

Implications/ T. Donaldson, L. Preston // The Academy of Management Review. – 1995. – N1. – P. 65–91. 3. Kaplan, R.S., Norton D.P. The Balanced Scorecard: Translating Strategy into Action/ R.S. Kaplan, D.P. Norton. – Boston: Harvard Business School, 1996. – 618 p. 4. Олексів І.Б. Принципи відбору груп впливу для прийняття стратегічних управлінських рішень / І.Б. Олексів, О.М. Жовтанецька // Вісник Національного університету “Львівська політехніка” “Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку”. – 2006. – № 575. – С.28–34. 5. AA1000 stakeholder engagement Standard 2011/ AccountAbility Stakeholder Engagement Technical Committee. – 2011. – 52 p. 6. Mendelow A.L. Strategic Planning and Management Handbook / W.R. King, D.I. Cleland, A.L. Mendelow. – New York: Van Nostrand Reinhold Company, 1987. – 599 p. 7. Eden C., Ackermann F., Cropper S. The Analysis of Cause Maps / C. Eden, F. Ackermann, S. Cropper // Journal of Management Studies. – 1992. – № 29:3. – P. 309–324. 8. Suwignjo P., Bititci U.S., Carrie A.S. Quantitative Models for Performance Measurement System / P. Suwignjo, U.S. Bititci, A.S. Carrie // International Journal of Production Economics. – 2000. – № 64. – 231–241. 9. Сошникова Л.А., Тамашевич В.Н., Уебе Г., Шефер М. Многомерный статистический анализ в экономике: учеб. пособие для вузов / под ред. проф. В.Н. Тамашевича / Л.А. Сошникова, В.Н. Тамашевич, Г. Уебе, М. Шефер – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 1999. – 598 с. 10. Vos J.F.; Achterkamp M.C. Stakeholder identification in innovation projects: Going beyond classification / J.F. Vos; M.C. Achterkamp // European Journal of Innovation Management. – 2006. – № 9, 2. – P.161–178. 11. Moutinho L. The Use of the Analytic Hierarchy Process (AHP) in Goal Setting and Goal Assessment / L. Moutinho // Journal of Professional Service Marketing. – 1993. – № 8:2. – С.97–114.

УДК 338.47

Г.В. Подвальна

Національний університет “Львівська політехніка”,
кафедра маркетингу і логістики

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ В УКРАЇНІ

© Подвальна Г.В., 2011

Висвітлено поняття “міжнародні транспортні коридори”, показано роль транспортної галузі в процесі зростання транспортних перевезень та міжнародного транзиту вантажів, а також описано перспективи формування транспортних коридорів між західноєвропейськими та азійсько-тихоокеанськими промисловими і транспортними центрами, які необхідні для забезпечення оптимальних умов перевезення вантажів і пасажирів.

Ключові слова: міжнародний транспортний коридор, транспорт, вантажні перевезення, транзит.

The notion of “international transport corridors” is given, the role of transport industry in the process of freight transport and international freight transit increase are presented as well as the perspectives of international transport corridors between Western European and Asia-Pacific industrial and transport centers that are necessary for optimal conditions of freight and passengers transportation are presented.

Key words: international transport corridor, transport, freight transport, transit.

Постановка проблеми. Актуальність питань статті зумовлена необхідністю вдосконалення як технічного забезпечення перевезень, так і самої технології організації вантажопотоків під час міжнародних перевезень вантажів. Завдяки вигідному географічному розташуванню Україна виконує роль з'єднувальної ланки між Західною Європою, країнами СНД, країнами Близького Сходу та Азії. Україна веде активну політику підтримки європейських ініціатив щодо міжнародних транспортних коридорів (МТК), пропонує свої варіанти коридорів Європейському Союзу.

