 5; пан'європейський № 7 Дунайський (водний); пан'європейський № 9 [4, с. 263].

На основі аналізу обсягів міжнародних вантажних перевезень різними видами транспорту за період з 2008 по 2014 р. можна зробити регресійний аналіз та побудувати відповідні прогностичні криві обсягів міжнародних перевезень вантажів в Україні на 2015–2017 рр., а саме залізничного і автомобільного як найбільш потужних.

Список використаних джерел:

1. Кунда Н.Т. Організація міжнародних автомобільних перевезень / Н.Т. Кунда. – К. : Слово, 2010. – 464 с.
2. Чупайленко О.А. Напрями включення України в міжнародну систему транспортно-логістичних кластерів / О.А. Чупайленко // Пріоритетні напрями регіональної політики в економічній сфері : [колективна монографія]. Т. 2. ; заг. ред. Т.О. Журавльової. – Павлоград : АРТ Синтез-Т, 2014. – С. 161–168.
3. Офіційний сайт Держкомстату України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.ukrstat.gov.ua.
4. Чупайленко О.А. Транспортно-логістичні кластери як механізм підвищення ефективності міжнародних транспортних перевезень / О.А. Чупайленко // Проблеми транспорту : зб. наук. праць. – К. : НТУ, 2014. – Вип. 10. – С. 261–266.
5. Прокудин Г.С. Мультимодальна модель оптимізації перевезень у транспортній системі України / Г.С. Прокудин // Проблеми інформатизації та управління : зб. наук. праць. – К. : НАУ, 2007. – Вип. 3(21). – С. 153–156.

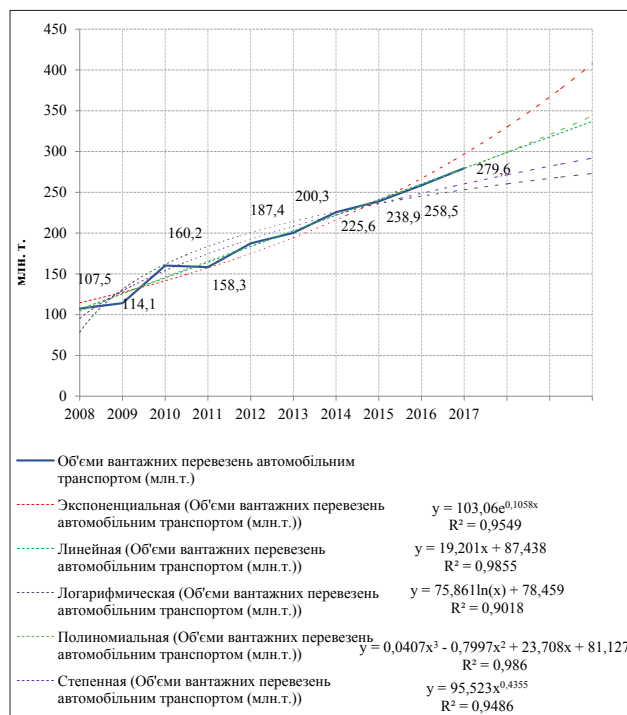


Рис. 3. Регресійний аналіз обсягів міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом за 2008–2014 рр.

Визначаємо тренд, що найкраще апроксимує фактичні дані. Для цього рекомендується використовувати експоненціальний, лінійний, логарифмічний та степеневий тренди, що дозволяє скоротити помилку прогностичної моделі. Для прогнозу перевезень вантажів залізничним транспортом в Україні на 2015-2017 рр. використовуємо всі перелічені тренди та розраховуємо регресійні рівняння (рис. 2).

Провівши регресійний аналіз обсягів міжнародних вантажних перевезень залізничним транспортом та використовуючи отримані рівняння ліній тренду, бачимо поступове його зростання (рис. 2).

Для прогнозу міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні на 2015–2017 рр. використовуємо експоненціальний, лінійний, логарифмічний, поліноміальний та степеневий тренди, що дозволяє скоротити помилку прогностичної моделі, та розраховуємо регресійні рівняння (рис. 3).

Провівши регресійний аналіз обсягів міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом та використовуючи отримані рівняння ліній тренду, бачимо поступове його зростання (рис. 3).

