

УДК 656.078.8

ДЕРЖАВНІ МЕХАНІЗМИ УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ НА ОСНОВІ ФОРМУВАННЯ ПРОМИСЛОВО-ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Якименко Н.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В статті доведено необхідність впровадження державних механізмів управління конкурентоспроможністю суб'єктів господарювання. Визначено доцільність та обґрунтовано умови, завдання та принципи формування та функціонування промислово-транспортної системи України.

Ключові слова: конкурентоспроможність, управління, промислово-транспортна система, промислово-економічна система, міжнародний транспортний коридор.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. Для економіки країни вирішення проблеми конкурентоспроможності має комплексний характер, що пов'язано з підвищенням соціального рівня, розвитком науки, інноваційних шляхів розвитку сучасного виробництва і досягнень науково-технічного прогресу, забезпеченням національної безпеки, що вимагає нових форм функціонування і розвитку систем управління підприємствами, зі зростаючим значенням якості управління організацією, з розвитком методології та методів управління корпоративними інноваційними системами, з урахуванням конкурентних можливостей, з усе зростаючим значенням управління сучасними виробничими системами, з розширенням зовнішньоекономічних зв'язків, зростанням зайнятості, нарощуванням конкурентних переваг вітчизняних підприємств.

Конкурентне середовище являє собою умови функціонування бізнесу, які спонукають суб'єктів ринку домагатися конкурентоспроможності з урахуванням діючих норм і правил, що встановлюються державою в залежності від цілей розвитку. Таким чином, у конкурентному середовищі поряд з механізмом конкуренції на мікрорівні, повинен діяти механізм економічної координації на макрорівні.

В наш час зростає значення державних механізмів управління конкурентоспроможністю суб'єктів господарювання. Серед них ключова роль належить тим, які забезпечать комплексний розвиток територій тяжіння вітчизняних залізничних міжнародних транспортних коридорів. Мається на увазі координуюча роль держави в процесах комплексного розвитку елементів виробничо-транспортної системи України.

Аналіз останніх досліджень та публікацій довів існування значної кількості наукових праць з питань розвитку як виробничої, так і транспортної сфер діяльності. Механізмам їх розвитку, у тому числі за рахунок реалізації спільних завдань, присвячено праці В.Л. Диканя, В.Ф. Лукіних, К.В. Кардапольцева, О.А. Корухова та ін. [1-4]. Вагомість наукових надбань вітчизняної та закордонної наукової школи відносно взаємодії виробництва та транспорту підтверджує актуальність обраної теми статті. Недостатня вирішеність проблем державного управління їх розвитком та конкурентоспроможністю визначила **мету даної статті**: розкрити необхідність впровадження державних механізмів управління конкурентоспроможністю суб'єктів господарювання; визначити доцільність та обґрунтувати умови, завдання та принципи формування та функціонування промислово-транспортної системи України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Виникнення конкурентного середовища, в якій компанії зароджуються і навчаються конкурувати, обумовлено чотирма складовими конкурентних переваг «правила ромба»: наявністю в країні факторів виробництва, необхідних для ведення конкурентної боротьби в даній галузі; наявністю попиту на внутрішньому ринку; наявністю в країні галузей-постачальників, конкурентоспроможних на міжнародному рівні; рівнем конкуренції та умов створення та управління підприємствами. «Правило ромба» виступає як система, оскільки окремо кожен елемент не дозволяє домагатися конкурентних переваг. Разом з тим, позиції в ромбі володіють також властивостями взаємного посилення (синергії).

В Україні модель ромба має особливості, так як відчувається недолік таких факторів, як наявність кваліфікованої робочої сили та інфраструктури, необхідних для ведення конкурентної боротьби в будь-якій галузі.

Наявність великої кількості конкурентоспроможних господарюючих суб'єктів і галузей підвищує конкурентоспроможність країни в цілому. Високий рейтинг конкурентоспроможності країни в світовому співтоваристві дозволяє їй визначати подальшу стратегію розвитку всього світового господарства.

Визначальним фактором, який впливає на конкурентоспроможність вітчизняних виробників є якість продукції та послуг. Сучасний підхід до якості з боку державних органів і сучасних виробництв, визначається тим, що якість сьогодні - це ключова ланка політики в галузі торгових відносин у світовому масштабі, стабілізуючий фактор забезпечення функціонування соціально-економічної сфери життєдіяльності суспільства, сукупність інструментів підвищення конкурентоспроможності бізнесу, а, отже, і національних економік.

