

УДК 338:656.225

Ольга Пацьора

ФАЗИ РОЗВИТКУ КОНТРЕЙЛЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

У статті наведені дослідження теоретичних аспектів формування розвитку контрейлерних перевезень як процесу, що діє під впливом та у взаємодії із зовнішнім середовищем, визначені фази формування ефекту розвитку контрейлерних перевезень вантажів.

Ключові слова: функціонування, перевезення вантажів, розвиток, засади, транспортні послуги, зовнішнє середовище, фази розвитку, зміни, ефект, контрейлерні перевезення.

В статті приведені дослідження теоретичних аспектів формування розвитку контрейлерних перевезень як процесу, що діє під впливом та у взаємодії із зовнішнім середовищем, визначені фази формування ефекту розвитку контрейлерних перевезень вантажів.

Ключевые слова: функционирование, перевозка грузов, развитие, основы, транспортные услуги, внешняя среда, фазы развития, изменения, эффект, контрейлерные перевозки.

Study the theoretical aspects of the formation of kontreylernih transportations as a process of operating under the influence and interaction with the environment, as well as by the phase formation effect kontreylernih transportations discussed in the article

Keywords: operation, cargo, development, foundations, transportation, the environment, development phases, changes, effect, kontreylerni transportations.

Актуальність проблеми. Для забезпечення інтеграційних тенденцій розвитку підприємств транспортної галузі виникає потреба ефективного використання наявних ресурсів з врахуванням стратегії розвитку. Практична реалізація стратегії розвитку транспортної галузі повинна відображати цілі, напрямки та заходи, що будуть забезпечувати інтереси та вимоги всіх учасників транспортного процесу. Розвиток контрейлерної доставки вантажів, орієнтований на реалізацію стратегічних напрямів, являє собою сукупність послідовних етапів визначення економічної стабільності, що забезпечується прогресивною інфраструктурою, потужністю необхідних ресурсів та злагодженою системою розподілення завдань відповідно до потреб та вимог ефективного функціонування у мінливому середовищі.

Аналіз основних досліджень та публікацій. Дослідженням ефективного функціонування та розвитку транспортної галузі присвячені праці багатьох українських та зарубіжних вчених. Вирішенням організаційно-економічних проблем транспортно-дорожнього комплексу та теоретико-методологічним основам ефективного функціонування ринку транспортних послуг займалися такі вчені, як

© Пацьора О. В., 2013

І. Я. Аксьонов, О. О. Бакаєв, Н. І. Богомолова, В. М. Гурнак, Г. Д. Ейтугіс, В. П. Ільчук, Н. М. Колесникова, М. В. Макаренко, В. І. Пасічник, В. О. Персіанов, Ю. Є. Пашенко, Ю. М. Цветов, Є. М. Сич, А. А. Смехов, В. В. Чорний, В. Г. Шинкаренко та інші [1 – 7]. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі спрямовані на подальшу інтеграцію української транспортної мережі у європейську та світову, а також на розв'язання питань щодо структурного реформування та підвищення конкурентоспроможності транспорту.

Транспортна стратегія України на період до 2020 р. визначає проблеми транспортної галузі та шляхи реалізації даної стратегії за такими основними напрямами:

- реформування залізничного транспорту, розмежування функцій державного і господарського управління;
- реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування державного та місцевого значення;
- підвищення рівня безпеки перевезень пасажирів залізничним та автомобільним транспортом;
- розвиток потенціалу морських портів й аеропортів;
- реалізація проектів щодо розвитку транспортної інфраструктури, створення умов для залучення інвестицій;
- збільшення фінансування галузі, оновлення рухомого складу транспортних підприємств;
- підвищення якості та доступності транспортних послуг, створення умов для розвитку конкуренції на ринку транспортних послуг [8].

Дослідження науковців є вихідними орієнтирами для подальшого пошуку вирішення питань конкурентоспроможності транспортних послуг у сфері вантажних перевезень, що є одним із завдань розвитку контрейлерних перевезень вантажів.

Метою статті є теоретичні аспекти формування розвитку контрейлерних перевезень як процесу, що характеризується сукупністю певних моментів і відображає специфіку переходу від одних змін до інших.

Виклад основного матеріалу. Стимулом для розвитку транспортної галузі є визначення зростаючих вимог вантажовласників до сфери обслуговування транспортних послуг. Сучасні досягнення науково-технічного прогресу спрямовані на інноваційні перетворення, концентрацію інтелектуальних, інформаційних, матеріальних та фінансових зусиль та пошук нових підходів щодо формування розвитку контрейлерних перевезень вантажів.

