

УДК 658:656.2

О. Г. Кірдіна,
к. е. н., доцент кафедри обліку і аудиту,
Українська державна академія залізничного транспорту

КОНЦЕПТУАЛЬНИЙ ПІДХІД ДО СТВОРЕННЯ ІНТЕГРОВАНОГО ОБ'ЄДНАННЯ «ШВИДКІСНІ МАГІСТРАЛІ»

Annotation. The necessity of forming of strategic alliances for the decision of economic problems of subjects of management is grounded. The conceptual aspects of forming of the strategic alliance «Speed highways» are formed.

Анотація. Обґрунтовано необхідність формування стратегічних альянсів для вирішення економічних проблем суб'єктів господарювання. Сформовано концептуальні аспекти формування стратегічного альянсу «Швидкісні магістралі».

Key words. Strategic alliance, innovative development, railway transport, speed transportations, co-ordinating center.

Ключові слова. Стратегічний альянс, інноваційний розвиток, залізничний транспорт, швидкісні перевезення, координаційний центр.

Постановка проблеми. Закон розвитку суспільства визначає закономірність здійснення виробничо-господарської діяльності залізничним комплексом України. Вони трансформуються в вимоги здійснення бізнес-процесів на основі інтенсивного його розвитку. Неминучість переходу від екстенсивних форм розвитку залізничного транспорту, що здійснюється в сучасних умовах функціонування галузі, до інтенсивних форм відтворення визначається необхідністю підвищення продуктивності економічного розвитку залізничного транспорту, більш раціональним використанням обмежених ресурсів та вирішенням соціально-економічних проблем. Інтенсифікація залізничного транспорту безпосередньо пов'язана з впровадженням у виробничі процеси сучасних технологічних рішень, матеріалів, сучасних форм організації та управління інвестиційно-інноваційним розвитком, які спроможні скоротити терміновість відтворювальних циклів та забезпечити його конкурентоспроможність. Ефективне функціонування залізничного транспорту в значній мірі визначається рівнем використання у виробничому процесі інновацій. Цей фактор потенційно визначає результативність його виробничої діяльності.

Впровадження високошвидкісних пасажирських та вантажних перевезень дозволяє за рахунок застосування інноваційних рішень щодо збільшення швидкості перевезень отримати: економію часу та оборотних коштів, зменшити тривалість виробничого циклу (процес перевезень) та збільшити продуктивність залізничного транспорту. Домінуючу та визначальну частину процесу перевезень складає саме процес переміщення, а тому скорочення терміну його реалізації за рахунок збільшення швидкості є пріоритетним шляхом інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту.

Дослідження питання формування ефективних заходів пришвидшення залізничних перевезень займалися Богомолова Н.І., Дикань В.Л., Жуков С.А., Пашенко Ю.С., Гончаров М.Ю. та ін. [1-4]. В своїх працях вчені доводять, що впровадження високошвидкісних залізничних перевезень є одним з головних етапів євроінтеграції вітчизняного залізничного транспорту. Саме швидкість і пов'язана з нею якість перевезень стають критеріями конкурентоспроможності на внутрішньому та міжнародному ринках перевезень. Не знижуючи значення попередніх надбань науковців-транспортників, автор статті має власне бачення шляхів вирішення проблем, які ускладнюють швидке впровадження високошвидкісних залізничних перевезень.

Постановка завдання. Враховуючи існуючий вітчизняний та світовий досвід впровадження високошвидкісних перевезень, беручи до уваги їх значення для соціально-економічної системи України, метою статті є обґрунтування необхідності та розкриття концептуальних положень створення інтегрованого об'єднання «Швидкісні магістралі».

Викладення основного матеріалу.

Для вирішення проблеми організації високошвидкісного руху залізницями України пропонуємо застосувати науково-виробничий міжгалузевий підхід, що враховує взаємозалежність та взаємообумовленість розвитку галузей основного виробництва та галузей інфраструктури.