Визначальна роль у розвитку конкурентоспроможного виробництва належить державі. Сьогодні існує необхідність створення єдиного організаційно-економічного механізму управління конкурентоспроможністю продукції, що пропонується розглядати як систему методів спрямованих на найбільш повне задоволення попиту споживачів і стимулювання розвитку конкурентоспроможного виробництва. При цьому державі належить координуюча роль. Тільки там, де держава активно здійснює прямий і непрямий вплив на конкурентоспроможність результатів діяльності вітчизняних виробництв, вони володіють конкурентними перевагами.

Конкурентоспроможність і її головна складова - якість - не можуть бути досягнуті виключно шляхом розвитку системи контролю над виробництвом. Необхідно вдосконалення функцій виробничого бізнесу. Крім виробничої функції підприємство зобов'язане здійснювати інноваційну споживчу, соціальну, бюджетну, освітню, фінансово-інвестиційну, інституціональну функції. Досить припинити реалізацію однієї з них, як економіка сучасних виробництв і країни в цілому починає деградувати.

Конкурентоспроможність продукції та бізнесу перебуває в прямій залежності від розвитку технологій, постійного переозброєння та оновлення основних фондів виробництва. У свою чергу, розвиток виробничих ресурсів визначається обсягом інвестицій в промисловість, масштабом їх збільшення.

Україна гостро потребує реструктуризації своєї економіки на сучасній технологічній основі, щоб суттєво підняти конкурентоспроможність, завоювати позиції на ринках. Експорт, будучи могутнім стимулюючим фактором економічного зростання, грає роль локомотива в розвитку промислового виробництва, технологій, ринку, конкурентоспроможності створюваних товарів і послуг, підвищення у ВВП частки продукції високого ступеня переробки і доданої вартості, що відповідає міжнародному рівню і попиту. Експорт завжди сприяє вдосконаленню управління якістю до світових вимог і в кінцевому підсумку вирішує проблеми конкурентоспроможності сучасних виробництв на світових ринках.

Як показує досвід зарубіжних країн, держава має широкі можливості у процесах управління конкурентоспроможністю суб'єктів господарювання. Воно може сприяти сучасним виробництвам вийти на зарубіжні ринки, просувати нові товари завдяки удосконаленню законодавства, надання допомоги в технічному переозброєнні промисловості. У його компетенції такі питання, як зниження податкового навантаження і процентних ставок за кредитами, забезпечення гарантій і страхування експортних операцій, правовий захист на ринках, стимулювання виробництва наукоємних і потенційно конкурентоспроможних результатів діяльності сучасних виробництв.

Ще одним фактором конкурентоспроможності, окрім якості та ціни, є швидкість просування товарів на ринок, що забезпечується в результаті майже миттєвого реагування на потреби ринку та їх зміни. І в цього питанні не обійтись без зацікавленості держави щодо перспектив створення інтегрованої багаторівневої виробничо-транспортної системи України, яка використовувала б можливості вітчизняної мережі міжнародних транспортних коридорів.

Питання створення інтегрованих виробничо-економічних систем не нові в науковій літературі. Вони є складними системами, центральним ядром яких є виробничі комплекси, інтегровані з метою довгострокового зближення стратегічних цілей, пов'язані між собою ринками збуту, системою ресурсозабезпечення, виробничо-технологічними стадіями виготовлення продукції, послугами з її реалізації та обслуговування, що відрізняються цілісністю і здатні до самостійного функціонування.

Так інтегровані виробничо-економічні системи, по-перше, є великими господарюючими суб'єктами, функціонування яких пов'язано зі споживанням ресурсів у процесі здійснення виробничо-господарської діяльності; по-друге,

мають виробничо-збутову цільову спрямованість; по-третє, є складною структурою функціонально, технологічно та фінансово взаємопов'язаних підсистем, що взаємодіють в межах певної організаційно-економічної та організаційно-правової форм, що визначають характер внутрішньосистемних відносин і взаємодії між підсистемами; по-четверте, як складна система містять підсистеми, що представляють собою різноякісні об'єкти; по-п'яте, характеризуються унікальністю, самоорганізуються, здатні виходити на новий рівень розвитку, адаптуватися до мінливих умов, приймати варіанти поведінки, перетворюючи при необхідності свою структуру і зберігаючи при цьому свою цілісність і основні властивості.