Проблематика розвитку різної спрямованості знаходить відображення в дослідженнях як у вчених-філософів, так і економістів. Так відомий український вчений-економіст М. І. Туган-Барановський займався дослідженням циклічного характеру розвитку виробництва, його надбання продовжились в концепції економічної динаміки та циклів Й. Шумпетера [9, 10]. Під розвитком Й. Шумпетер розумів тільки такі зміни в економіці, які вона породжує сама. Форма і зміст розвитку створюється визначенням нових комбінацій [10, с. 159].

Розвиток, з точки зору філософії, – це необоротна, спрямована, закономірна зміна матеріальних та ідеальних об'єктів. У результаті розвитку виникає новий якісний стан об'єкта, що виступає як зміна його складу або структури (тобто виникнення, трансформація або зникнення його елементів і зв'язків). Сучасна філософія визначає розвиток як характеристику якісних змін об'єктів, появу нових форм буття, інновацій та нововведень, що сполучена з перетворенням їх внутрішніх і зовнішніх зв'язків. Висловлюючи насамперед процеси змін, розвиток припускає

збереження якості об'єктів, що розвиваються. З погляду В. Л. Абушенко концепції розвитку тісно пов'язані з розумінням процесуальності та історичної мінливості систем і явищ [11, с. 563].

Процесу розвитку властиві відображення в різноманітних моделях, формах та видах. До найхарактерніших рис даного процесу належать: виникнення якісно нового об'єкта (чи його стану), спрямованість, необоротність, закономірність, єдність кількісних і якісних змін, взаємозв'язок прогресу і регресу, суперечливість, циклічність форми, розгортання в часі. Перераховані риси можуть характеризувати процес розвитку з точки зору розвитку окремого підприємства, що будуть відображати вузьке розуміння даного процесу, або широке розуміння процесу розвитку може інтерпретуватися як спрямований, закономірний процес, зорієнтований у часі й просторі, який базується на певних закономірностях, принципах і під впливом зміни факторів зовнішнього та внутрішнього середовища буде мати можливість перейти на кількісно та якісно новий рівень формації.

В економічному енциклопедичному словнику розвиток трактується як спрямовані та закономірні зміни матеріальних і нематеріальних об'єктів, які мають незворотній характер, внаслідок чого відбувається перехід від менш розвинених форм таких об'єктів до більш розвинених. Мочерний С. В. дає визначення економічного розвитку в основі якого лежать незмінні, спрямовані, закономірні (кількісно-якісні та сутнісні) зміни економічної системи довготерміновому періоді, що відбувається під впливом економічних суперечностей, потреб та інтересів, зумовленість яких характеризується дією основних законів діалектики, що не виходять за межі глибинної внутрішньої сутності такої системи [12, с. 274].

Внутрішня сутність змін, що відбуваються в певних економічних системах на сучасному етапі, неможлива без якісного комплексного ефективного управління.

З точки зору філософії, яка вивчає діяльність, як загальний спосіб існування людини і охоплює матеріально-практичні та духовно-інтелектуальні процеси та їх взаємозв'язок із зовнішнім світом, управління проявляється як елемент, функція організаційних систем різноманітної природи (біологічної, соціальної, технічної), що забезпечує збереженість їх визначеної структури, підтримку режиму діяльності, реалізацію програми, мети діяльності [13, с. 704].

Управління, в економічному енциклопедичному словнику за ред. С. В. Мочерного, характеризується свідомим цілеспрямованим впливом суб'єктів (економічних, соціальних, політичних та інших відносин) на окремих людей, трудові колективи та більш широкі спільноти, а також на економічні об'єкти з метою досягнення цими суб'єктами цілей і надання стабільності та динамічності розвитку керованим об'єктом [12, с. 479].

Трансформаційні процеси, що відбуваються в транспортній галузі країни, перебуваючи в тісному зв'язку із змінами в інших сферах, вимагають інтегрованої взаємоузгодженої діяльності залізниць і транспортних підприємств сфери малого бізнесу з різноманітними виробничими об'єднаннями та державою, що буде забезпечуватись адаптованою системою управління. Адаптоване управління проявляється через нові можливості реалізації інтересів держави, перевізників і споживачів транспортних послуг, умов конкурентоспроможності, удосконалення форм, методів, принципів і функцій, ефективного функціонування з врахуванням факторів зовнішнього та внутрішнього середовища.

