

ПАРУБЕЦЬ

Олена Миколаївна
olena.parubets@gmail.com



к.е.н., докторант кафедри
економіки,
Національний авіаційний
університет

УДК 519.711:338.47

OLENA.PARUBETS@GMAIL.COM

НАУКОВО-ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ ДО КЛАСИФІКАЦІЇ МЕРЕЖ ЯК ФОРМ ВЗАЄМОДІЇ СУБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

SCIENTIFIC AND THEORETICAL GOING NEAR CLASSIFICATION OF NETWORKS AS FORMS OF CO-OPERATION OF SUBJECTS OF A TRANSPORT ACTIVITY

У статті проведено огляд існуючих науково-теоретичних підходів до типологізації різних видів мереж. Враховуючи актуальність і необхідність формування мережевих структур на транспорті, запропоновано авторський підхід до класифікації транспортних мереж за певними ознаками, які відображають специфічні особливості їх функціонування.

В статье проведен обзор существующих научно-теоретических подходов к типологизации различных видов сетей. Учитывая актуальность и необходимость формирования сетевых структур на транспорте, предложен авторский подход к классификации транспортных сетей по определенным признакам, которые отображают специфические особенности их функционирования.

In the article the review of the existent scientific and theoretical going is conducted near classification of different types of networks. Taking into account actuality and necessity of forming of network structures on a transport, the author going is offered near classification of transport networks after certain signs which represent the specific features of their functioning.

Ключові слова: транспортні мережі, класифікаційні ознаки, суб'єкти транспортної діяльності; взаємодія, координація

Ключевые слова: транспортные сети, классификационные признаки, субъекты транспортной деятельности; взаимодействие, координация

Keywords: transport networks, classification signs, enterprises of transport; co-operation, co-ordination

ВСТУП

Рівень транспортного обслуговування характеризує економічний розвиток держави, визначає ефективність здійснюваних ринкових перетворень, сприяє активізації інтеграційних процесів в міжнародний транспортно-економічний простір. Підвищення якості транспортних послуг в умовах подорожчання всіх видів ресурсів, високого ступеня зносу рухомого складу, зниження обсягів бюджетного фінансування можливо досягти за рахунок проведення інноваційних змін існуючих транспортних бізнес-процесів.

Відсутність системних досліджень щодо вирішення вищезазначених проблем потребує обґрунтування наукових підходів щодо розвитку мережевої взаємодії на транспорті і, перш за все, розробки класифікаційних ознак транспортних мереж.

Транспортні мережі (ТМ) як сучасна форма інтеграції суб'єктів транспортної діяльності передбачають отримання конкурентних переваг на внутрішньому і міжнародному ринках транспортних

послуг за рахунок швидкого реагування на зміни в попиті споживачів, а також взаємодії і координації підприємств різних видів транспорту між собою та іншими економічними агентами на основі використання сумісних проектів, технологій, ресурсів. В основу функціонування ТМ повинні бути закладені принципи ефективного співробітництва, рівного партнерства, які виключають виникнення конфронтації між взаємодіючими суб'єктами та випадків стихійних, протиправних поглинань за непередбаченими і необґрунтованими економіко-технологічними схемами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Вагомий внесок в теоретичне обґрунтування класифікації різних видів мереж та мережевих структур зробили такі зарубіжні та національні вчені і дослідники, як Р. Акрол, А. Віланд, Г.О. Горіна, Й. Зюдов, В.І. Катенев, В.С. Катькало, Б. Левін, Р. Майлз, Б.З. Мільнер, К. Мьоллер, А. Райала, Ч. Сноу, Т.А. Стюарт, Х. Хінтерхюбер, М.Ю. Шерешева та багато інших.

Не дивлячись на активізацію процесів створення мереж в багатьох секторах економіки, теоретико-методологічне обґрунтування відносно формування і розвитку ТМ не носить системного характеру і потребує поглибленого дослідження, особливо при визначенні їх економічної сутності та типологізації.

МЕТОЮ РОБОТИ є розробка науково-теоретичних підходів до класифікації ТМ, що створюються різними суб'єктами транспортної діяльності для підвищення їх конкурентоспроможності на внутрішньому та міжнародному ринках перевезень, більш повного задоволення зростаючих потреб споживачів, зменшення транспортної складової у вартості продукції, робіт, послуг.

