

5.2010. Економічні науки. – Том 2 – С. 216. **8. Штангрет А.М., Копилюк О.І.** Антикризисное управління підприємством: Навч. посібн. – К.: Знання, 2007. – 335 с. **9. Юрик Н.С.** Удосконалення механізму вибору антикризової стратегії підприємствами машинобудівної галузі [<http://economy.nauka.com.ua/index.php?operation=1&iid=389>].

Надійшла до редколегії 23.01.2013.

УДК 658

Управління антикризовою діяльністю підприємства / П.В. Брінь, А.Ю. Черпак // Вісник НТУ «ХПІ». Серія: Актуальні проблеми розвитку українського суспільства. – Харків: НТУ «ХПІ», 2013. – № 69(1042). – С. 92-98. Бібліогр.: 9 назв.

В статті розглянуто роль і напрямлення антикризової стратегії в системі управління підприємством. проведена структуризація антикризових стратегій підприємства, представлена характеристика основних етапів розробки антикризової стратегії. Представлена модель стратегічного управління підприємством.

Ключевые слова: кризис, антикризисное управление, менеджмент, стратегия.

The article discusses the role of anti-crisis strategy in management system. A model of strategic enterprise management.

Keywords: crisis, crisis management, management, strategy.

УДК 004.7

М.П. ГОРБУНОВ, канд. економ. наук, доц., НТУ «ХПІ»;

В.О. ДЯТЛОВА, студент, НТУ «ХПІ»

РІВЕНЬ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

У статті розглянуто суть та сучасний стан автотранспортної інфраструктури. Проаналізовано регіональну політику та окреслено перспективи розвитку автотранспортної інфраструктури в Україні. Акцентується увага на необхідності збільшення протяжності автошляхів держави та удосконалення технічних стандартів автодоріг відповідно до вимог ЄС. Бібліогр.: 8 назв.

Ключові слова: транспорт, інфраструктура, транспортна інфраструктура, автотранспортна інфраструктура, автомобільний транспорт, автомобілебудування, транспорт, автошляхи.

Вступ. Роль і значення належного стану та розвитку транспортної інфраструктури важко переоцінити. Адже, саме вона є тим кістяком, «скелетом», основною підсистемою опорного каркасу територіальних суспільних систем будь-якого ієрархічного рівня. Від стану та рівня розвитку транспортної інфраструктури, яка забезпечує рух вантажопотоків та пасажиропотоків, безпосередньо залежить не тільки соціально-

© М.П. Горбунов, В.О. Дятлова, 2013

економічне зростання територіальних суспільних систем, але й їх просторовий розвиток. Для того, щоб маніпулювати величезними масами людей, достатньо утримувати стан транспортної інфраструктури на відносно низькому рівні розвитку. Про це засвідчує відношення монополістів до розвитку транспортної інфраструктури у слаборозвинених країнах, де вона орієнтована на вивіз з таких країн сировини та напівфабрикатів.

Можна ставити благородні євроінтеграційні цілі в постсоціалістичних країнах Європи, у тому числі й в Україні, але, якщо в прикордонних регіонах тих країн має місце низький рівень розвитку транспортної інфраструктури, то можна з упевненістю сказати, що такі цілі залишаться декларативними, тобто нереалізованими.

Сказане в повній мірі засвідчує про необхідність вивчення проблем, пов'язаних з розвитком транспортної інфраструктури. Саме тому, дослідження транспортної інфраструктури є і залишатиметься перманентно вагомим, потрібним, проблемним і актуальним.

Метою статті є аналіз регіональної політики та окреслення перспективи розвитку автотранспортної інфраструктури в Україні.

Матеріали дослідження. Одним з найважливіших лінійних елементів автотранспортної інфраструктури є автомобільні шляхи. В Україні автомобільні шляхи – це їх мережа на території країни. Всі автошляхи, які входять в склад цієї мережі, сполучають населені пункти та окремі об'єкти між собою. Основним призначенням автотранспортної мережі є забезпечення руху транспортних засобів з метою перевезення пасажирів та вантажів. В останні роки мережа автомобільних доріг майже не збільшується .

Згідно із Законом України «Про автомобільні дороги», автомобільна дорога – це лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів [3].

Мережа автомобільних шляхів загального користування України включає 169,4 тис. км доріг [7]. Це набагато менше, ніж в розвинутих країнах, зокрема в країнах ЄС.