Процес розвитку будь-якої системи неможливий без модернізації техніки, впровадження якісно нових технологій, застосування новітніх форм та методів ор-

ганізації системи управління. Забезпеченість розвитку контрейлерної доставки вантажів обумовлена складністю та взаємозв'язком процесів та явищ, що відбуваються в системі, під впливом зовнішніх факторів і вимагає затрат інтелектуальних, матеріальних, трудових, фінансових ресурсів. Результатом використання даних ресурсів в просторово-часовому вимірі є енергетичний потік, який виступає основною рушійною силою процесу забезпечення розвитку. Енергія системи залежить від параметрів, що характеризують її стан.

Український вчений, засновник української школи фізичної економії С. А. Подолинський в своїй роботі «Праця людини та її відношення до розподілу енергії» досліджував накопичення і перетворення енергії, яка виникає і примножується за допомогою людської праці. Він проаналізував і визначив енергетичну сутність процесу праці – «ми тепер можемо пояснити усі суперечності так, що праця дійсно не створює ніякої матерії і що продуктивність праці може полягати лише в тому, що щось – теж не створене працею, прибуває до певного предмета. Се «щось», на нашу думку, – власне, енергія» [14]. Український дослідник та письменник М. Руденко в своїй роботі «Енергія прогресу» продовжував ідеї школи фізичної економії, пошуком ролі природних законів в економічному процесі. Він зазначав: «Енергію прогресу творить свобода. Свобода торгівлі, свобода пересування, свобода вкладати гроші туди, де вони найпотрібніші». Економіка М. Руденко «володіє кібернетичними властивостями: як вона запрограмована в процесі становлення, так і продовжує діяти, доки інша програма не переводить її на нові рейки. Спроби часткових вдосконалень, заміни одних деталей іншими, як правило, нічого не дають – можна змінити тільки увесь механізм в цілому» [15].

Розглядаючи безпосередньо параметри розвитку контрейлерних перевезень вантажів, потрібно зазначити, що для початкового моменту виникнення енергії треба визначити та оцінити параметри, що будуть забезпечувати її появу. Функціональне забезпечення прояви енергії є результатом визначення пріоритетних завдань процесу розвитку, в контексті взаємодії певних видів ресурсів, що може бути представлена у вигляді моделі (рис. 1).

Розвиток контрейлерних перевезень вантажів проходить три основні фази. Перша фаза – становлення (ФС) – характеризується інтенсивністю переробленої інформації, в поєднанні із інтелектокористуванням, що потрібна для визначення потреби, умов, вимог та норм забезпечення розвитку. Важливість використання інтелектуальних здібностей, як пріоритетного важеля у забезпеченні можливостей ефективного вибору науково-обґрунтованої сукупності, дає потенційний поштовх до вибору та засвоєння інформації. Даний період передбачає вивчення зовнішнього і внутрішнього середовища, визначення потреб вантажовласників у контрейлерних перевезеннях та держави, умов конкурентоспроможності, проведення науково-дослідних робіт. Наукові знання та передовий досвід, у поєднанні з визначенням особливостей впливу факторів виступають характеристикою ступеня формування енергії фази становлення. Отриманий ефект на даній фазі дозволить забезпечити нарощення технічних та технологічних можливостей функціонування вантажних перевезень у сфері контрейлерної доставки «від дверей до дверей», що в свою чергу створить імпульс подальшого розвитку.