Науково-виробничий міжгалузевий комплекс в аспекті реалізації проекту високошвидкісного руху залізницями України є формою поєднання галузевої, академічної та університетської науки з виробничою, фінансовою та іншими сферами діяльності суб'єктів взаємодії, що націлена на ефективну взаємодію їх економічних потенціалів з метою сприяння прискоренню розробки та впровадження в практику нових інноваційних ідей щодо реалізації інвестиційно-інноваційного проекту по організації високошвидкісного руху залізницями України

Формою функціонування науково-виробничого міжгалузевого комплексу в аспекті реалізації проекту організації високошвидкісного руху залізницями України має стати стратегічний альянс, що визначається як партнерство між підприємствами, в якому їх ресурси, можливості та ключові компетенції об'єднуються для досягнення найкращого результату. Альянс означає співробітництво між групами, що дає найкращі результати порівняно з тими, які могли б бути отримані від звичної угоди. Основними перевагами стратегічних альянсів можна визначити:

- доступ до каналів маркетингу партнера та його положенню на ринку;
- доступ до продуктів, технологій та інтелектуальної власності партнера;
- доступ до фінансових ресурсів партнера;
- нові ринки для товарів і нові товари для споживачів;
- прискорення розробки нової продукції та вихід з нею на ринок;
- скорочення вартості та ризику науково-технічних розробок та створення радикально інноваційних технологій та ін.

Основною рушійною силою виникнення стратегічних альянсів є глобальна конкуренція. Для того, щоб не відстати від конкурентів і тим більше перегнати їх, підприємству необхідно вступити на шлях постійних інновацій, підтримувати організаційну гнучкість в умовах постійної зміни зовнішнього середовища, обмеженості ресурсів, ринкової невизначеності.

Швидке зростання партнерств в різних галузях економіки України свідчить про те, що створення стратегічних альянсів не є випадковим процесом. Все частіше йдеться мова про спільне створення нових знань, умов для скорочення часу доведення нововведень до комерційної реалізації, зниження витрат на розробку нововведень, розподіл фінансових та технологічних ризиків між учасниками, а отже, розглядається необхідність створення стратегічних альянсів.

Серед причин, які спонукають підприємства вступати в альянси:

- 1) партнерство дозволяє створювати стійкі канали передачі передових знань;
- 2) партнерства розширюють масштаби діяльності підприємств та спрощують доступ до невідомих технологій;
- 3) спільні розробки та інноваційні проекти дозволяють знижувати витрати інноваційного процесу;
- 4) партнерства забезпечують включення до мережі інноваційно-орієнтованих структур;

5) партнерства дозволяють, при збереженні диференціації та спеціалізації, виходити на міжнародну арену.

У відповідності з єдиним підходом економічна ефективність стратегічного альянсу визначається відношенням сукупного результату від виробничо-господарської діяльності за весь період його існування (або плановий період) до сукупних витрат, які забезпечують його отримання. Особливим джерелом додаткового економічного ефекту функціонування є набуття альянсом конкурентних переваг, які дозволяють займати більш вигідні стратегічні позиції на ринку. Конкурентні переваги стратегічного альянсу формуються в зовнішньому діловому середовищі та в межах альянсу за рахунок комплексного та ефективного використання усіх можливостей наявного потенціалу (у тому числі інноваційного).

Стратегічні альянси дозволяють учасникам посилити конкурентні переваги, досягати стратегічних цілей з найменшими ризиками, підвищувати ефективність інноваційного процесу. Однак для ефективного функціонування важливо створення відповідного механізму управління. Його елементами є: створення команди з представників підприємств-учасників для визначення та підтримки принципів взаємодії; створення необхідної атмосфери взаємодовіри; проектування каналів обміну інформацією та технологічними ноу-хау, встановлення каналів комунікацій персоналу відповідних служб та підрозділів; визначення «центрів інновацій» в альянсах та міжфірмових мережах, в тому числі у взаємодії з університетами та державними структурами; визначення цільових зусиль і ресурсів, які необхідні для підтримки партнерства.

Рішення про формування стратегічного альянсу приймається в процесі стратегічного планування діяльності підприємства та включає необхідність вирішення таких питань: вибір партнерів, формування схеми спільного управління альянсом.

