

Література:

1. Січкач Д. Нові та старі виклики. Як тримається українська інфраструктура під час війни. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/udari-po-ukrajinskiy-infrastrukturi-statistika-vtrat-i-prognoz-ostanni-novini-50281224.html>
2. Відбудова транспортної інфраструктури - ключове завдання для відновлення держави, в цьому впевнені у Комітеті з питань бюджету. URL: <https://www.rada.gov.ua/news/razom/222355.html>

ПРОЄКТНО-КОНТРОЛІНГОВИЙ ПІДХІД ДО УПРАВЛІННЯ ДОРОЖНІМИ РОБОТАМИ

*Догадайло Я. В., к.е.н., доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

З початку повномасштабної війни в Україні було зруйновано 305 штучних споруд та 24 000 км автомобільних доріг потрібно розчистити, відремонтувати або взагалі відбудувати. Для відновлення зруйнованої інфраструктури необхідно приблизно 3-4 роки, при чому базові речі планується відновити за 1-1,5 роки [1]. Автор поділяє думку [2] про те, що поки йдуть активні бойові дії швидкість відновлення пошкоджених автомобільних доріг визначити дуже важко. Оскільки автомобільні дороги та штучні споруди продовжують руйнуватися, існує необхідність в розмінуванні. Тому для того, щоб дорожня інфраструктура набула пріоритетності потрібний час. В свою чергу, існує ймовірність активної міжнародної фінансової та технічної допомоги у відновленні зруйнованої інфраструктури [2].

Але такий час безумовно настане, тому до нього потрібно готуватися заздалегідь, обираючи такі підходи до управління процесом виконання дорожніх робіт, які під час урахування специфічних особливостей здійснення дорожніх робіт будуть по-перше, відповідати сучасним умовам господарювання [1-3], по-друге сприяти забезпеченню сталого розвитку [4], по-третє, забезпечувати прозоре, своєчасне та якісне виконання дорожніх робіт з мінімально можливими ризиками.

Під дорожніми роботами розуміються роботи з будівництва нових автомобільних доріг та роботи з реконструкції, ремонту та експлуатаційного утримання існуючих автомобільних доріг. Дорожні роботи носять лінійний характер і мають ряд особливостей [5]: мають територіальну закріпленість та лінійний характер розміщення; виконуються на відкритому повітрі, внаслідок чого залежать від природно-кліматичних умов; продукція дорожнього виробництва має індивідуальний характер, бо дорожні споруди залежать від рельєфу місцевості, ґрунтів, клімату, інтенсивності та складу руху; дорожні роботи уявляють матеріало-, праце- та енергоємний процеси; організації, що здійснюють дорожні роботи, мають власні заводи для виробництва напівфабрикатів; значний обсяг займають тимчасові споруди, які входять до

вартості робіт; дорожні роботи здійснюються різними організаціями зі своїми традиціями та особливостями, а також технологіями. Окрім того, необхідно відмітити колективну форму виконання дорожніх робіт, зокрема роботу бригадами. В свою чергу ринок дорожніх робіт і послуг підпорядковується як загальним законам економіки так і має свої специфічні риси: низька швидкість обороту капіталу, що пов'язана з тривалим циклом дорожніх робіт, послуг; висока ступінь диференціації дорожніх послуг, яка пов'язана з індивідуалізацією дорожніх робіт, їх різноманітністю й іншими факторами; невизначеність результату діяльності, тобто остаточна оцінка можлива тільки після закінчення дорожніх робіт (результат діяльності залежить від особистих і професійних якостей виконавців, потенціалу виробництва); локальний характер, що пов'язаний з регіональним розподілом територій між дорожніми організаціями.