Значення таких систем для економіки України вагоме, однак сьогодні поряд з ними має бути сформована виробничо-транспортна система (ВТС), яка об'єднає можливості,

потужності та інтереси як виробничих суб'єктів, так і тих, які надають послуги з транспортування. Сьогодні в Україні недостатнім чином використовуються потужності вітчизняної мережі залізничних міжнародних транспортних коридорів. Ще нещодавно їх розвитку надавалося першочергове значення в процесах соціально-економічного піднесення національної економіки. Зараз цей процес дещо призупинено, що не логічно з точки зору забезпечення конкурентоспроможності як вітчизняної транспортної системи, так і суб'єктів, які належать до таких видів діяльності як виробництво, будівництво, логістика тощо. Навколо проблеми розвитку території тяжіння вітчизняної мережі залізничних міжнародних транспортних коридорів (основними суб'єктами якої повинні стати виробничо-транспортні комплекси) має бути зосереджено увагу державних органів влади (табл.).

Таблиця

Умови та завдання розвитку функціональних елементів ВТС

Умови	Завдання
<p><i>Ринкові:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - наявність на території тяжіння вітчизняної мережі залізничних міжнародних транспортних коридорів тенденцій зростання обсягів виробництва, або потенційно конкурентоспроможних виробництв; - наявність основних споживачів послуг ВТС – промислових, транспортних, торгівельних компаній, та мережі виробничо-транспортних комплексів; <p><i>Адміністративні:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - спрощення адміністративних узгоджень і дозволів на етапі проектування елементів ВТС; <p><i>Комунікаційні і консолідаційні:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - наявність намірів у потенційних учасників та учасників ВТС до співпраці та взаємодії; <p><i>Кваліфікаційні:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - наявність висококваліфікованих кадрів з питань управління, виробництва, логістики транспорту 	<ul style="list-style-type: none"> - розвиток виробничої, транспортної, логістичної підсистем; - визначення оптимальної кількості та місць раціонального розміщення виробничо-транспортних комплексів; - впровадження прогресивних виробничих технологій та технологій організації транспортного процесу; - створення системи нормативно-правового забезпечення діяльності ВТС

Способом формування та розвитку ВТС є інтеграційні та пов'язані з ними дезінтеграційні процеси, які за своїм змістом є процесами структурних перетворень, оскільки призводять до зміни складу економічних суб'єктів, які беруть участь у них, і характеру внутрішньосистемних взаємозв'язків, що відображається у формуванні відповідних інтегративних характеристик:

- 1) ВТС є складною, динамічною, відкритою системою;
- 2) структурне перетворення є способом формування та реалізації стратегії розвитку ВТС в результаті впливу на сукупність підсистем і внутрішньосистемні зв'язки і розглядається як керований процес.

Формування та функціонування ВТС ґрунтується на сукупності принципів:

- 1) загальносистемні принципи, що визначають порядок аналізу і синтезу системи (єдності, цілісності, ієрархічності, декомпозиції, множинності станів та опис системи, організованості, розвитку, адаптації тощо);
- 2) принципи управління, що визначають загальний порядок розробки системи управління (контрольованості, керованості, сумісності, необхідної різноманітності, узгодженості, зворотного зв'язку тощо);
- 3) специфічні принципи, які визначають порядок формування основних компонентів

методології та побудова на її основі інструментарію управління:

– принцип розвитку через структурні перетворення, коли відповідно з вони розглядаються як спосіб розвитку систем в межах реалізації стратегій зростання;

– принцип стратегічної спрямованості структурних перетворень, відповідно до якого визначається виробничий профіль, довгострокова виробнича орієнтація і спрямованість ВТС на задоволення виробленою продукцією та наданими послугами потреб ринку;

– принцип пріоритету загальної ефективності ВТС над ефективністю окремих підсистем, відповідно до якого при загальній ефективності ВТС, її окремі підсистеми можуть бути на певних етапах неефективними;

– принцип інтеграції (композиції), відповідно до якого велика кількість елементів (потенційних об'єктів інтегрування) об'єднуються за певними правилами і різними способами за допомогою безлічі зв'язків у систему, що призводить до зміни інтегративних характеристик і появи нових властивостей.