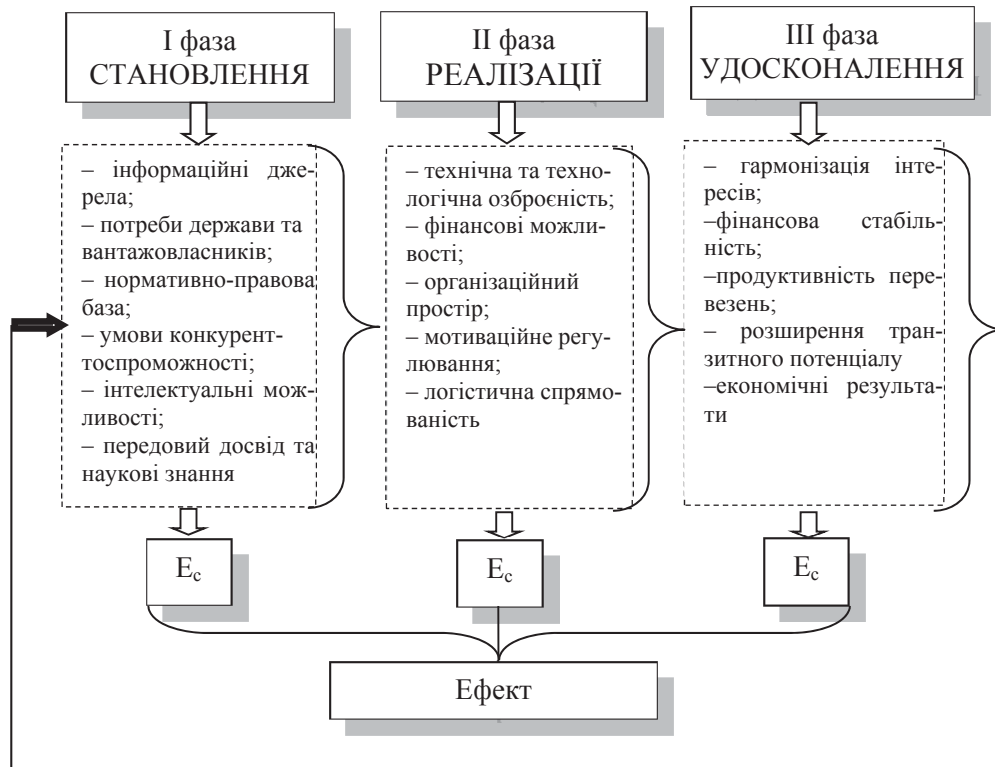


Рис. 1. Фази формування ефекту розвитку контрейлерних перевезень вантажів

Саме фаза становлення розвитку контрейлерних перевезень пов'язана з використанням інформаційного, інтелектуального та часового ресурсу в поєднанні з мінімальним середовищем, прояв яких можна подати у вигляді функції:

$$E_{\text{фс}} = f(Z_{\text{фс}}, V_{\text{фс}}), \quad (1)$$

де $E_{\text{фс}}$ – енергія фази становлення,

$Z_{\text{фс}}$ – зовнішнє середовище фази становлення,

$V_{\text{фс}}$ – внутрішнє середовище фази становлення.

Оцінка впливу кожного фактора на результат, що проявляється у переході науково-теоретичних засад у методико-практичні, повинна відбуватись комплексно. Особливістю прояву часового ресурсу є його незворотність, тому необхідність у володінні інформацією, яка б забезпечувала інтелектуальні можливості щодо нововведень у сфері розвитку контрейлерних перевезень, характеризується цінністю кожного фактора.

Очевидно, що неможливість використання об'єктивної інформації, низький рівень інтелектуальних можливостей, нерационально використаний час, неврахування факторів зовнішнього і внутрішнього середовища веде до втрати цінності фази становлення та заперечення переходу на новий рівень розвитку. Виконання перерахованих умов, створює науково-теоретичні засади розвитку контрей-

лерних перевезень вантажів, відповідно до вимог зовнішнього та внутрішнього середовища.

Друга фаза – реалізації (ФР) – пов’язана з впровадженнями змін, які в значній мірі передбачають виконання поставлених завдань та широким спектром дії визначають критерії та інструментарій розвитку. Технічне та технологічне забезпечення процесу доставки вантажів є високоорганізованим потоком, що об’єктивно можливо досягнути при фінансових можливостях та безпосередній участі трудових ресурсів. Мотиваційне регулювання робочої сили є однією із умов ефективного та якісного обслуговування, що також є рушійною силою для формування енергії на даній стадії. Організаційний простір характеризується концентрацією потоків вхідної інформації, що передбачає визначення мети, завдань, принципів та функцій адаптованого управління розвитком контрейлерних перевезень вантажів, в поєднанні із логістичною спрямованістю. Організаційний простір, як єдиний вимір, становить сукупність взаємопов’язаних, взаємодіючих елементів, які не обмежені в отриманні інформаційних потоків, що діє на підставі принципів формування функціонування та розвитку контрейлерних перевезень.

Математичний вигляд моделі енергії фази реалізації приймає вигляд функції інформаційних, часових, техніко-технологічних, фінансових, трудових, мотиваційних, організаційних ресурсів, що змінюються під дією факторів зовнішнього і внутрішнього середовища:

$$E_{\text{ФР}} = f(Z_{\text{ФР}}, \text{в}_{\text{ФР}}), \quad (2)$$

де $E_{\text{ФР}}$ – енергія фази реалізації,

$Z_{\text{ФР}}$ – зовнішнє середовище фази реалізації,

$\text{в}_{\text{ФР}}$ – внутрішнє середовище фази реалізації.