Автомобільні шляхи розрізняються за дорожнім покриттям. Як зазначається в Законі України «Про автомобільні дороги», дорожнє покриття - це укріплені верхні шари дороги, що сприймають навантаження від транспортних засобів [4]. Всі дороги поділяються на дороги з твердим покриттям –165820 км чи 97,8 % від загальної протяжності доріг та ґрунтові – 3675 км. Дороги з твердим покриттям поділяються на цементно-бетонні, асфальтобетонні, чорні шосе, білі щебеневі, гравійні, бруківки.

В Україні найбільшу протяжність (понад 43 % від загальної протяжності доріг) мають чорні шосе.

У статті 5 Закону України «Про автомобільні дороги» виділені такі

види автомобільних доріг:

- 1) автомобільні дороги загального користування;
- 2) вулиці і дороги міст та інших населених пунктів;
- 3) відомчі (технологічні) автомобільні дороги;
- 4) автомобільні дороги на приватних територіях [4].

Автомобільні дороги загального користування поділяються на автомобільні дороги державного та місцевого значення. При цьому, автомобільні дороги державного значення підрозділяються на міжнародні, національні та регіональні [4].

До міжнародних автомобільних доріг належать дороги, що суміщаються з міжнародними транспортними коридорами та/або входять до Європейської мережі основних, проміжних, з'єднувальних автомобільних доріг та відгалужень, мають відповідну міжнародну індексацію і забезпечують міжнародні автомобільні перевезення [4].

Територією України пролягають автомобільні транспортні коридори.

Міжнародні транспортні коридори (МТК) – транспортні артерії і сукупність різних видів транспорту, що забезпечують значні перевезення вантажів і пасажирів на напрямках їх найбільшої концентрації. Транспортні коридори виконують роль кровоносних судин у світових інтеграційних процесах [5].

У 1994 році II Загальноєвропейська (Критська) транспортна конференція, яка проходила в рамках Європейського співтовариства, визначила 9 основних маршрутів МТК. III Загальноєвропейська транспортна конференція (1997 рік) до 9 коридорів додала 4 загальноєвропейські транспортні зони.

Критська конференція визначила такі транспортні Коридори:

Коридор № 1. Таллінн – Рига-Варшава;

Коридор № 2. Берлін – Варшава – Мінськ – Москва;

Коридор № 3. Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ;
(Німеччина, Польща, Україна)

Коридор № 4. Берлін (Нюрнберг) – Прага – Будапешт – Констанца
(Салоніки) – Стамбул;

Коридор № 5. Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород
– Львів (Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна)

Коридор № 6. Гданськ – Варшава – Жилина;

Коридор № 7. Дунайський (водний); (Австрія, Угорщина, Югославія,
Болгарія, Румунія, Молдова, Україна)

Коридор № 8. Дурес – Тірана – Скоп'є – Софія – Варна;

Коридор № 9. Хельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ
(Москва) – Одеса (Кишинів) – Пловдив – Бухарест – Александрополіс
(з 4-ма відгалуженнями) (Фінляндія, Росія, Україна, Білорусь, Молдова,
Румунія, Греція) [5].

На Третій Пан-європейській конференції з питань транспорту (23-25 червня 1997 р., Фінляндія, Хельсінкі) прийнято рішення про створення коридору №10 Зальцбург – Любляна – Загреб – Белград – Скоп'є – Салоніки. Отже, 4 з цих 10 МТК – № 3, № 5, № 7, № 9 – проходять по території України [5].

Україна підтримує європейські ініціативи щодо розбудови міжнародних транспортних коридорів. На сьогоднішній день є ряд науково-обґрунтованих пропозицій щодо розбудови МТК на території України. Якщо б вони були реалізовані, то транзитний потенціал країни суттєво зріс би.

За результатами досліджень англійського інституту «Рендел», які оприлюднені в засобах масової інформації, Україна займає перше місце в Європі за коефіцієнтом транзитності. Але, на сьогоднішній день ступінь використання транзитного потенціалу є доволі низький. Варто зазначити, що у 2009 році використання транзитного потенціалу України зменшилося майже в двічі порівняно з 2008 роком. Згідно з програмно-прогнозними документами, створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу України.

Зокрема, Транспортній стратегії України на період до 2020 року передбачено активізацію процесів інтеграції ТДК України до європейської та світової транспортних систем [8].

Як зазначає Д. Прейгер, ефективне функціонування міжнародних транспортних коридорів та повноцінне використання транзитного потенціалу України можливе тільки при належному фінансовому забезпеченні їх утримання і розвитку [6].