Розвиток економіки України неможливий без створення потужних промислових об'єктів, об'єктів транспортної інфраструктури. Їх будівництво, як доводить практика, потребує: по-перше, концентрації значних матеріальних, трудових, науково-технічних ресурсів; по-друге, підтримки тісних взаємозв'язків в межах єдиного технологічного процесу; по-третє, концентрації можливостей та спроможностей суб'єктів різних галузей як необхідного заходу отримання синергетичного ефекту на рівні усієї економіки; по-четверте, значних фінансових та інвестиційних ресурсів; по-п'яте, чіткої координації та гнучкого управління всіма ресурсами, процесом виробництва та фінансування.

Нажалі розпад СРСР, за часів існування якого відтворювальний процес залізничного транспорту України був достатньо забезпечений, призвів до майже втрати можливості своєчасно та на інноваційній основі здійснювати оновлення виробничої бази залізничної галузі. Отже на сьогоднішній час, в умовах майже відсутності фінансових можливостей поточного утримання залізничного транспорту на рівні, який би відповідав європейським вимогам, залізничний транспорт значно знизив активність в реалізації науково-технічних розробок. Як наслідок, неспроможність власними силами здійснити реалізацію перспективного інвестиційно-інноваційного проекту організації високошвидкісних перевезень. З іншого боку потенціал промислового сектору економіки України теж зменшується, що підтверджується руйнацією виробничої бази промислових гігантів. Виходячи з того, що саме вони є основними замовниками підприємств науково-дослідного сектору, останні, втрачаючи замовлення, стають фінансово неспроможними, ліквідуються або реорганізуються. Це критичне коло, що охоплює проблеми вітчизняної промисловості, транспорту, науково-виробничої сфери варто розірвати шляхом реалізації крупних інвестиційно-інноваційних проектів державного рівня, до яких належить організація високошвидкісних перевезень вітчизняними залізницями (рис. 1). Отриманий ефект від їх впровадження виявляється на макро-, мікро- та галузевому рівнях. Серед результатів, що мають бути отримані від діяльності стратегічного альянсу «Швидкісні магістралі»: стабілізація виробництва, фінансової та інвестиційної привабливості, стабілізація науково-дослідної сфери, збільшення науково-дослідної активності підприємств, прискорення науково-технічного прогресу та забезпечення конкурентоспроможності.

