

ЛИСЕНКО

Аліна Олександрівна
alina77775@ukr.net

УДК 334.02

ОНОПРИЄНКО

Ганна Сергіївна

ФУНКЦІОНУВАННЯ ЄДИНОЇ
ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ
НА ЗАСАДАХ СТРАТЕГІЧНОГО
УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМFUNCTIONING OF A SINGLE ROAD-
TRANSPORT SYSTEM ON THE FUNCTIONS
OF STRATEGIC DEVELOPMENT
MANAGEMENTк.е.н., доцент, Харківський
національний автомобільно-
дорожній університетстудент, Харківський
національний автомобільно-
дорожній університет

У статті розглядається питання ефективного функціонування єдиної дорожньо-транспортної системи в контексті державної програми розвитку галузі на засадах стратегічного управління, також визначено основні чинники, що впливають на формування ефектів від розвитку автомобільних доріг.

В статье рассматривается вопрос эффективного функционирования единой дорожно-транспортной системы в контексте государственной программы развития отрасли на основе стратегического управления, а также определены основные факторы, влияющие на формирование эффектов от развития автомобильных дорог.

The article considers the effective functioning of a unified road and transport system in the context of the state program for the development of the industry based on strategic management, and also identifies the main factors that influence the formation of effects from the development of highways.

Ключові слова: дорожньо-транспортний комплекс, стратегічне управління, розвиток, економічний ефект, витрати

Ключевые слова: дорожно-транспортный комплекс, стратегическое управление, развитие, экономический эффект, расходы

Keywords: road and transport complex, strategic management, development, economic effect, costs

ВСТУП

Основною характеристикою єдиного народногосподарського комплексу України в сучасних умовах функціонування є ступінь розвитку його базисних галузей промисловості, зокрема будівництва, транспорту та зв'язку, які формують ефективну інфраструктуру матеріального виробництва в державі й забезпечують стратегічний вектор її розвитку в цілому.

Вітчизняний дорожньо-транспортний комплекс включає усі види транспорту й відповідні до них транспортно-експедиційні роботи і послуги, а також дорожнє господарство, до складу якого входять підприємства і організації з будівництва й експлуатації автомобільних доріг. Саме ці підприємства підтримують на належному рівні стан дорожньої мережі за регіонами та областями України.

Методологічні основи та практичні аспекти управління підприємствами дорожнього господарства як відособленої специфічної сфери промислового та цивільного будівництва наведено в роботах вітчизняних шкіл під керівництвом О.С. Іванілова, В.Г. Шинкаренка, С.А. Ушацького, Р.Б. Тяна.

МЕТА РОБОТИ полягає у оптимізації функціонування єдиної дорожньо-транспортної системи на засадах стратегічного розвитку.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Методологічною та інформаційною основою роботи є наукові праці, ресурси Internet та програми

розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення

РЕЗУЛЬТАТИ

Розробка стратегічних планів розвитку дорожнього господарства як складової дорожньо-транспортного комплексу базується на загальнонаукових принципах планування (системності; довгостроковості; безперервності; комплексності; оптимальності), відповідно до яких Державне агентство автомобільних доріг України Укравтодор розробляє відповідні програми і концепції діяльності й розвитку автомобільних доріг. Згідно з розпорядженням Кабінету Міністрів України про схвалення «Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки», метою Програми є створення сучасної мережі автомобільних доріг загального користування державного значення, яка дозволить поліпшити якість та збільшити обсяг вантажних і пасажирських перевезень, розширити можливості реалізації транзитного потенціалу країни та покращити інвестиційний клімат, забезпечити ефективність транспортних послуг та збільшити використання потенціалу вітчизняної промисловості. Досягнення означеної мети передбачає два варіанти розв'язання проблеми: перший варіант передбачає збереження існуючої ситуації, що може призвести до зниження конкурентоздатності вітчизняної економіки та зростання соціальної напруги в суспільстві, внаслідок чого

можливе гальмування євроінтеграційних процесів у країні; другий, оптимальний варіант, передбачає фінансування чітко визначених завдань та заходів розвитку автомобільних доріг за рахунок коштів державного бюджету, кредитних коштів та коштів концесіонерів, перевагою такого варіанта є зменшення навантаження на державний бюджет за рахунок диверсифікованих джерел фінансування, формування стабільних джерел фінансування дорожнього господарства, покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг під контролем держави та стрімкий розвиток ринкових відносин у дорожній галузі [1].

Реалізація поставлених завдань повинна відбуватися на засадах системного підходу на основі відповідних принципів – цілісності, ієрархічності будови, структуризації, множинності, системності об'єктів. Виходячи з цього, на макроекономічному рівні під розвитком дорожньо-будівельного підприємства будемо розуміти такі стратегічні зміни у його діяльності, які в межах існуючих стратегічних галузевих програм розвитку підвищують ефективність дорожнього комплексу країни в цілому на основі оптимізації управління факторами окремої виробничо-економічної системи (підприємства).