Ступінь використання транспортної інфраструктури України все ще доволі низький. Створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано

пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. Проте у вітчизняній науці немає комплексних досліджень щодо правового та логістичного забезпечення функціонування та розвитку транспортних коридорів на території України. Це впливає на розвиток ринку транспортних послуг. У найближчому майбутньому пріоритетним буде формування транспортних коридорів між західноєвропейськими й азійсько-тихоокеанськими промисловими і транспортними центрами. Одним із стратегічних завдань України є створення умов для перевезень у трансконтинентальних напрямках з Європи не тільки до Центральної Азії, але і через Кавказ до Ірану і Індії.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Вітчизняні залізниці забезпечують надійну та швидко доставку вантажів до портів Одеси, Іллічівська, Маріуполя, Южного, Феодосії, Миколаєва, Ізмаїла, Херсона, Бердянська, Керчі. Технічні можливості української транспортної інфраструктури дають змогу переробляти в морських портах понад 100 млн. т вантажів на рік [6].

В найближчому майбутньому пріоритетним буде формування транспортних коридорів між західноєвропейськими й азійсько-тихоокеанськими промисловими і транспортними центрами. Значна протяжність транспортних комунікацій України із заходу на схід сприяє створенню оптимальних умов для перевезення вантажів і пасажирів. Разом з тим існує можливість обходу території країни з півночі або півдня (через Туреччину). Найперспективніші такі напрями трансконтинентальних (Європа–Азія) комунікацій: тільки по території Росії; по територіях Росії і країн Балтії, Білорусі або України; через Туреччину і Близький Схід. Одним із стратегічних завдань України є створення умов для перевезень у трансконтинентальних напрямках з Європи не тільки до Центральної Азії, але і через Кавказ до Ірану і Індії [7].

Транспорт як галузь економіки являє собою систему організації суспільного виробництва, основу на єдності його елементів, серед яких підприємства, організації, фірми та певні виробничі комплекси, такі як залізничний, автомобільний транспорт тощо.

Транспортні виробничі комплекси характеризуються однорідністю виконуваних операцій та подібністю технологічних циклів, у сукупності вони утворюють важливу галузь економіки – транспорт, який є самостійною галуззю господарства, але який може нормально функціонувати та розвиватися тільки за умови взаємодії з іншими галузями економіки, що зумовлено суспільним характером виробництва [1].

Поглиблення міжнародного поділу праці та міжнародної економічної кооперації зумовлює зростання транснаціональних перевезень та міжнародного транзиту вантажів. Протягом останніх десятиліть концептуально визрівала ідея створення загальноєвропейської транспортної системи, яка б дала змогу швидко та безперешкодно, найоптимальнішими маршрутами доставляти пасажирів та вантажі. Нагальною проблемою є створення належної інфраструктури транспортних коридорів, яка б відповідала міжнародним стандартам у цій галузі [2, с.22].

Формування цілей статті. Поглиблення міжнародного поділу праці та міжнародної економічної кооперації зумовлюють зростання транснаціональних перевезень та міжнародного транзиту вантажів. Визначення раціональних шляхів і практичних заходів із розвитку вантажних і пасажирських перевезень міжнародними транспортними коридорами.

Виклад основного матеріалу. Україна веде активну політику підтримки європейських ініціатив щодо міжнародних транспортних коридорів (МТК), пропонує свої варіанти коридорів Європейському співтовариству [3].

Постановою Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 року № 821 затверджено Концепцію створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні. Згідно з нею в Україні вигідне для створення міжнародних транспортних коридорів геополітичне становище, вона має розвинуту промисловість, спроможну виготовляти та обслуговувати сучасні транспортні засоби, дорожньо-будівельну техніку, а також потужний потенціал наукових, проектних, навчальних закладів та кваліфікованих кадрів [4].

Ступінь використання транспортної інфраструктури України ще досить низький. Створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу України.

Проте у вітчизняній правовій науці немає комплексних досліджень щодо правового забезпечення функціонування та розвитку транспортних коридорів на території України. Своєю чергою, це впливає на розвиток ринку транспортних послуг [5].