РЕЗУЛЬТАТИ

Актуальність розробки обґрунтованих науково-теоретичних підходів до класифікації мережевих транспортних структур обумовлюється тенденціями, що відбуваються в сучасних умовах, а саме:

- розвитком процесів глобалізації, інформатизації, технологізації в економіці та суспільстві;
- пошуком шляхів ефективної взаємодії підприємств різних видів транспорту між собою та іншими економічними агентами;
- можливістю інтегрованих транспортних структур швидко адаптуватися до зміни умов зовнішнього середовища, протидіяти виникаючим кризовим явищам;
- переходу підприємств транспорту на ринкові механізми господарювання, що передбачають організаційні зміни в стратегії і засобах управління;
- випередженням практичного функціонування окремих мережевих об'єднань суб'єктів транспортної діяльності над їх теоретико-методологічним обґрунтуванням;
- проведенням реформування діяльності підприємств транспорту, об'єктів транспортної інфраструктури з метою підвищення їх конкурентоспроможності, відповідності якості транспортних послуг міжнародними стандартам;
- впровадженням економіко-технологічних схем, спрямованих на зниження вартості транспортних послуг для стимулювання розвитку транзитних, мультимодальних, інтермодальних та соціально значимих перевезень.

На основі систематизації теоретичних підходів, наведених в економічній літературі [1-12], відокремимо найбільш суттєві класифікаційні ознаки різних видів мереж (ділових, міжфірмових, підприємницьких, ринкових тощо), відносно до яких вони поділяються за: ступенем формалізації відносин – формальні, неформальні; ступенем стабільності складу учасників – стабільні, динамічні; топологічними взаємозв'язками між учасниками мережі – замкнуті, відкриті, павутиноподібні; напрямком дії – мережі постачальників, мережі

виробників, споживчі мережі, мережі технологічної кооперації; сферою функціонування – внутрішньофірмові, міжфірмові; розміром фірм-учасниць – крупні, середні, малі; масштабами – глобальні, регіональні, національні; логікою створення цінності – мережі існуючого бізнесу, мережі оновлення бізнесу, мережі нового бізнесу; мережі квазіінтеграцій, мережі орієнтовані на постачання, мережі орієнтовані на технології; сферою діяльності – торгові, фінансові, інформаційні, готельні, логістичні, соціальні і т.п.

Враховуючи специфіку діяльності суб'єктів транспортної діяльності як основних учасників ТМ, на основі використання існуючого теоретико-методологічного інструментарію проведемо класифікацію мереж транспорту за різними ознаками, наведеними на рисунку 1.

Типологія ТМ передбачає їх деталізацію в залежності від додаткових властивостей, які вони отримують в процесі взаємодії господарюючих суб'єктів різних видів транспорту між собою та іншими учасниками ринкових відносин. При зростанні або скороченні кількості внутрішніх і зовнішніх зв'язків ТМ можуть змінювати свій розмір, переходячи в розряд більших або менших мережевих об'єднань. Взаємовідносини між учасниками ТМ будуються на договірних відносинах і можуть передбачати як постійні транзакції, так і тимчасові, при цьому розмір мереж транспорту буде безпосередньо залежати від кількості зв'язків, що формуються між ними.

Треба зазначити, що в чистому вигляді жодний з наведених видів ТМ не існує, а передбачає їх симбіоз, заснований на відокремленні окремих видів мереж, що є комбінаціями базових. Розглянемо кожному з наведених класифікаційних ознак більш детально.

ТМ являють собою складні відкриті соціально-економічні системи. Враховуючи основні положення теорії складних систем та багаторівневість взаємовідносин господарюючих суб'єктів різних видів транспорту між собою та іншими економічними агентами, включаючи і державні структури, за кількістю зв'язків між окремими елементами ТМ їх можна поділити на: гіпермережі – більше мільйону (зазвичай це глобальні мережі, які діють на міжнародному рівні); мегамережі – до одного мільйону; макромережі – до ста тисяч; мезомережі – до десяти тисяч; мікромережі – до тисячі, але такий поділ носить досить умовний характер.

Вигідне позиціонування окремих суб'єктів транспортної діяльності відносно близькості проходження міжнародних транспортних коридорів, розширення меж торговельної, виробничої, сервісної співпраці, особливо між прикордонними регіонами суміжних держав, задоволення потреб економіки і населення в якісних транспортних послугах потребує чіткого встановлення просторово-територіального розміщення ТМ.