ВТС отримує характер багаторівневості, оскільки являє собою ряд різних рівнів індивідуальної організації підсистем. Процедура вибору структури управління ВТС передбачає вирішення проблеми визначення раціональної міри її централізації і децентралізації, однорівневості та багаторівневості, локальності та інтегративності.

До систем з ієрархічною організацією управління належать системи, що володіють такими суттєвими характеристиками, як послідовне вертикальне розташування підсистем, що складають дану систему, наявність пріоритету дій або права втручання підсистем верхнього рівня; залежність дій підсистем верхнього рівня від фактичного виконання функцій нижніми рівнями.

В наш час розвиток методів управління характеризується виникненням процесно-орієнтованих горизонтальних структур управління організаціями, які відрізняються від адміністративних вертикальних ієрархічних структур такими основними ознаками: організаційною побудовою навколо процесу; вкладеною в процеси ієрархічністю; максимізацією зв'язків між ланками будь-якої економічної системи. Основною категорією управління системами стає категорія взаємодії, яка є комплексною і об'єднує завдання кооперації і координації. Вирішення завдань здійснюється на принципах синхронізації бізнес-процесів, концепцій і моделей планування та оперативного управління на основі встановлення єдиних інформаційних каналів і постійного системного

інформаційного обміну між усіма підсистемами та їх елементами.

Перевагою багаторівневої ВТС є те, що представляється можливість враховувати інтереси підсистем усіх об'єктних та процесних рівнів. При цьому реалізуються можливості горизонтальних і вертикальних координаційних дій на всіх рівнях ВТС в напрямку досягнення цілей системи; формування інтегруючої керуючої підсистеми; моделювання міжорганізаційних взаємодій; формування умов швидкої адаптації підсистем системи до змін ринкових умов.

ВТС здійснює двоякий вклад (безпосередній та підштовхуючий) на розвиток промислових суб'єктів, які знаходяться в зоні тяжіння вітчизняної мережі залізничних міжнародних транспортних коридорів. Безпосередню функціонування ВТС впливає на підвищення швидкості руху та пропускної спроможності залізничної мережі, підвищення адаптивності до потреб ринку та скорочення часу між фазами замовлення, виготовлення та реалізації продукції промислових суб'єктів тощо. Підштовхуючий вплив визначається у вигляді стимулювання розвитку регіонів, націленість на впровадження систем управління конкурентоспроможністю продукції суб'єктів господарювання, у тому числі за рахунок зростання її якості та інноваційності тощо.

Висновки даного дослідження та перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Таким чином в межах статті звернено увагу на одну з найбільш актуальних проблем розвитку як промислової, так і транспортної сфер економіки країни – формування виробничо-транспортної системи. Визначено значення державної підтримки її створення, сформовано умови, завдання та принципи формування та функціонування.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Дикань, В. Л. Становление и развитие транспортной системы путем создания торгово-транспортной сети «DOOR-TO-DOOR» [Текст] / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2007. – № 18. – С. 68 - 70.

2. Лукиных В.Ф. Вариант интеграции структурных ресурсов производственных и образовательных отраслей в регионе [Текст] / В.Ф. Лукиных // матер. IV Междун. научно-практ. конф. 5-7 октября 2006 г. - Киев: НАУ, 2006. - С.169-175.

3. Кардапольцев К.В. Особенности холдинговой структуры организации бизнеса [Текст] / К.В. Кардапольцев // Экономика, управление и инвестиции: сборник науч-ных

трудов. – Челябинск: Изд-во ЮУрГУ, 2006. - № 8. – С. 84-91. государственными корпорациями в промышленности России [Текст] / А.А. Корухов // Вестник экономической интеграции. – 2010. - 4. Корухов А.А. Проблемы // Вестник экономической интеграции. – 2010. - совершенствования корпоративного управления № 5.С. 124-128.

Аннотация. В статье доказана необходимость внедрения государственных механизмов управления конкурентоспособностью субъектов хозяйствования. Определена целесообразность и обосновано условия, задачи и принципы формирования и функционирования промышленно-транспортной системы Украины.

Ключевые слова: конкурентоспособность, управление, производственно-транспортная система, производственно-экономическая система, международный транспортный коридор.

Summary. In this paper the need for the introduction of state control mechanisms competitiveness of business entities. Determine the feasibility and reasonable conditions, objectives and principles of formation and functioning of industrial-transport system of Ukraine.

Keywords: competitiveness, management, industrial and transport systems, industrial and economic system, international transport corridor.

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.