До національних автомобільних доріг відносять автомобільні дороги, суміщені з національними транспортними коридорами і, які не належать до міжнародних автомобільних доріг, та автомобільні дороги, що з'єднують столицю України – місто Київ, адміністративний центр Автономної Республіки Крим, адміністративні центри областей, місто Севастополь між собою, великі промислові і культурні центри з міжнародними автомобільними дорогами [4].

До регіональних автомобільних доріг належать автомобільні дороги, що з'єднують дві або більше областей між собою, автомобільні дороги, що з'єднують основні міжнародні автомобільні пункти пропуску через державний кордон, морські та авіаційні порти міжнародного значення, найважливіші об'єкти національної культурної спадщини, курортні зони з міжнародними та національними автомобільними дорогами [4].

В структурі доріг державного значення переважають дороги місцевого значення .

Дороги місцевого значення в свою чергу поділяються на:

- 1) територіальні;
- 2) обласні;
- 3) районні.

Згідно із Законом України «Про автомобільні дороги», перелік доріг державного значення, у тому числі їх ділянок, що суміщаються з вулицями міст та інших населених пунктів і фінансуються з державного бюджету, затверджує Кабінет Міністрів України один раз на три роки [4].

Як зазначається в Законі України «Про автомобільні дороги», вулиці і дороги міст та інших населених пунктів знаходяться у віданні органів місцевого самоврядування і є комунальною власністю. При цьому, ділянки вулиць і доріг міст та інших населених пунктів, що суміщаються з автомобільними дорогами державного значення, належать до Єдиної транспортної системи України і не підлягають приватизації [4].

Вулиці і дороги міст та інших населених пунктів мають специфічну будову. Їх складовими є: проїзна частина вулиць і доріг, трамвайне полотно, дорожнє покриття, штучні споруди, споруди дорожнього водовідводу, технічні засоби організації дорожнього руху, зупинки міського транспорту, тротуари, пішохідні та велосипедні доріжки, зелені насадження, наземні та підземні мережі [4].

До здобуття незалежності в Україні була значна кількість автомобільних шляхів спеціального призначення (під'їздів до військових та інших режимних об'єктів, великих залізничних вузлів, станцій, переправ, морських та річкових портів, а також автомобільних доріг оборонного значення), яких в даний час залишилось дуже мало через закриття багатьох великих промислових підприємств, військових частин та інших об'єктів, а також через відсутність коштів на утримання таких доріг в належному стані. На жаль, на сьогоднішній день не всі сільські пункти мають під'їзди.

Однією з найкращих є дорога Київ – Бориспіль, яка має пропускну здатність 40 тис. авт/добу та 4-5 смуг в обидва напрямки.

Дороги України недостатньо оснащені мостами, естакадами, тунелями. Значна частина існуючих таких об'єктів перебуває в аварійному стані. На початок 2010 року в Україні було 16172 мостів, у тому числі – 81 дерев'яних. Найбільша кількість мостів (13180) є на дорогах місцевого значення.

Як зазначається в Законі України «Про автомобільні дороги», державна політика і стратегія розвитку всіх видів автомобільних доріг на території України здійснюється центральним органом виконавчої влади у галузі транспорту. Відповідно до Указу Президента України від 9 грудня 2010 року № 1085/2010 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» було утворено такий центральний орган – Міністерство інфраструктури України. Йому безпосередньо підпорядковується Державна служба автомобільних доріг України (Укравтодор), яка була створена

Указом Президента України від 8 листопада 2001 року № 1056/2001 «Про заходи щодо підвищення ефективності управління дорожнім господарством України» як центральний орган виконавчої влади для здійснення функцій управління дорожнім господарством України [3].

Державній службі автомобільних доріг підпорядковуються служби автомобільних доріг в областях, державні проектні, технологічні та експертні підприємства, Державна акціонерна компанія ВАТ «Автомобільні дороги України» з дочірніми підприємствами в областях.

Безпосереднім завданням Укравтодору є підтримання в належному стані і розбудова автомобільних доріг, які є не тільки національним надбанням українського народу, але і важливою складовою транспортної системи держави. Адже, зрозуміло, що стан доріг та рівень їх розвитку значною мірою впливає на соціально-економічне зростання України та її регіонів.

