

Юлія Сергіївна ШАТОВА,

студентка групи 44-ТТ

Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка

Науковий керівник – КУТЬЯ Олеся Валеріївна, старший викладач кафедри транспортних технологій і логістики Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка

МЕРЕЖА ПЛАТНИХ ДОРІГ УКРАЇНИ У КОНТЕКСТІ СВІТОВОГО ГОСПОДАРСТВА

Дорожнє господарство в Україні забезпечує конституційні гарантії громадян на свободу пересування і робить можливим вільне переміщення товарів і послуг територією України та за її межами. Також, наявність і стан мережі автомобільних доріг загального користування визначає територіальну цілісність і єдність економічного простору України.

Правомірне формування і розвиток дорожньої інфраструктури свідчить про загальний рівень розвитку кожної держави і служить сильним каталізатором на шляху до розширення зовнішньоекономічної діяльності.

Проведення реконструкції або ж будівництво нової дороги, як правило, означає не тільки великі витрати, але і нові можливості для економічного та соціального розвитку конкретного регіону та країни в цілому. Однак, для забезпечення сталого зростання добробуту країни необхідні взаємопов'язані розвиток економіки і транспортно-дорожнього комплексу, але на сьогодні в цій сфері для України є цілий ряд проблем і однією з основних слід виділити фінансування дорожньої галузі.

Відповідно до Закону України «Про автомобільні дороги» віднесення автомобільних доріг загального користування та окремих їх ділянок, у тому числі мостових переходів, до розряду платних здійснюється з урахуванням державної стратегії розвитку мережі автомобільних доріг України на підставі окремого закону, крім випадків будівництва (нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту) і подальшої експлуатації автомобільної дороги загального користування на умовах концесії [2].

На сьогодні в Україні йде активне будівництво транспортних доріг так як після підписання у червні 2014 р. Угоди про асоціацію з ЄС з'явилися нові можливості щодо розвитку торгівельних відносин, розширення виробничих зв'язків, інтенсифікації науково-технічного співробітництва з європейськими країнами. За цих умов гостро постає питання здатності національної транспортної системи України інтегруватися в європейську транспортну систему, стати її частиною і тим самим забезпечити як національні потреби України у перевезеннях, так і потреби ЄС як її стратегічного партнера.

У той же час сухопутні транспортні артерії України – її дороги, побудовані за радянських часів, вичерпали свій ресурс і потребують стовідсоткового відновлення дорожнього покриття відповідно до сучасних навантажень та інтенсивності руху, а мережа доріг очікує на розбудову з урахуванням процесу урбанізації населення та зміни структури виробництва та основних напрямків руху товаропотоків у внутрішній і зовнішній торгівлі [0].

Відповідно до програми розвитку автомобільних доріг України 2018 – 2020 передбачено довгострокове планування та фінансування чітко визначених завдань і заходів щодо відновлення та розвитку мережі автомобільних доріг загального користування державного значення і мостів (зокрема зруйнованих внаслідок військових дій на Сході України) за кошти не лише державного бюджету, а і за рахунок коштів міжнародних фінансових організацій та коштів інвесторів (концесія). При цьому планується здійснювати в основному фінансування робіт з нового будівництва та реконструкції автомобільних доріг за рахунок коштів міжнародних фінансових організацій та інвесторів, а ремонт та експлуатаційне утримання - за кошти державного бюджету, міжнародних фінансових організацій та інших джерел, не заборонених законодавством [3].

Як ми бачимо, що передбачено фінансування за рахунок концесії, а це означає будівництво платних доріг на території України. Першою такою магістраллю повинно стати сполучення від Львова до польського Краковця.

Слід зазначити, що дороги які будуть побудовані за рахунок концесії повинні будуть мати безоплатну альтернативу.

Отже, наявність якісного транспортного сполучення забезпечує підвищення рівня економічного зростання країни. Одним із рішень цієї проблеми можуть стати будівництво та введення доріг за кошти фізичних або юридичних осіб це дозволить не тільки збільшити ефективність транспортного сполучення на території України, а й суттєво підвищити його комфорт та безпеку.

Список бібліографічних посилань

1. Національний інститут стратегічних досліджень URL: <http://old2.niss.gov.ua/articles/1661/>
2. Про автомобільні дороги. Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text>
3. Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки Постанова кабінету міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/382-2018-%D0%BF#Text>

Ірина Валеріївна КУТЬЯ,

магістрантка Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка

Науковий керівник – СМІГУНОВА Олена Вікторівна,

кандидат економічних наук, доцент кафедри організації виробництва, бізнесу і менеджменту Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка

КОРПОРАТИВНА КУЛЬТУРА, ЯК ФАКТОР СОЦІАЛЬНОЇ АДАПТАЦІЇ НОВИХ СПІВРОБІТНИКІВ НА ПІДПРИЄМСТВІ

Сучасна кадрова політика транспортного підприємства має бути спрямована на ринкові умови господарювання. Ефективна діяльність підприємства залежить від якісних і кількісних характеристик працівників, від результативності методів і механізмів управління ними. Підбір персоналу на підприємстві здійснюється в декілька етапів і включає в себе три складових: найм, набір і відбір. При формуванні системи підбору персоналу потрібно враховувати велику кількість факторів, що впливають на процес її функціонування, таких як: місце розташування і специфіка конкретної організації, законодавчих обмежень і можливостей, ситуація на ринку праці.