

менеджмента предприятия и квалификации персонала предприятия; в-третьих обеспечения инновационного развития предприятия.

Ключевые слова: конкурентоспособность предприятия, глобализация, конкурентные стратегии, конкурентные преимущества.

Ilyin V.Y. Competitiveness enterprise management by components

The article reveals the essence of the concept of "competitiveness". Focus on current enhancing enterprise competitiveness by management components. It is noted that enhance the competitiveness of enterprises requires a systematic approach, implementing large complex organizational, economic, managerial and technological measures. The features use competitive strategies of the enterprise in modern conditions. Recommendations to improve the competitiveness of domestic enterprises. The system key objectives of improving competitiveness. Proved that the key priority objectives of improving the competitiveness of enterprises is the first continuous improvement of products (services) company; secondly to ensure high performance and enterprise management personnel training; Thirdly innovative software development company.

Keywords: competitiveness, globalization, competitive strategy, competitive advantage.

Дата надходження до редакції: 12.02.2017

Рецензент: д.е.н., доцент Данько Ю.І.

УДК338.24

МОДЕРНІЗАЦІЙНІ АСПЕКТИ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ: ПАСПОРТИЗАЦІЯ ТА КЛАСТЕРНА СТРАТЕГІЯ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА

Л. О. Богінська, к.е.н., доцент

О. В. Юрченко

Сумський національний аграрний університет

Розробка та реалізація регіональних програм підтримки розвитку дорожнього господарства на кластерних засадах дозволить розвивати важливу галузь регіональної економіки, сприятиме більш повному розподілу та використанню наявних ресурсів. Екологічна паспортизація складових дорожнього господарства стане організаційно-правовим інструментом державного контролю за станом екологічної ситуації в дорожній галузі.

Ключові слова: паспортизація, дорожній кластер, екологічна безпека, регіональний розвиток

Постановка проблеми. Дорожнє господарство України загалом та його регіональні структури для подальшого свого розвитку потребують негайної модернізації. Важливою складовою дорожнього господарства є дорога. Для покращення експлуатаційного стану автомобільних доріг, відповідності існуючої транспортно-дорожньої мережі потребам соціального і економічного розвитку України та її інтеграції до європейської транспортної мережі необхідно розробити нові форми управління дорожнім господарством, зокрема розробити і застосовувати кластери, ввести обов'язкову паспортизацію об'єктів дорожнього господарства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Серед сучасних вчених, які займаються дослідженням проблем кластеризації, потрібно відмітити праці М.Портера, С.Соколенка, М.Войнаренка, В.Фельдмана, О.Рогача, В.Чевганової, І.Брижань, В.Третяка, Р.Стоуга та ін. Але на сьогодні тема кластерів і мереживних структур в економіці до кінця не вивчена. Фундаментальних наукових праць із ґрунтовним дослідженням методологічних засад, юридичним (правовим, законодавчим) обґрунтуванням механізму функціонування такої організаційної форми об'єднання підприємницьких структур, як кластери,

поки не існує. Відсутні також і критерії оцінки економічної ефективності подібних утворень у різних галузях господарської діяльності. Тому кожен активний кластер в Україні, а їх вже досить багато, працює за своїми організаційними й фінансовими схемами, часто ризикуючи та навчаючись на власних помилках.

Формулювання цілей статті. Метою статті є: дослідити особливості і можливості формування дорожніх кластерів, запропонувати свою модель дорожнього кластера Сумського регіону, довести важливість та доцільність паспортизації складових дорожнього господарства.

Виклад основного матеріалу дослідження. Характерними рисами дорожніх утворень кластерного типу, на наш погляд, повинні стати об'єднання ресурсів дорожнього господарства та промисловості, оскільки шляховики можуть нормально існувати лише за умови зовнішньої підтримки (постачальні підприємства, переробні підприємства, державний бюджет тощо).