Наведені у табл. 1 дані свідчать, що обсяги вантажних перевезень наземним транспортом за роки незалежності скоротилися у 2–4 рази (водним – у понад 10 разів), причому найбільший спад був у 1996–2000 рр., а з 2001 р. спостерігалось певне зростання (в основному до 2007 р.), а потім – знову скорочення, зумовлене проявом фінансово-економічної кризи. За 2009 р. підприємства транспорту перевезли 1 млрд 625 млн т вантажів, що становило 82,4 % від обсягу перевезень вантажів за 2008 р.

Вантажообіг становив 395,7 млрд ткм, тобто 77,9 % від обсягу 2008 р. Вантажообіг залізничного транспорту знизився на 23,7 %, на всіх залізницях. Зменшився вантажообіг на автомобільному транспорті на 10,4 %, трубопровідному – на 21 %, річковому – на 37,7 %, морському – на 54 %.

У структурі вантажних перевезень виділяють внутрішні перевезення, експортно-імпорتنі перевезення та транзит вантажів іноземних держав. Фінансово-економічна криза 2008–2009 рр. істотно вплинула на зазначену структуру вантажних перевезень: приблизно на третину зменшилися обсяги імпорту (ввезення) та транзиту вантажів, тоді як транспортування експорту (вивезення) зменшилося у 2009 р. порівняно з 2008 р. лише на 6,9 %. Це обумовило певні зміни питомої ваги складових перевезень: якщо внутрішні перевезення та ввезення вантажів зменшилися лише на один відсотковий пункт (в. п.), транзит – на 2,4 в. п., то експорт збільшився на 4,3 в. п. Загальні ж обсяги вантажних перевезень лише на залізничному транспорті зменшилися за 2009 р. на понад 100 млн т, або більше ніж на 20 відсотків [8].

Таблиця 1

Перевезення вантажу за видами транспорту, тис.т

Роки	Залізничний	Морський	Річковий	Автомобільний	Авіаційний	Трубопровідний
1996	342558,1	14214,2	7740,3	1254540,2	17,2	245665,2
1997	341417,0	10407,4	8567,0	1249866,6	13,5	236698,7
1998	335052,5	8775,7	9045,3	1081326,2	15,5	240954,9
1999	334635,9	6478,1	8105,2	955329,1	11,3	235062,0
2000	357381,6	6316,3	8349,8	938916,1	19,5	220057,5
2001	370199,1	8231,6	6969,8	977268,8	26,9	218447,7
2002	392592,0	8785,7	7608,3	947263,8	90,3	201274,6
2003	445534,7	8851,4	9974,9	973283,0	148,4	216699,9
2004	462367,6	8793,6	11858,5	1027396,3	101,0	220927,0
2005	450277,3	8575,2	12868,6	1120715,3	126,3	212556,8
2006	478711,4	8664,9	14297,1	1167199,7	98,9	203693,7
2007	514192,9	9123,9	15120,6	1255225,3	104,0	195990,7
2008	498536,8	8228,2	11293,5	1266598,1	102,1	186797,0
2009	391523,4	4652,0	5145,5	1068857,9	85,1	154594,6

Міжнародний транспортний коридор – це комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, тобто 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.

Міжнародна мережа транспортних коридорів визначена деклараціями транс'європейських конференцій з питань транспорту.

Територією України проходять такі міжнародні транспортні коридори: транс'європейський № 3; транс'європейський № 5; транс'європейський № 7 Дунайський (водний); транс'європейський № 9, а також міжнародний транспортний коридор Гданськ–Одеса (Балтійське море – Чорне море) (Ягодин–Одеса).



Рис. 1. Транс'європейський транспортний коридор № 3



Рис. 2. Транс'європейський транспортний коридор № 5

Транс'європейський транспортний коридор № 3: Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ; Країни-учасниці: Німеччина, Польща, Україна. Протяжність основного ходу: 1640 км, зокрема по Україні: залізничний – 694 км, автодорожній – 611,7 км.