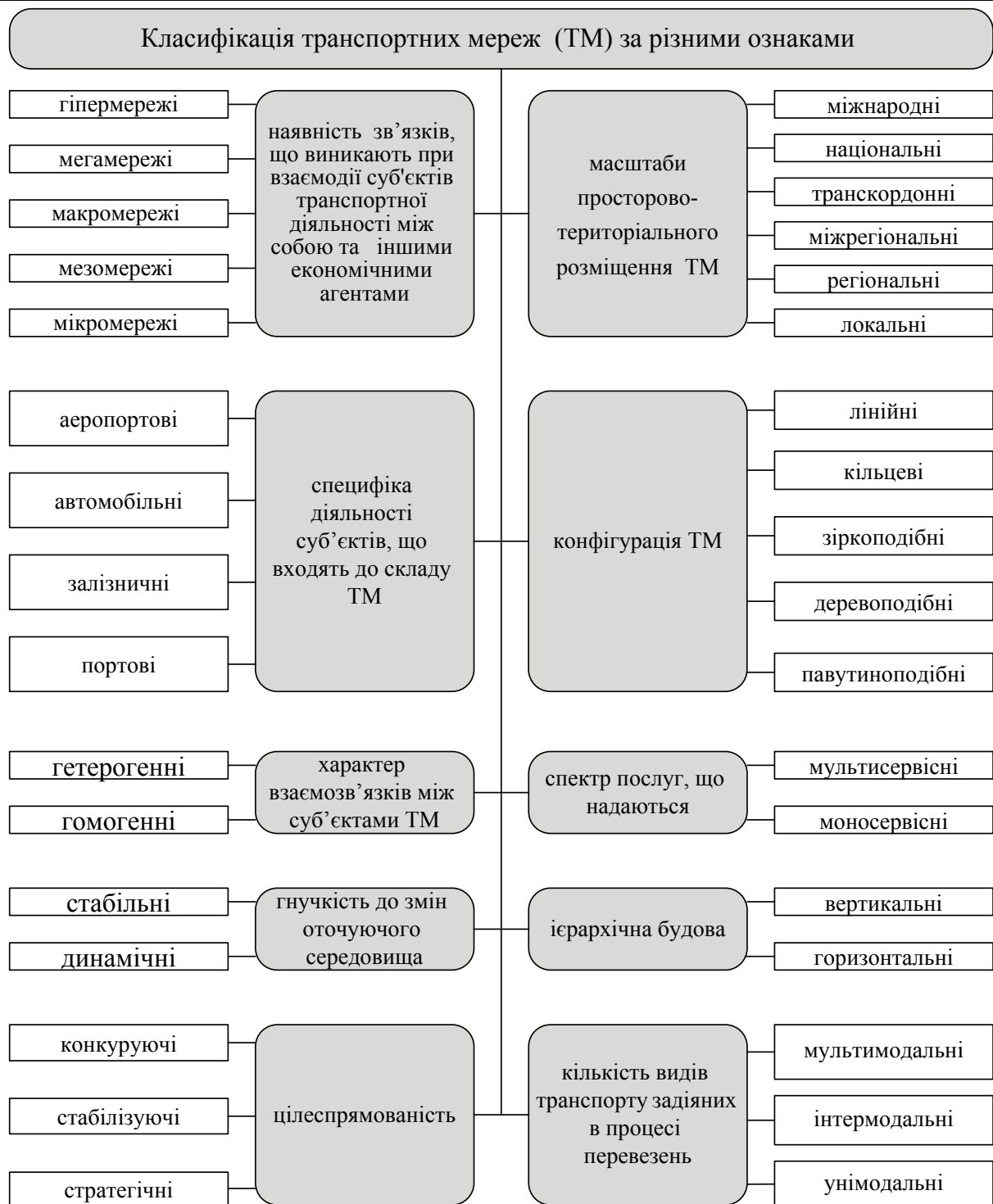


Рисунок 1. Класифікаційні ознаки мереж транспорту

Мережам транспорту властива характеристика екстратериторіальності, згідно до якої відбувається їх поділ на міжнародні, національні, транскордонні, міжрегіональні, регіональні та локальні, що є необхідним для врахування тенденцій економічного розвитку, рівня інтегрованості, інвестиційної привабливості окремих адміністративно-територіальних одиниць після формування транспортних мережевих структур і отримання мультиплікативного ефекту від їх функціонування.

Для повного і якісного задоволення транспортних потреб економіки та населення України, прискорення входження національних підприємств до всесвітнього

ринку товарів та послуг необхідно створювати і розвивати аеропортові, автомобільні, портові, залізничні мережі, які в сукупності складають інтегровану ТМ. До складу даних мереж повинні входити підприємства-перевізники, суб'єкти, що надають сервісні, ремонтні, логістичні, стивідорні, сюрвейерські, експедиторські, консультаційні, фінансові, юридичні та інші види послуг, підприємства транспортного машинобудування, науково-дослідницькі установи, вищі навчальні заклади, центральні та місцеві органи державної влади і управління та інші суб'єкти господарської діяльності.

