

2. Васенгин А. В. Повышение конкурентоспособности строительного предприятия на рынке подрядных работ в современных условиях: дис. ...канд. экон. наук. 08.00.05 / А. В. Васенгин. – Тюмень, 2002. – 141 с.

3. Васютина І. О. Теоретичні аспекти конкурентоспроможності підприємств / І. О. Васютина // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. – 2011. – № 5. – С. 114–118.

ПИТАННЯ СТВОРЕННЯ ПАРКІНГІВ В м. ХАРКОВІ

О. М. БУРАК, канд. экон. наук, доц., І. І. ТРОЩИНСЬКИЙ
*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова*

В Україні до 2020 р. визначено пріоритет розвитку автомобільного транспорту як швидкого, мобільного, соціально значущого виду транспорту. Паралельно з цим вагомою стає потреба в організації споруд для його зберігання. Через зростання автомобілізації і недостатню кількість обладнаних машино-місць виникають транспортні затори та екологічний дисбаланс у містах, що обумовлює актуальність і важливість розгляду даної теми.

Метою даної роботи є розкриття питань необхідності створення паркінгів для м. Харкова.

Типологія і об'ємно-просторова структура багатоповерхових автостоянок розглядалась дослідниками з США, Великобританії – Ш. МакДональд та С. Хенлі.

Проблема гуманізації архітектурного середовища багатоповерхових автостоянок розкрита у роботі Є. А. Голубевої.

Розробці конструктивних рішень багатоповерхових автостоянок присвячені роботи І. В. Барабаша, Г. В. Давидюка, О. В. Сібіковського, О. Л. Підгорного та ін.

Місто Харків потребує пошуку раціональних архітектурно-планувальних прийомів формування доступних, багатофункціональних, екологічних та енергоефективних багатоповерхових автостоянок.

Автостоянка – спеціально обладнана відкрита площадка для постійного або тимчасового зберігання легкових автомобілів та інших мототранспортних засобів [1].

В закордонній практиці використовують термін «паркінг» – автостоянки, наземні (в основному відкритого типу) і підземні гаражі для тимчасового зберігання легкових автомобілів.

При проектуванні та будівництві паркінгів у найкрупніших містах Європи основними тенденціями стали:

- максимальне використання території забудови;
- пошук альтернативних місць розміщення паркінгу у структурі щільнозабудованих міст;
- спроби максимально наблизити багатопверхові стоянки до житла, використовуючи екологічно можливі засоби реалізації даної задачі, для зменшення негативного впливу автомобілів на оточуюче середовище.

Для закордонних міст найпоширеніші підземні паркінги, що розташовані під дворовою територією будинку, а також вбудовані в об'єм будинку (CarLoft). Останні можуть розташовуватися як на нижніх, так і на верхніх поверхах. Трапляються також комбіновані варіанти.

Організація машино-місць постійного, тимчасового зберігання автомобілів на прибудинкових територіях в м. Харкові має бути комплексною.

Несанкціоноване паркування транспорту на центральних вулицях м. Харкова є головною причиною заторів. Найбільш проблемними місцями в цьому відношенні сьогодні є вул. Сумська, пров. Плетнівський, частина пр. Московського і район Південного вокзалу та ін. [3].

На сьогодні показник забезпечення місцями зберігання легкового індивідуального автотранспорту в цілому по м. Харкову досить низький і складає 62%. У Холодногірському та Новобаварському районах, які входять до центрального ядра міста, цей показник надто низький (становить відповідно 32,9% та 45,4%), що пояснюється дефіцитом вільних територій і обмеженою можливістю для розташування гаражів [2].

Було проведено польові дослідження на центральних вулицях м. Харкова, в результаті встановлена їх завантаженість у денний час:

- вулиця Пушкінська – 172 машини на ділянці 900 метрів.
- вулиця Короленка – 69 машини на ділянці 260 метрів.
- вулиця Маршала Бажанова – 65 машин на ділянці 650 метрів.
- провулок Некрасова – 103 машини на ділянці 300 метрів.
- провулок Театральний – 33 машини на ділянці 230 метрів.
- вулиця Донець-Захаржевського – 46 машин на ділянці 180 метрів.
- провулок Мечникова – 18 машин на ділянці 150 метрів.

Середня завантаженість на 1 км склала 190 машин.

Отже, для розв'язання проблеми довільного паркування автомобілів, потрібно забезпечити мешканців міста місцями зберігання автомобілів у

центральному та інших районах міста.

Нами пропонується створити паркінг в центральній частині міста потужностями ПрАТ «Трест Житлобуд - 1». Витрати на зведення паркінгу складатимуть 44074120 грн. Проект окупиться через 6 років. Прогнозований чистий прибуток від паркувальних послуг складе 7449085 грн за рік. Беззбитковий обсяг надання послуг для автостоянки складе 1897 автомобілів на місяць.

Паркінг зможе частково розвантажити центральну частину м. Харкова від машин, поставлених на узбіччях доріг, що збільшить пропускну кількість машин на дорогах та збільшить швидкість пересування містом.

Отже, досліджені процеси функціонування інфраструктури виявили, що м. Харків потребує побудови паркінгів, в першу чергу, в центральній частині міста. Розв'язання проблем паркування сприятиме більш комфортному проживанню у місті. Крім того, проекти паркінгів в перспективі зможуть приносити дохід в місцевий бюджет.

Список використаних джерел

1. ДБН В.2.3-15:2007: ДБН В.2.3-15:2007 «Автостоянки і гаражі для легкових автомобілів». – К.: Мінбуд України, 2007. – 36 с.
2. Державний комітет статистики України : офіційний веб-сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
3. Несанкціоноване паркування [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.city.kharkov.ua/uk/news/u-kharkovi-borotimutsya-z-nesanktsionovanim-parkuvannyam-37117.html>

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ З ІНОЗЕМНИМ КАПІТАЛОМ

О. В. ДИМЧЕНКО, д-р екон. наук, проф., К. Ю. ДЕМЧЕНКО
*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова*

Питання особливостей розвитку підприємств з іноземним капіталом в Україні є актуальним, тому що на сучасному етапі розвитку наша країна внаслідок трансформаційних процесів у минулому переживає період нестабільності та встановлення економічної, правової та соціальних структур. Будь які зміни подібного характеру не проходять без значних затрат ресурсів, а зміни в масштабі цілої країни потребують залучення капіталів колосального