Ми визначаємо дорожній кластер як мережу постачальників, супутньої інфраструктури, наукових структур, освітніх установ, які об'єднані загальною метою-створення розвинутої дорожньої мережі країни.

Позитивний аспект формування кластерів

складається в тому, що неприбуткові підприємства кластерної структури мають можливість подолати нижній поріг рентабельності за рахунок дії горизонтальних зв'язків та спеціалізації, яка забезпечує позитивний кінцевий результат, користуючись допомогою інших членів кластера в здійсненні інноваційної та інвестиційної діяльності. Україна перебуває серед тих держав, які, незважаючи на позиції й досвід реалізації кластерних ініціатив, не включила політику створення кластерів до загальної програми соціально-економічного розвитку [1].

Саме такі об'єднання, на нашу думку, стануть інституційним механізмом реалізації відповідних інноваційних пріоритетів та дадуть змогу підвищити внутрішню та міжнародну конкурентоспроможність його членів за рахунок комерційного і некомерційного співробітництва, наукових досліджень та інновацій, освіти, навчання і заходів політичної підтримки.

Кожен регіон відповідно до властивих йому особливостей соціального і економічного потенціалу володіє об'єктивним внутрішнім критерієм оптимальності, визначення якого обумовлює необхідність ідентифікації спеціалізації регіонального господарства.

При розробці нами моделі дорожнього кластеру Сумщині (рис. 1) увага приділялась як кластеру будівництва автодоріг згідно з програмами сталого розвитку не тільки регіону, але й країни взагалі, так і кластеру експлуатації вже існуючих дорожніх мереж.

Створення кластерів – командна, а не індивідуальна діяльність. Вважаємо, що кластерна форма організації виробництва сприяє зниженню собівартості дорожньої продукції, забезпечує підвищення продуктивності праці та дозволяє здійснювати інноваційну діяльність протягом тривалого часу.



Рис. 1. Дорожні кластери

* джерело: розроблено автором

Витрати, пов'язані з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг, здійснюються за рахунок бюджетних та інших коштів, акумульованих для реалізації програм розвитку дорожнього господарства України з метою підвищення соціального рівня життя населення, особливо в сільській місцевості, забезпечення автомобільних перевезень пасажирів та вантажів, оздоровлення екологічної обстановки, створення на дорогах належних умов безпеки руху та сучасних елементів дорожнього сервісу, зменшення збитків через незадовільні дорожні умови.

Ми переконані, що в Сумському регіоні для розвитку дорожньо-будівельного комплексу в інноваційному напрямку найбільш доцільним є формування галузевого кластеру. Високоєфективний кластер повинен здійснити кооперацію великих підприємств-виробників дорожньо-будівельної техніки та обладнання; підприємств промисловості дорожньо-будівельних матеріалів з виробництва асфальтобетону, полімерно-цементних покриттів, щебнево-мастичних та ін; дорожньо-будівельних і дорожньо-експлуатаційних організацій; освітніх установ; проектних інститутів, банків, страхових та лізингових компаній.

Для Сумської області пропонуємо до включення до дорожнього кластеру наступні суб'єкти:

1. Сумський «Облавтодор»
2. Сумський «Дорпроект»
3. ВНЗ – СНАУ, СумДУ – підготовка екологів

4. Науково-дослідні інститути та Проектні інститути дорожньо-мостового профілю (Державний дорожній науково-дослідний інститут ім. М.П. Шульгіна, Інститут комплексних транспортних проблем, Інститут економіки)

5. Компанія Міжгосподарське мале підприємство «Бітум»

6. ТОВ Науково-виробнича фірма «Ізоліт» (виробництво асфальтобетону)

7. ТОВ ВКФ "Полісся" (виробництво асфальтобетону)

8. ВКФ ТОВ «Німфа» (виробництво асфальтобетону)

9. Асфальтний завод м.Суми

10. ТОВ «Будшляхмаш» (м.Київ)