Такий підхід до визначення поняття розвитку дорожніх підприємств допомагає інтегрувати формалізовані показники оцінки ефективності їхньої діяльності до системи показників визначення соціальної, економічної та екологічної ефективності функціону-

вання дорожнього господарства. Так, розмір капітальних витрат в будівництво, утримання й експлуатацію автомобільних доріг, а також розмір основних виробничих фондів дорожніх підприємств безпосередньо впливають на формування наступних ефектів від розвитку автомобільних доріг:

- внутрішньотранспортного ефекту – зниження витрат на перевезення підприємствами як різниці витрат до та після здійснення заходів з розвитку автомобільних доріг;
- позатранспортного ефекту – скорочення витрат та витрат в народному господарстві, а також приріст обсягів чистої продукції у відповідних господарчих об'єднаннях й підприємствах;
- економічного ефекту, супутнього соціальним результатам розвитку доріг – скорочення витрат від дорожньо-транспортних пригод, скорочення витрат в народному господарстві, пов'язаних з витратами часу населення на необхідні поїздки;
- екологічного ефекту від розвитку доріг – скорочення витрат в народному господарстві, пов'язаних з еколого-економічними збитками в наслідок будівництва й експлуатації автомобільних доріг, а також економія ресурсів на будівництво автомобільних доріг за рахунок використання вторинних ресурсів [2].

У загальному випадку, ефективність функціонування єдиної дорожньо-транспортної системи в контексті державної програми розвитку галузі можна представити в наступному вигляді (рис. 1).

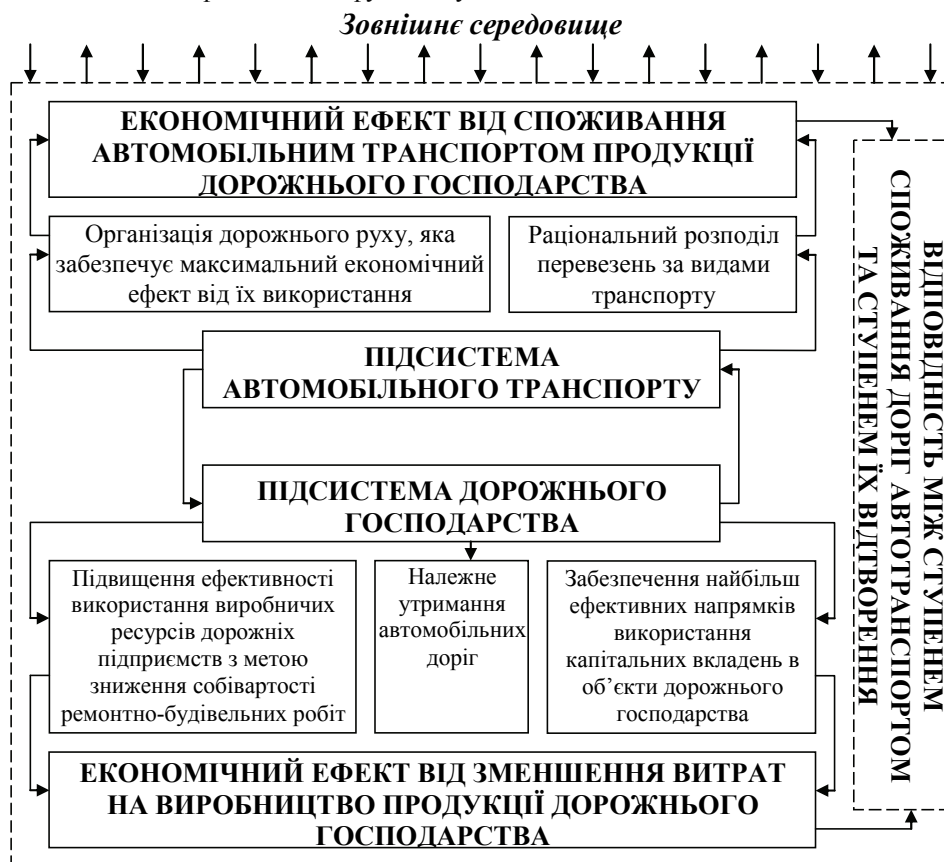


Рис. 1. Оптимізація функціонування єдиної дорожньо-транспортної системи на засадах стратегічного управління розвитком

Дорожньо-будівельні підприємства входять до складу такої системи як структурні елементи підсистеми дорожнього господарства, безпосередньо приймаючи участь у формуванні економічного ефекту від зменшення витрат на виробництво продукції дорожнього господарства.

При цьому під стратегічним управлінням розвитком дорожньо-будівельного підприємства мається на увазі ітеративний процес ухвалення і здійснення стратегічних рішень щодо якісних змін його функціонування в межах єдиної дорожньо-транспортної системи, де центральною ланкою такого процесу виступає стратегічний вибір, що базується на зіставленні власного потенціалу підприємства з можливостями і загрозами зовнішнього оточення, в якому воно діє. Цілеспрямовані засоби та ресурси стратегічного управління забезпечують конкурентні переваги підприємствам дорожнього господарства на спеціалізованому підрядному ринку, що, в свою чергу, є поштовхом та передумовою подальшого соціально-економічного розвитку держави.

ВИСНОВКИ

Оптимізація функціонування єдиної дорожньо-транспортної системи на засадах стратегічного управління розвитком можлива лише за наявності певного блоку управління у складі стратегічного менеджменту, який дає можливість органічно пов'язувати ресурсні та результативні параметри двох підсистем та формувати певні стратегічні цілі функціонування системи. За його відсутності завдання розвитку єдиної дорожньо-транспортної мережі зводиться до встановлення оптимальних пропорцій між автомобільним транспортом та дорогами.

Список використаних джерел

1. Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua>
2. Горемыкин В.А. Экономическая стратегия предприятия / В.А. Горемыкин, О.А. Богомолов. – М.: «Филинь», Рилант, 2001. – 506 с.