Згідно з топологією розміщення ТМ, їх конфігурація може бути лінійною, кільцевою, зірко-, дерево- та павутиноподібною в залежності від виду маршруту руху транспортних засобів, територіального розміщення партнерів мережі, місцезнаходження складських приміщень, офіційних представництв тощо.

Характер взаємозв'язків між суб'єктами ТМ обумовлює їх поділ на:

- гетерогенні, що складаються з різномірних мереж (транспортних, промислових, торговельних, фінансових, сервісних, інформаційних та інших), між якими існують сталі взаємозв'язки, спрямовані на досягнення єдиної мети з використанням спільних ресурсів, об'єктів інфраструктури тощо;

- гомогенні мережі, які формуються в складі однотипних суб'єктів, що відносяться до окремого виду транспортної діяльності.

В залежності від спектру послуг, що надаються суб'єктами ТМ, вони поділяються на мульти- та моносервісні. Мультисервісні мережі передбачають надання споживачам широкого спектру транспортних і пов'язаних з ними додаткових і супутніх послуг, зокрема, логістичних, фінансових, туристичних, митних та ін. Моносервісні мережі сконцентровані на наданні одного виду транспортних послуг.

На процес організації і функціонування ТМ впливають фактори зовнішнього і внутрішнього середовища. В залежності від ступеню реагування на їх зміну, мережі поділяються на стабільні та динамічні. Як правило, стабільні мережі не змінюють концепції своєї діяльності і склад учасників. Динамічні мережі реагують на зміну соціально-економічних відносин, при цьому відбувається коригування цілей та напрямків їх діяльності, конфігурації, розмірів, складу партнерів.

Взаємодія і координація підприємств різних видів транспорту між собою та іншими агентами економічних відносин відбувається шляхом формування значної кількості вертикальних і горизонтальних зв'язків, які здійснюють вплив на формування ієрархічної структури побудови ТМ. Враховуючи специфіку діяльності суб'єктів транспортної діяльності, яка обумовлюється високим рівнем виникнення небезпечних ситуацій, аварійності, дотаційним характером, соціально-економічною значимістю, взаємовідносини між учасниками ТМ в більшості випадків передбачають формування вертикальних мереж, які характеризуються чіткою ієрархічністю, централізацією функцій управління.

Горизонтальні мережі об'єднують суб'єктів малого і середнього транспортного бізнесу, які є ініціаторами їх створення. Дані мережі є більш гнучкими і чутливими до змін ринкового середовища, забезпечують умови для розвитку рівноправного партнерства, координації, взаємодії та спеціалізації.

В основі функціонування ТМ закладено досягнення єдиної мети. При цьому цілі об'єднання суб'єктів транспортної діяльності в складі мереж є різними і можуть бути спрямованими на підвищення їх конкурентоспроможності і завоювання лідируючих

позицій на тому чи іншому сегменті ринку транспортних послуг; досягнення стабільності в тарифній політиці, обсягах перевезень, фінансово-економічних показниках діяльності, якості транспортних послуг та ін.; встановлення загальних і приватних стратегічних завдань, напрямків дій для отримання майбутніх результатів. В залежності від характеру цілей мережі транспорту поділяються на конкуруючі, стабілізуючі, стратегічні.

Оскільки в більшості випадків суб'єкти економічних відносин, не маючи власного транспорту, користуються послугами спеціалізованих транспортних фірм, взаємодія останніх для розробки ефективної схеми забезпечення внутрішніх та експортно-імпортних вантажоперевезень потребує розвитку мереж мультимодальних, інтермодальних та унімодальних перевезень. При цьому мережі унімодальних перевезень є одновидовими, обслуговування вантажопотоків здійснюється підприємствами, що належать до одного виду транспорту.

ВИСНОВКИ

Створення, функціонування і розвиток різних видів мереж на транспорті дасть змогу підвищити ефективність взаємодії і координації всіх учасників транспортного процесу; впровадити технології електронного документообігу, моніторингу і контролю в напрямку руху вантажо- і пасажиропотоків; надати повний комплекс супутніх та додаткових послуг; оптимізувати тарифи, маршрути, терміни перевезень; прискорити інтеграцію перевізного процесу шляхом реалізації пілотних проектів партнерського співробітництва підприємств різних видів транспорту для більш швидкого реагування на зміни, що відбуваються на ринку транспортних послуг, особливо в напрямку здійснення експортно-імпортних перевезень.