В Законі України «Про автомобільні дороги» зазначається, що автомобільні дороги загального користування у межах смуги відведення повинні бути забезпеченими такими складовими, як земляне полотно, проїзна частина, дорожнє покриття, смуга руху, споруди дорожнього водовідводу, штучні споруди, інженерне облаштування (спеціальні споруди та засоби, призначені для забезпечення безпечних та зручних умов руху, зокрема освітлення, технологічний зв'язок, вимірювання вагових і габаритних параметрів транспортних засобів, примусове зниження швидкості руху); об'єкти дорожнього сервісу та архітектурне облаштування (архітектурні споруди та декоративні насадження, що призначені для забезпечення естетичного вигляду автомобільних доріг); технічні засоби організації дорожнього руху, автопавільйони, лінійні споруди і комплекси, що забезпечують функціонування і збереження доріг; елементи санітарного облаштування; зелені насадження [4]. Але, фактично, на значних ділянках доріг, де б мали бути зазначені складові, вони відсутні. В результаті це стає фактором дезінформації водіїв, підвищеної аварійності на дорогах, низької естетичної цінності їх узбіч.

Результати дослідження. Таким чином, Україна є в числі тих держав в Європі, які мають найгірші дороги. При цьому, має місце відставання України у розвитку автодоріг загального користування від темпів автомобілізації країни. Вкрай незадовільним є рівень безпеки дорожнього руху. На утримання доріг виділяються дуже скромні бюджетні кошти [2].

Технічні стандарти автодоріг України не відповідають стандартам ЄС ні за якістю, ні за ваговими навантаженнями. З метою приведення їх у відповідність до вимог ЄС необхідно внести зміни до Правил перевезення небезпечних вантажів та Правил перевезення великовагових вантажів згідно з конвенціями Європейської економічної комісії ООН та директивами ЄС [2].

Висновки. Підсумовуючи наголосимо, що протяжність автомобільних доріг України є недостатньою, а їх стан – незадовільний, тобто такий, що не відповідає вимогам до нього, які прописані у законодавстві, потребам національної економіки і населення країни.

Список літератури: 1. Автомобільні шляхи України / Вільна енциклопедія [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uk.wikipedia.org/wiki/>. 2. Гармонізація транспортної системи України з вимогами ЄС сприятиме економічному зростанню: рекомендації звіту Європейського Союзу та Програми розвитку ООН (30/06/2010). / Представництво Європейського Союзу в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ec.europa.eu/>. 3. Державна служба автомобільних доріг України (Укравтодор) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukravtodor.gov.ua/clients/ukrautodor.nsf/>. 4. Закон України «Про автомобільні дороги» [Електронний ресурс] // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2005. – № 51. – Ст. 556. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2862-15>. 5. Міжнародні транспортні коридори / Вільна енциклопедія [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uk.wikipedia.org/wiki/>. 6. Прейгер Д. Актуальні питання будівництва доріг і розбудови мережі вантажних перевезень в Україні. – С. 16. 7. Протяжність і характеристика автомобільних доріг загального користування на 1 січня 2010 року. – К.: Державна служба автомобільних доріг України «Укравтодор», 2010. – С. 2. 8. Транспортна стратегія України на період до 2020 року. Міністерство транспорту та зв'язку України розробило Транспортну стратегію України до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/discussion/15621.html>.

Надійшла до редколегії 02.02.2013.

УДК 004.7

Рівень розвитку автомобільної інфраструктури України / Н.П. Горбунов, В.О. Дятлова // Вісник НТУ «ХПІ». Серія: Актуальні проблеми розвитку українського суспільства. – Харків: НТУ «ХПІ», 2013. – № 69(1042). – С. 98-104. Бібліогр.: 8 назв.

В статье рассмотрена сущность и современное состояние автотранспортной инфраструктуры. Проанализированы региональной политике и намечены перспективы развития автотранспортной инфраструктуры в Украине. Акцентируется внимание на необходимости увеличения протяженности автодорог государства и совершенствование технических стандартов автодорог соответствии с требованиями ЕС.

Ключевые слова: транспорт, инфраструктура, транспортная инфраструктура, автотранспортная инфраструктура, автомобильный транспорт, автомобилестроение, транспорт, автодороги.

The article describes the nature and current state of road infrastructure. Analyzed the regional policy and outlined the prospects of development of road infrastructure in Ukraine. The attention is focused on the need to increase the length of the state highways and roads improving technical standards required by the EU.

Key words: transportation, infrastructure, transport infrastructure, road transport infrastructure, road transport, automotive, transportation, roads.