Залізничний маршрут цього транспортного коридору повністю електрифікований, двоколіїний і обладнаний пристроями автоблокування (648 км).

У 2002 р. за кошти Європейського Союзу побудовано мостовий перехід через річку Західний Буг на українсько-польському державному кордоні.

Транс'європейський транспортний коридор № 5: Трієст – Любліна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів. Країни-учасниці: Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна. Протяжність – 1595 км, з них по Україні: залізничний – 266 км, автодорожній – 338,7 км.

Головною проблемою транспортного коридору № 5 на території України для автомобільного та залізничного сполучення є подолання Карпатських гір.



Рис. 3. Транс'європейський транспортний коридор № 7. Дунайський (водний).



Рис. 4. Транс'європейський транспортний коридор № 9

Транс'європейський транспортний коридор № 7. Країни-учасниці: Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна. Протяжність: 1600 км, по Україні – 70 км.

У 2004 р. введено першу чергу проекту з відновлення глибоководного судноплавного ходу Дунай – Чорне море і відновлено рух суден через канал.

З метою захисту гирла каналу та його морської частини від замулювання ведеться будівництво хвилезахисної дамби на підхідній частині морської акваторії. Продовжуються днопоглиблювальні роботи другої черги проекту з відновлення глибоководного судноплавного ходу. Транс'європейський транспортний коридор № 9: Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ –

Київ (Москва) – Одеса (Кишинів) – Пловдив – Бухарест – Александрополіс (з 4 відгал.) Країни-учасниці: Фінляндія, Росія, Україна, Білорусь, Молдова, Румунія, Греція. Протяжність основного ходу: 3400 км, зокрема по Україні: залізничний – 1496 км, автодорожній – 996,1 км.

Передбачений основний напрямок коридору № 9 пролягає по території України по магістралях М-01 та М-05 від кордону з Білоруссю через Чернігів та Київ до Одеси.

Вітчизняні залізниці забезпечують надійну та швидку доставку вантажів до портів Одеси, Іллічівська, Маріуполя, Южного, Феодосії, Миколаєва, Ізмаїла, Херсона, Бердянська, Керчі. Технічні можливості української транспортної інфраструктури дозволяють переробляти в морських портах понад 100 млн. т вантажів на рік [6, с. 47].

В найближчому майбутньому пріоритетним буде формування транспортних коридорів між західноєвропейськими і азійсько-тихоокеанськими промисловими і транспортними центрами. Значна протяжність транспортних комунікацій України із заходу на схід сприяє створенню оптимальних умов для перевезення вантажів і пасажирів. Разом з тим існує можливість обходу території країни з півночі або півдня (через Туреччину). Найперспективніші такі напрями трансконтинентальних (Європа-Азія) комунікацій: тільки по території Росії; по територіях Росії і країн Балтії, Білорусі або України; через Туреччину і Близький Схід. Однією із стратегічних задач України є створення умов для перевезень по трансконтинентальних напрямках з Європи не тільки до Центральної Азії, але і через Кавказ до Ірану і Індії [7, с. 28].



Рис.5. Транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія (TRASECA)

Програма TRASECA (англійська аббревіатура "транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія") була розроблена як один із компонентів міждержавної програми Tacis. У 1996 р. на конференції в Афінах до програми TRASECA долучилась Україна. Маршрут проходження коридору визначено на карті.

Активна робота з реалізації програми розпочалася з вересня 1998 р., коли в Баку президенти 12 країн: України, Молдови, Болгарії, Румунії, Туреччини, Грузії, Вірменії, Азербайджану, Киргизстану, Таджикистану, Казахстану і Узбекистану підписали Основну багатосторонню угоду про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа–Кавказ–Азія.