Результат дії характеризується змінами, які відбуваються під дією переробки отриманої енергії на першій фазі, що посилилась сукупністю отриманих енергетичних потоків та імпульсів на другій фазі та має трансформаційний характер переходу на нову фазу.

Третя фаза – удосконалення (ФУ), де досягається новий рівень енергетичних перетворень, які діють інерційно до поставленої мети. Нові рішення не вимагають важливих структурних змін компонентів системи забезпечення розвитку, але є умовою адаптації та переходу на новий рівень. Цей рівень буде забезпечуватись через визначення пріоритетів та активізації інтересів щодо новаторських розробок; ефективність функціонування та фінансову стабільність як результат мінімізації ризиків; розширення транзитного потенціалу та досягнення економічних результатів. Фаза удосконалення є можливістю прояву гармонізації інтересів всіх учасників транспортного процесу доставки вантажів. Фінансова стабільність забезпечує можливість функціонувати, реагувати та розвиватись відповідно до мінливого стану зовнішнього та внутрішнього середовища. Забезпечення системи розвитку контрейлерних перевезень вантажів дозволить наростити обсяги повноцінного використання транзитного потенціалу нашої країни, що вплине на підвищення ефективності транспортної галузі та країни в цілому.

Змінений стан енергії фази удосконалення можна подати виразом:

$$E_{\text{ФУ}} = f(Z_{\text{ФУ}}, \text{в}_{\text{ФУ}}), \quad (3)$$

де $E_{\text{ФУ}}$ – енергія фази удосконалення,

$Z_{\text{ФУ}}$ – зовнішнє середовище фази реалізації,

$\text{в}_{\text{ФУ}}$ – внутрішнє середовище фази реалізації.

Збалансовані переваги ефективності контрейлерної доставки вантажів виступають накопичувачем енергії та перетворенням її на загальноотримуваний результат якісних параметрів у вигляді ефекту, що елементарно буде основою переходу на підготовчу фазу з визначенням нових пріоритетів розвитку.

Формування розвитку контрейлерних перевезень вантажів ґрунтується на науково-теоретичних та методико-практичних засадах. Ефективно перероблена енергія на першій фазі становлення, яка передувала часу t_0 , є основою формування науково-теоретичних засад розвитку та зміни, що вона спричинила, дало імпульс дії зміни стану розвитку. Перехід енергії від одного стану до іншого є поштовхом послідовного переходу до методико-практичних засад. Графічно засади формування розвитку контрейлерних перевезень вантажів, у поєднанні з позиціями фаз розвитку, подані на рис. 2.

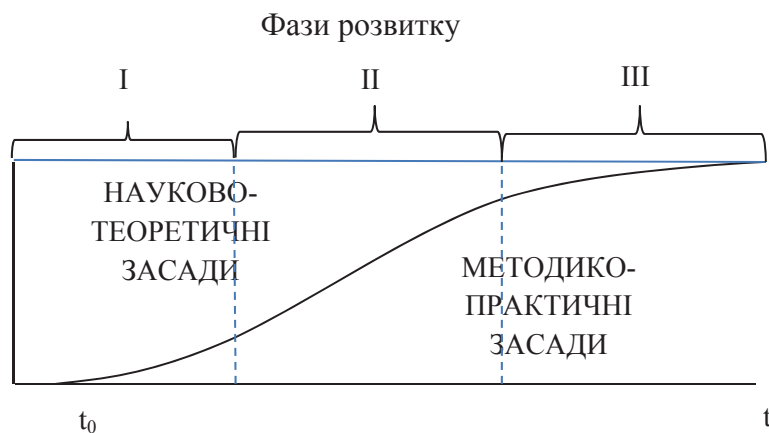


Рис. 2. Перехід науково-теоретичних засад в методико-практичні засади забезпечення розвитку контрейлерної доставки вантажів

Науково-теоретичні засади формування розвитку контрейлерних перевезень вантажів є основою до інтелектуальної інформатизації, що базується на вивченні потреб не тільки вантажовласників, а й потреб держави у визначенні стратегічних програм розвитку, виконанні та удосконаленні нормативно-правової бази щодо забезпечення розвитку контрейлерної доставки вантажів в нашій країні та на міжнародному рівні. Інтеграційні процеси входження у світову економічну систему є умовою підвищення ступеня участі автомобільного й залізничного транспорту в досягненні економічного розвитку країни. Ефективна, інтенсивна, постійна та якісна робота транспорту створює умови підвищення конкурентоспроможності транспортних послуг, а швидкість, надійність, економічність, якість і безпечність є вимогами вантажовласників щодо процесу перевезення. Трансформація транспортної галузі в єдину європейську транспортну мережу вимагає прийняття законодавчих та інших заходів відповідно до міжнародних правових норм, що дозволить адаптувати національне законодавство.