В результаті проведеного дослідження було встановлено, що більш всього встановленим вимогам відповідає одночасне використання під час управління дорожніми роботами методології управління проектами та методології контролінгу. Відомий закон технології Лермана говорить «будь-яку технічну проблему можна маючи достатньо часу і грошей». А наслідок Лермана уточнює «Вам ніколи не буде вистачати або часу, або грошей» [6]. Для подолання сформульованої ним проблеми і була розроблена методологія управління на основі проєкту. Саме ці три моменти: час, бюджет і якість робіт знаходяться під постійною увагою керівників проєкту. Їх також можна назвати основними обмеженнями, що накладаються на проєкт [6-8]. Методологія управління проектами дозволяє: Визначити цілі проєкту та провести його обґрунтування; виявити структуру проєкту; визначити необхідні обсяги та джерела фінансування; підготувати та заключити контракти; розрахувати кошторис та бюджет проєкту; визначити строки реалізації проєкту, скласти графік його виконання та розрахувати необхідні ресурси; планувати та урахувувати ризики; підібрати виконавців завдяки процедурі торгів та конкурсів; забезпечити контроль за ходом реалізації проєкту. Під контролінгом розуміється підсистема управління, що координує підсистеми (виконання функцій) інформаційного забезпечення, обліково-контрольну, аналітичну, планування та мотивації на комплексну реалізацію специфічних функцій: коментуючої та розвитку, які забезпечують управління процесом досягнення як оперативних так і стратегічних цілей і орієнтацію на майбутній розвиток шляхом безперервного системного удосконалення роботи, що є передумовою запобігання кризи та довгострокового існування на ринку [9].

Таким чином, необхідно дотримуватися сучасної концепції управління проектами [6-8] на підставі виконання основних принципів контролінгу [9]. Тобто в якості сучасної методології управління дорожніми роботами доцільно використовувати проєктно-контролінгове управління. Саме такий підхід дозволить прозоро виконувати дорожні роботи у встановлені терміни з необхідним рівнем якості та з максимальною ефективністю використання всіх

ресурсів, потрібних на протязі всього періоду дорожнього виробництва з мінімальними ризиками.

Література:

1. Дороги мають бути відновлені коштом заморожених активів рф. *Укрінформ* : веб-сайт. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3509005-dorogi-maut-but-vidnovleni-kostom-zamorozenih-aktiviv-rf-ukravtodor.html> (дата звернення: 30.09.2022).

2. Понад 14% доріг в Україні зруйновані російськими загарбниками. *Ціна Держави* : веб-сайт. URL: <https://cost.ua/ponad-14-dorig-v-ukrayini-zrujnovani-rosijskymy-zagarbnykamy/> (дата звернення: 30.09.2022).

3. Best practice was yesterday. Best thinking is in demand today and tomorrow. *VUCA-WORLD* : веб-сайт. URL: <https://www.vuca-world.org/> (Last accessed: 13.10.2021).

4. Про цілі сталого розвитку України на період до 2030 року: Указ від 30 вер. 2019 р. №722. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/722/2019#Text> (дата звернення 01.10.2021)

5. Алексеев О.П., Анфимов В.А., Гудзинский М.Н. Новая информационная технология управления дорожной отраслью: учеб. пос. Киев : УМК ВО, 1992. 212 с.

6. Fewings P., Henjewe C. Construction Project Management: An Integrated Approach 3rd Edition. Routledge, 2019. 523 p.

7. Research on Project, Programme and Portfolio Management: Integrating Sustainability into Project Management / Cuevas R. (eds.) et al. Springer, 2021. 316 p.

8. Dalcher Darren Rethinking Project Management for a Dynamic and Digital World. Routledge, 2021. 327 p.

9. Догадайло Я. В. Теоретичні основи формування контролінгу в підприємстві. *Наука и инновации в современном мире: менеджмент, юриспруденция: монография* / авт. кол. Одесса: КУПРИЕНКО СВ, 2017. 140 с. С.93-105, С.135-137.

ВОЛОНТЕРСЬКІ ПРОЄКТИ ЯК ВАЖЛИВА СКЛАДОВА СОЦІАЛЬНОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА В УКРАЇНІ

Єсіна Н.О., к.п.н., доцент

Харківський національний педагогічний університет імені Г.С. Сковороди

Складні політичні, економічні та соціальні процеси, які переживає наше суспільство у даний час змінили звичайний повсякденний образ життя населення. Ця обстановка ускладнюється повномасштабним вторгнення Російської Федерації до нашої держави, що тягне за собою значне зростання кількості осіб та організацій, що за об'єктивних обставин опинилися у скрутних життєвих ситуаціях та потребують надання допомоги. За таких умов досить