11. Департамент екології та охорони природних ресурсів м. Суми

12. Органи місцевого самоврядування

13. Об'єднання територіальних громад

14. Страхова компанія

15. Лізингова компанія

Учасники кластеру здійснюють інвестиції в спеціалізовані, але споріднені технології, інфраструктуру, людські ресурси, що веде до масового виникнення нових фірм. Таким чином, кластери є базою крупних капіталовкладень, тобто стають чимось більшим, ніж проста сума окремих його частин. Організаційне вдосконалення дорожньої галузі має бути здійснене шляхом створення великого дорожньо - будівельного кластера, що сприяє появі синергетичного ефекту діяльності за рахунок акумулювання фінансово-технічного, виробничого і кадрового потенціалу, створення інвестиційної привабливості цього сектору економіки регіону.

Іншим інноваційним та дієвим інструментом обліку екологічних характеристик суб'єктів господарювання є екологічна паспортизація підприємств. На підприємствах України відповідно до ГОСТу 17.0.0.04-90 необхідно розробляти екологічні паспорти підприємства [2].

Екологічний паспорт підприємства - нормативно-технічний, комплексний документ, що складається на стадії проектування об'єкта господарювання і видається вже діючому підприємству.

Зміни до екологічного паспорта підприємства вносяться у процесі реконструкції, переоснащення підприємства, переходу на випуск іншої продукції. По суті своєї екологічний паспорт є динамічним документом. У нього дозволяється вносити зміни і доповнення у випадку перепрофілювання підприємства, скорочення або збільшення кількості екологічно небезпечних об'єктів, зміни форми власності. Важливо відзначити, що еколого-економічний паспорт як форма екологічного контролю може бути використаний як інноваційна основа для менеджменту природокористування для паспортизації зон, регіонів і України в цілому.

Відповідно до вимог екологічної паспорти-

зації, необхідно не тільки «висвітлити» фактичні об'єми зовнішніх екстерналій, але і розробити комплекс заходів щодо усунення їх наслідків. Такі заходи, їхні обсяги, терміни виконання, матеріальні витрати й очікуваний екологічний ефект необхідно розробити в додатках до екологічного паспорта. Термін дії екологічного паспорта – 5 років.

На думку екологів, дані екологічних паспортів - це не тільки інформація про тони викидів або використання шкідливих матеріалів (хоча і це є вкрай важливим), екопаспорт повинен містити оцінку класу екологічної небезпеки об'єкта і впливу його на навколишнє середовище. Це потрібно, в першу чергу, для того, щоб мати уявлення, скільки тарифів і зборів до бюджету повинна платити компанія, що не піклується про екологічність виробництва.

Система автомобільних доріг, як найважливіша складова дорожнього господарства, приносить відчутну шкоду навколишньому середовищу: її частка у забрудненні довкілля вкрай висока і має виражену тенденцію до збільшення. Безумовний перехід на використання поновлюваних екологічно чистих джерел енергії, перш за все - в рамках програми "Живе Паливо" є кардинальним зниженням експлуатаційної шкоди, що завдається природі різного роду викидами і забрудненнями. Власне, сфера автомобільного транспорту має пристосуватися до сучасних умов і передбачає створення організаційно - фінансових умов для рішучої екологізації, оптимізації та гармонізації дорожньої системи. Концентрація зусиль і всього спектра ресурсів на вирішенні таких найважливіших проблем, як підвищення екологічності транспорту; забезпечення нульового рівня забруднень, відходів та викидів в процесі експлуатації автодоріг забезпечує екологічну безпеку мережі автомобільних доріг, дорожнього господарства тощо [3].

Розроблений нами екологічний паспорт дорожнього підприємства включає паспортизацію автодоріг - на прикладі автомобільних доріг загального користування Конотопського району Сумської області, в якому використані наступні дані:

1. Рациональна схема мережі автомобільних доріг загального користування Конотопського району Сумської області, затверджена в установленому порядку;

2. Представлені керівництвом філії "Конотопський Райавтодор", ДП "Сумський облавтодор", ДТК "Автомобільні дороги України" наявні технічні дані автомобільних доріг району.