Висновки. Таким чином, дослідження показали, що транспортна система України має достатній потенціал для включення у міжнародну транспортну систему і показує стійкі тенденції зростання. Це дозволить побороти тимчасові труднощі, які виникли з обмеженням транзиту через Росію.

Аннотация. В работе показано, что важную роль в развитии транспортных перевозок играют именно международные транспортные коридоры, так как представляют собой комплекс наземных и водных транспортных магистралей с соответствующей инфраструктурой на определенном направлении, включая вспомогательные сооружения, подъездные пути, пограничные переходы, сервисные пункты, грузовые и пассажирские терминалы, оборудование для управления движением, организационно-технические мероприятия, законодательные и нормативные акты, которые обеспечивают перевозку грузов и пассажиров на уровне, соответствующем требованиям Европейского сообщества. Проведенный анализ функционирования транспортно-дорожного комплекса Украины показал, что он представляет собой сложную организационно-техническую систему, которая требует новых подходов к управлению отдельными ее элементами, в частности международными грузовыми перевозками. Решение этих проблем позволит транспортно-дорожному комплексу Украины стать реальной частью европейской транспортной системы.

Ключевые слова: международные транспортные перевозки, транспортно-дорожный комплекс, транспортная система.

Summary. In this work there have been shown that an important role in the play transport is international transport corridors, because they represent a complex of terrestrial and aquatic highways with the proper infrastructure in a certain direction, including auxiliary facilities, access roads, border crossings, service points, cargo and passenger terminals, equipment for traffic management, organizational and technical measures, laws and regulations that provide freight and passengers at a level that meets the requirements of the European Community. The analysis of the functioning of the transport system of Ukraine has shown that it is a complex of organizational and technical system that requires new approaches to the management of its some elements, including international freight. Solving these problems will transport system of Ukraine become a real part of the European transport system.

Key words: international transportation, transport-road complex, transport system.

УДК 338.242

Радамовська І. В.

*старший викладач кафедри економіки підприємства
ОКВНЗ «Інститут підприємництва «Стратегія»*

Radamovskaya I. V.

*Senior Lecturer of the Department of Economy of Enterprise and Marketing
Institute for Entrepreneurship «Strategy»*

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ БІЗНЕС-КУЛЬТУРИ БУДІВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ

FEATURES OF FORMATION OF BUSINESS CULTURE CONSTRUCTION ENTERPRISES

Анотація. Стаття присвячена вивченню особливостей формування бізнес-культури будівельних підприємств, що обумовлено винятковою роллю, яку відіграє бізнес-культура у забезпеченні конкурентоспроможності сучасного підприємства та стійкості його функціонування. Досліджено сутність поняття «культура» як складної багатоаспектної категорії. Надано трактування терміна «бізнес-культура» та вивчено її основні складові. Встановлено, що бізнес-культура безпосередньо впливає на результати бізнесу, досягнення мети його функціонування. Вивчено різні моделі бізнес-культур та ідентифіковано типи бізнес-культур, притаманні будівельним підприємствам. Розглянуто процес формування бізнес-культури будівельних підприємств.

Ключові слова: культура, бізнес-культура, моделі бізнес-культур, моральні норми, цінності, переконання.

Вступ та постановка проблеми. В умовах ринкової економіки перед підприємствами різних галузей національного господарства, у тому числі і перед будівельними підприємствами, постає нагальна проблема забезпечення ефективності функціонування, конкурентоспроможності та стійкості. При цьому дія ринкового механізму значною мірою впливає на процес управління підприємствами. Так, останнім часом усе більше уваги управлінці приділяють формуванню бізнес-культури підприємств, що є більш ніж обґрунтованим, зважаючи на важливу роль, яку відіграє бізнес-культура в їх діяльності. Щодо будівель-

них підприємств, то варто відзначити, що сформованість бізнес-культури, її рівень та якість визначають напрями та характер їх діяльності, впливають на взаємовідносини всередині підприємств та з їх зовнішнім оточенням, створюють соціально-психологічний клімат в колективі, визначають ефективності функціонування будівельних підприємств.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вагомий внесок у дослідження сутності бізнес-культури підприємств та розробку теоретико-методологічних основ її формування зробили такі вчені: В.М. Колот, І.М. Рєпіна,