Розвиток міжнародної співпраці в реалізації потенціалу транспортної інфраструктури України полягає у реформуванні транспортної системи та гармонізації транспортного законодавства із відповідним законодавством ЄС (acquis communautaire). До пріоритетних напрямів належать: розвиток інфраструктури (транспортної, митної, інформаційної тощо), інтеграція у європейський спільний авіаційний простір (ЕСАА), посилення взаємодії транспортних систем, сприяння доступності транспортної професії та ринків перевезень, політика конкурентоспроможності, державна допомога та фіскальна гармонізація, безпека руху, технічні вимоги, статистика, екологічні та соціальні вимоги і змішані перевезення.

1. <http://dmitrienko2.narod.ru/tr/tr2.htm> Чернецька Н.Б. Раціональні шляхи розвитку залізничних перевезень міжнародними транспортними коридорами (огляд) // Н.Б. Чернецька, Л.Г. олодяжн , В.В. индарецька // Зб. наук. праць ДонІЗТ. – 2010.– № 21.– С.22 2.<http://uk.wikipedia.org> 3.Концева В.В. До питання вибору магістралей для аналізу транспортних потоків // В.В. Концева, Т.В. Макарова // Зб. наук. праць ДААТ. – 2009. – № 4. – С. 8–12. 4.http://www.mintrans.gov.ua/uk/transports/_print/42.html 3. Савченко В.В. Інтеграція залізниць України до міжнародної транспортної мережі // В.В. Савченко // Залізнич. транспорт України, 2003. – № 4. – С. 4.Савенко А.С. Технология пропуска специализированных поездов в транспортном коридоре Ильичевск-Хутор-Михайловский // А. Савенко, Г. Музыкаина. // Залізнич. транспорт України, 2003. – № 2. – С. 28 – 30 5.Прейгер Д. К., Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку // Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова // НІСД. – 2011. – С. 37.

УДК 338.45

Н.Ю. Подольчак, Н.І. Подольчак
Національний університет “Львівська політехніка”

ОСОБЛИВОСТІ ОЦІНЮВАННЯ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ СИСТЕМ МЕНЕДЖМЕНТУ ПІДПРИЄМСТВ ІЗ ВИКОРИСТАННЯМ ІНСТРУМЕНТАРІЮ БАГАТОВИМІРНОГО ШКАЛЮВАННЯ

Ї Подольчак Н.Ю., Подольчак Н.І., 2011

Розроблено метод розрахунку інтегрального показника рівня соціально-економічної ефективності систем менеджменту підприємств на засадах застосування багатовимірного шкалювання для оцінювання різноспрямованих цільових показників функціонування систем менеджменту та кластерного аналізу для визначення еталонних значень ефективності управління підприємством. Наведено особливості практичного застосування методу та інструментарій перевірки результатів на адекватність.

Ключові слова: соціально-економічна ефективність, багатовимірне шкалювання, інтегральний індикатор, системи менеджменту.

The method of calculating the integral index of the level of socio-economic efficiency of enterprise management systems based on the application of multidimensional scaling to assess the functioning of diverse targets management systems and cluster analysis to determine reference values of performance management is developed. The features of the practical application of methods and tools to check the adequacy of the results are presented.

Key words: socio-economic efficiency, multidimensional scaling, integral index, management systems.

Постановка проблеми. Важливим етапом оцінювання рівня ефективності систем менеджменту є формування інтегрального показника за допомогою багатовимірного шкалювання. Отримана із застосуванням багатовимірного шкалювання оцінка повинна бути інформативнішою і відображати об'єктивні реалії нелінійності внутрішніх і зовнішніх економічних процесів відносно системи менеджменту підприємств. Багатовимірне шкалювання дає змогу виявити взаємозв'язок між об'єктами, що відображається у вигляді геометричних зв'язків між точками в багатовимірному просторі. Таке геометричні представлення результатів у багатовимірному шкалюванні прийнято називати просторовими картами (мапами).