3. Додаткові обстеження шляхом об'їзду всіх доріг району.

4. Аналіз інтенсивності руху автомобільного транспорту на дорогах району.

5. Розроблена в Сумському національному аграрному університеті методика розрахунку інтегрованого показника екологічного стану дорож-

ньо – транспортного комплексу.

В екологічному паспорті автодоріг Конотопського району Сумської області надано розрахунок екологічного стану дорожньо – транспортного комплексу автомобільних доріг загального користування. Відносно всіх автодоріг району, найбільша інтенсивність руху транспорту здійснюється по автомобільній дорозі Р – 61 Батурин – Конотоп – Суми (км 25 -2008 одиниць; км–45–2441 одиниця).

Проте служба екологічного моніторингу на цій автодорозі на даний час не створена. На всіх інших дорогах району інтенсивність руху транспорту не перевищує 2000 одиниць за добу. Тому, згідно відомчих будівельних карт “Екологічні вимоги до автомобільних доріг (проекування)” ВБН В.2.3 – 218 – 007 – 98, всі автодороги району (державні, територіальні, обласні, районні) можна

віднести до третього екологічного класу [7].

Стан функціонування дорожньо – транспортного комплексу (ДТК) автодоріг району та його екологічний вплив на природне навколишнє середовище (НС) характеризується наступними показниками, які відображені в таблиці 1.

Показники, вимірювачі екологічної безпеки автомобільних доріг і їх нормативні значення встановлені з урахуванням можливості їх виконання дорожніми організаціями при проектуванні, будівництві, експлуатації, утримання і ремонту інженерних дорожніх споруд з використанням місцевих природних ресурсів, сучасних будівельно-дорожніх машин, організаційно-технічних рішень і технологічних операцій будівництва, реконструкції, утримання, ремонту автомобільних доріг і споруд на них [4].

Таблиця 1. Показники стану дорожньо – транспортного комплексу Конотопського району

Значення автомобільних доріг	Довжина доріг, км	Створені умови функціонування дорожньо – транспортного комплексу за впливом на довкілля			
		Незадовільні		Задовільні	
		Показники			
		км	км	км	км
		%	%	%	%
Державні	106.7			65,3/61,20	41,4/38,80
Територіальні	17.6			17,6/100	
Обласні	210.7		28,2/13,38	138,9/65,93	43,6/20,69
Районні	134.8	9,1/6,75		120,9/89,61	4,8/3,64
Разом	469.8	9.1/1.64	28.2/6.00	342.70/72.95	89.8/19.1

*джерело: [2,7]

Параметрами стану навколишнього природного середовища є: температура, тиск, об'єм, концентрації речовин, напруженість електромагнітного поля, радіоактивність і ін. Вони повинні знаходитися в строгих діапазонах для забезпечення стійкості екосистем (відповідати санітарно-гігієнічним і екологічним нормативам). Транспортна діяльність може призводити до зміни значень параметрів стану на локальних ділянках території, що знаходяться поблизу автомобільних доріг.

Показники і норми поширюються на ділянки автомобільних доріг загального користування, мостові переходи, шляхопроводи, кар'єри та інші об'єкти дорожньої інфраструктури (АБЗ, ЦБЗ, бази механізації), придорожні території, а також обсяги дорожнього сервісу, розташовані на придорожніх територіях.

Рівень екологічної безпеки - міра відхилення певних параметрів, ознак, факторів, що характеризують стан навколишнього природного і соціального середовища під впливом техногенної діяльності (об'єкта) від їх встановлених (фонових, допустимих) значень [5,6].

Рівень екологічної безпеки, зокрема автомобільної дороги - кількісна оцінка відхилень значень екологічно значущих вимірників впливу дороги на навколишнє середовище від базових (фонових або нормативних), виражена за допомогою критерію екологічної безпеки.