Методико-практичні засади є запорукою та каталізатором вирішення проблем модернізації інфраструктури, що дозволить посилити внутрішньогалузеві зв'язки та активізувати можливості потенційних ресурсів забезпечити розвиток та підвищен-

ня ефективності надання транспортних послуг та функціонування транспортної галузі в цілому.

Висновки та пропозиції. Сучасні ринкові умови характеризуються дисбалансом зовнішнього і внутрішнього середовища, що є умовою постійної оптимізації поставлених завдань із швидко змінними критеріями ринкової кон'юнктури. Вимоги вантажовласників транспортних підприємств, в умовах конкуренції, пов'язані з наданням повного якісно та ефективно обгрунтованого комплексу послуг, що забезпечить транспортування вантажу «від дверей до дверей». Забезпечення розвитку контрейлерної доставки вантажів, під впливом зовнішніх факторів, характеризується складністю та взаємозв'язком процесів та явищ, що відбуваються на фазах розвитку: становлення, реалізації, удосконалення. Переваги кожної фази є накопичувачем енергії та перетворенням її на загальноотримуваний результат, який в умовах інтеграції неможливий без формування науково-теоретичних засад, що у сфері свого прояву переходять у методико-практичні засади розвитку контрейлерних перевезень вантажів.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Богомолова Н. І.* Фінансова стратегія розвитку залізничного транспорту: сутність та особливості формування / Н. І. Богомолова. //Ефективна економіка. – 2012. – № 1. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php>.
2. *Котелянець В. І.* Транспортний фактор у виробничій сфері // Вісник Академії праці і соціальних відносин Федерації профспілок України. – 2011. – № 3 – С. 67 – 79.
3. *Пащенко Ю. Є.* Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції: Монографія / Ю. Є. Пащенко, О. І. Никифорок. – Ніжин: ТОВ «Вид-во «Аспект-Поліграф», 2008. – 192 с.
4. *Сич Є. М.* Розвиток монопрофільних виробничих структур ринку: транспортно-економічний аспект: Монографія [Текст] / Є. М. Сич, О. В. Бойко, О. В. Шишкіна. – К.: Логос, 2011. – 220 с.
5. Трансформація економіки та транспорт України / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, М. Ю. Цветов, О. В. Левченко та ін. – К : ДЕТУТ, 2012. – 180 с.
6. *Чорний В. В.* Конкуренентоспроможність залізниць на ринку вантажних перевезень: теорія, методологія, практика: Монографія / В. В. Чорний. – К.: ДЕТУТ, 2012. – 401 с.
7. *Шинкаренко В. Г.* Вибір напрямків інноваційної діяльності АТП / В. Г. Шинкаренко, О. В. Клепікова // Економіка транспортного комплексу. – Вип. 17. – 2011. – С. 52 – 61.
8. Розпорядження КМУ від 20.10.2010 р. № 2174-р «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 р.» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010>.
9. *Корнійчук Л.* Історія економічних учень: Навч.-метод. посібник для самостійного вивчення дисципліни // Київський національний економічний ун-т. – К. : КНЕУ, 2002. – 284 с.
10. *Шумпетер Й.* Теорія економічного розвитку / Й. Шумпетер. – М.: Прогресс, 1992. – 231 с.
11. Новейший философский словарь / Сост. А. А. Грицанов. – Минск: Изд. В. М. Скакун, 1998. – 896 с.
12. *Мочерний С. В.* Економічний енциклопедичний словник: У 2 т. Т.2 / За ред. С. В. Мочерного. – Львів: Світ, 2005. – 568 с.
13. Философский энциклопедический словарь. /Ред. Л. Ф.Ильичев, П. Н. Федосеев, С. М. Ковалев, В. Г. Панов. – М.: Советская энциклопедия, 1983. – 840 с.
14. *Злутко С. М.* Сергей Подолинский – ученый, мыслитель, революционер. – Львов, 1990. 192 с.
15. *Руденко М. Д.* Енергія прогресу. (Нариси з фізичної економії). – Тернопіль: «Джура», 2004. – 331 с.