Література

1. Горіна Г.О. Сутність мережевої організації бізнесу та класифікація мереж / Г.О. Горіна // Економічний простір: зб. наук. пр. – Дніпропетровськ: ПДАБА, 2010. – № 44/2. – С. 238-247.
2. Катенев В.И. Системная организация взаимодействия крупного и малого предпринимательства в рыночных сетях: автореф. дис. ... доктора экон. наук: спец.: 08.00.05 / Катенев Владимир Иванович. – Санкт-Петербург, 2007. – 34 с.
3. Катькало В.С. Межфирменные сети: проблематика исследований новой организационной стратегии в 1980—1990-е годы // Вестник Санкт-Петербургского ун-та. – Серия 5. Менеджмент. – 1999. – Вып. 2. – № 12. – С. 21-38.
4. Мёллер К., Райала А. Рост стратегических сетей – новые модели создания ценности // Российский журнал менеджмента. [Электронный ресурс] – 2008. – Т. 6. – № 4. – С. 113-140. – Режим доступа: http://www.rjm.ru/files/upload/rjm/2008/4/volume_6_contents_r.pdf
5. Мильнер Б. З. Теория организации: [учебник] / Б.З. Мильнер. – 5е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА"М., 2005. – 720 с.

6. Стерлин А. Р., Ардишвили А. А. Предпринимательские сети – новая форма организации межфирменного взаимодействия (Entrepreneurial networks - a new form for organizing interaction between firms) // Мировая экономика и международные отношения. – 1991. – Том № 11. – С. 70 - 80.

7. Шерешева М. Ю. Межорганизационные сети в системе форм функционирования современных отраслевых рынков: автореф. дис. ... доктора экон. наук: спец.: 08.00.01 / Шерешева Марина Юрьевна. – Москва, 2006. – 53 с.

8. Achrol R.S. Changes in the Theory of Interorganizational Relations in Marketing: Toward a

Network Paradigm // Academy of Marketing Science Journal. 1997. – Vol.25. – Nr.1.

9. Grandori A., Soda G. Inter-firm Networks: Antecedents, Mechanisms and Forms // Organization Studies. 1995. – Vol. 16. – N 2. – P. 183–214.

10. Hinterhueber H.H., Levin B.M. Strategic Networks – the Organisation of the Future // Long Range Planning. 1994. – Vol. 27. – Nr.3.

11. Miles R.F., Snow C.C. Network Organizations: New Concepts for New Forms // California Management Review, 1986. – Vol.28. – Nr. 3. – P.62-73.

12. Stewart T.A. Intellectual Capital. The New Wealth of Organizations. N.Y.– L., Doubleday / Currency, 1997.

КОНСУЛЬТАЦІЇ

У яких правових режимах може проводитися адвокатська діяльність?

Адвокатська діяльність може проводитися у наступних формах.

Відповідно до ч. 3 ст. 4 Закону України "Про адвокатуру та адвокатську діяльність" (надалі Закон) адвокат може здійснювати адвокатську діяльність:

- 1) індивідуально,
- 2) в організаційно-правових формах:
 - адвокатського бюро
 - адвокатського об'єднання (організаційні форми адвокатської діяльності).

Відповідно до ст. 13 вищезазначеного Закону **адвокат, який здійснює адвокатську діяльність індивідуально, є самозайнятою особою**, яка може відкривати рахунки в банках, мати печатку, штампи, бланки (у тому числі ордера) із зазначенням свого прізвища, імені та по батькові, номери і дати видачі свідоцтва про право на заняття адвокатською діяльністю.

Поняття самозайнятої особи визначається у Податковому кодексі.

Відповідно до абз. 1 п. 14.1.226 Податкового кодексу **самозайнята особа - платник податку**, який є **фізичною особою - підприємцем** або провадить **незалежну професійну діяльність** за умови, що така особа не є працівником в межах такої підприємницької чи незалежної професійної діяльності.

Відповідно до абз. 2 п. 14.1.226 Податкового кодексу **участь фізичної особи у адвокатській діяльності належить до незалежної професійної діяльності** за умови, що така особа не є працівником або фізичною особою - підприємцем та **використовує найману працю не більш як чотирьох фізичних осіб**.

Отже, адвокат може займатися адвокатською діяльністю як:

- 1) працівник,
- 2) самозайнята особа, а саме:
 - фізична особа-підприємець,
 - особа, яка здійснює незалежну професійну діяльність.

Отже, якщо адвокат займається адвокатською діяльністю як незалежною професійною діяльністю, він може мати не більше чотирьох помічників адвоката.

Висновок. Якщо ж адвокат не є працівником або фізичною особою-підприємцем, то він може бути адвокатом як особа, яка здійснює незалежну професійну діяльність, або ж, може проводити адвокатську діяльність в організаційно-правових формах - адвокатського бюро чи адвокатського об'єднання.