Аналіз принципів, функцій та особливостей функціонування дорожнього господарства свідчать, що серед основних принципів повинні бути:

пріоритетність вимог екологічної безпеки та обов'язковість додержання екологічних стандартів і нормативів; запобіжний характер заходів щодо охорони навколишнього середовища; незалежність контролю за станом природоохоронної діяльності складових дорожнього комплексу; комплексне застосування правових, адміністративних та економічних методів управління природоохоронною діяльністю.

Висновки та перспективи подальших досліджень. В умовах сьогодення особливої актуальності набувають питання кластерного розвитку дорожнього господарства в площині фінансового забезпечення сталого розвитку його складових та досягнення конкурентоздатності країни. Активізація і мобілізація фінансових потоків в межах кластерного утворення дозволить ефективно використовувати наявний і невикористаний потенціал.

Для зменшення негативного впливу автомобільної дороги на навколишнє середовище на стадії експлуатації після реконструкції актуальним є проведення моніторингових спостережень за станом навколишнього середовища (забруднення повітря, шум тощо) в зоні впливу автодороги. З цією метою необхідно проваджувати в дорожнє господарство систему менеджменту якості через паспортизацію доріг та дорожніх підприємств.

Список використаної літератури:

1. Бороненко В. Изучение роли кластеров в повышении конкурентоспособности региона / В.Бороненко // Економіст, №10, 2008.,- с.50-51.
2. ГСТУ 46-01-02. Оцінка та прогнозування екологічного стану доріг та виробничих баз / ХНАДУ. – Х., 2002. – С.28–39.
3. Кулик Р.О. Особливості формування кластерних структур / Р.О.Кулик //Економіка АПК, 2008. - №9. - С.68-71.
4. Адаменко О.М. Екологічний аудит територій / О.М. Адаменко, Л.В. Міщенко. – Івано-Франківськ: Факел, 2000. – 341 с.
5. Войцицький А.П. Екологічна стандартизація та нормування антропогенного навантаження на природне середовище: теоретичні основи і розрахунковий практикум / А.П. Войцицький, М.Ф. Рибак, С.Б. Шваб / Житомирський національний агроекологічний ун-т. – Житомир: Видавництво ЖДУ ім. І.Франка, 2009. – 260 с.
6. Галушко В.О. Проблеми та перспективи розвитку дорожньої галузі / В.О. Галушко // Дорожня галузь України. - 2011. - № 2. - С. 12 - 15.
7. ДБН В.2.3-218-042-2000 Охорона навколишнього середовища при будівництві, ремонті та утриманні автомобільних доріг /Мінекобезпеки України, Укравтодор. – К., 1999. - 30с.

Богинська Л.О, Юрченко О.В. Модернизационные аспекты регионального развития: паспортизация и кластерная стратегия дорожного хозяйства.

Розробка і реалізація регіональних програм підтримки розвитку дорожнього господарства на кластерних засадах дозволить розвинути важливу отрасль регіональної економіки, буде сприяти більш повному і ефективному розподіленню і використанню ресурсів. Екологічна паспортизация складових дорожнього господарства стане організаційно-правовим інструментом державного контролю за станом екологічної ситуації в дорожній отраслі.

Ключевые слова: паспортизация, дорожный кластер, экологическая безопасность, региональное развитие

Boginska L.O. Yurchenko O.V. Modernization aspects of regional development: certification and cluster strategy of road maintenance.

Development and implementation of regional programs of support for road infrastructure on cluster basis will develop an important sector of the regional economy, will contribute to a more complete distribution and use of available resources. Environmental certification of the components of road sector will be organizational - legal instrument of state control over the environment in the road sector.

Keywords: certification, cluster traffic, environmental safety, regional development

Дата надходження до редакції: 12.03.2017

Рецензент: д.е.н., професор Соколов М.О.