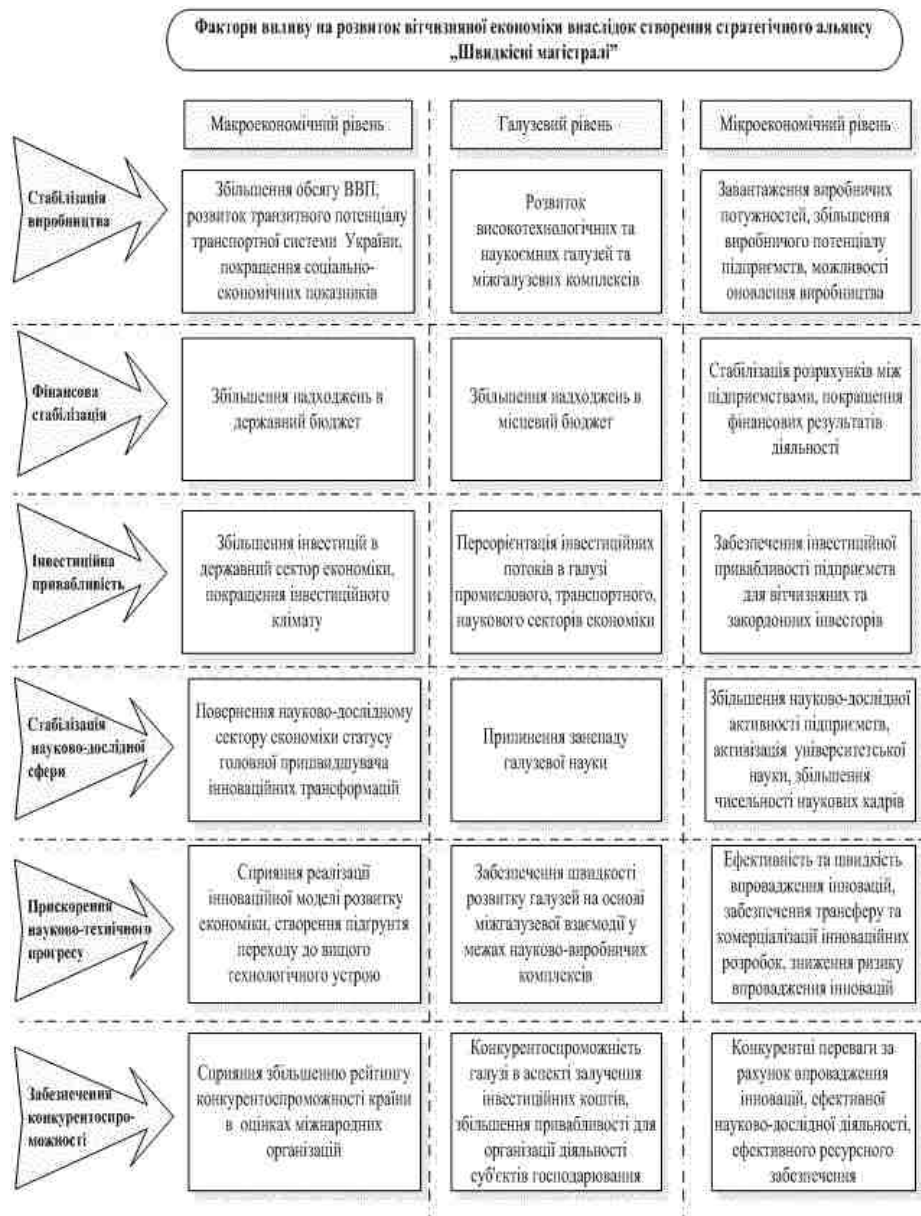


Рис 1. Наслідки від діяльності стратегічного альянсу «Швидкісні магістралі»

Отримання таких результатів визначається колом завдань, що входить до компетенції стратегічного альянсу «Швидкісні магістралі». Серед них:

- 1) формування умов та необхідного рівня забезпечення стратегічних напрямків розвитку суб'єктів, що входять до його складу;
- 2) комплексний захист суб'єктів при виникненні загрози їх економічній безпеці;
- 3) забезпечення завантаженості виробничих потужностей учасників, збереження та розвиток їх виробничого потенціалу;
- 4) сприяння розвитку науково-дослідної сфери учасників, збереження та розвиток їх наукового-дослідного, людського потенціалів;
- 5) мінімізація ризику діяльності учасників;
- 6) сприяння інноваційним процесам та формування необхідних передумов переходу до вищого технологічного устрою;
- 7) зрощування потужних суб'єктів господарської діяльності, здатних сформувати стійкі конкурентні переваги за рахунок фінансової та ресурсної підтримки, забезпечення можливості трансформацій на інноваційній основі;
- 8) здійснення діалогу з державними органами влади щодо отримання пільгових умов функціонування, захист інтелектуальної власності;
- 9) забезпечення внутрішнього ринку збуту продукції промислових підприємств;
- 10) формування умов генерації та розповсюдження знань, реалізація інтелектуально-орієнтованого та соціально-орієнтованого управління учасниками тощо.

Важливим і одночасно одним з найскладніших моментів в організації стратегічного альянсу «Швидкісні магістралі» є розробка фінансової та організаційно управлінської структури. Оскільки мета організаційної структури полягає в забезпеченні реалізації визначених для групи завдань, то її проектування структури має ґрунтуватися на стратегічних планах групи, тобто за принципом: стратегія визначає структуру. Це означає, що структура групи має бути такою, щоб забезпечувати реалізацію її стратегії. В остаточному підсумку організаційну структуру слід оцінювати за її можливостями у справі досягнення мети, яка стоїть перед групою. Розробляючи організаційну структуру, необхідно орієнтуватися на такі вимоги: спрямованість на досягнення мети, перспективність, здатність до розвитку, узгодженість інтересів, індивідуалізація, ефективність.

Одне з центральних місць в організаційній структурі стратегічного альянсу повинно належати координаційному центру (рис. 2).

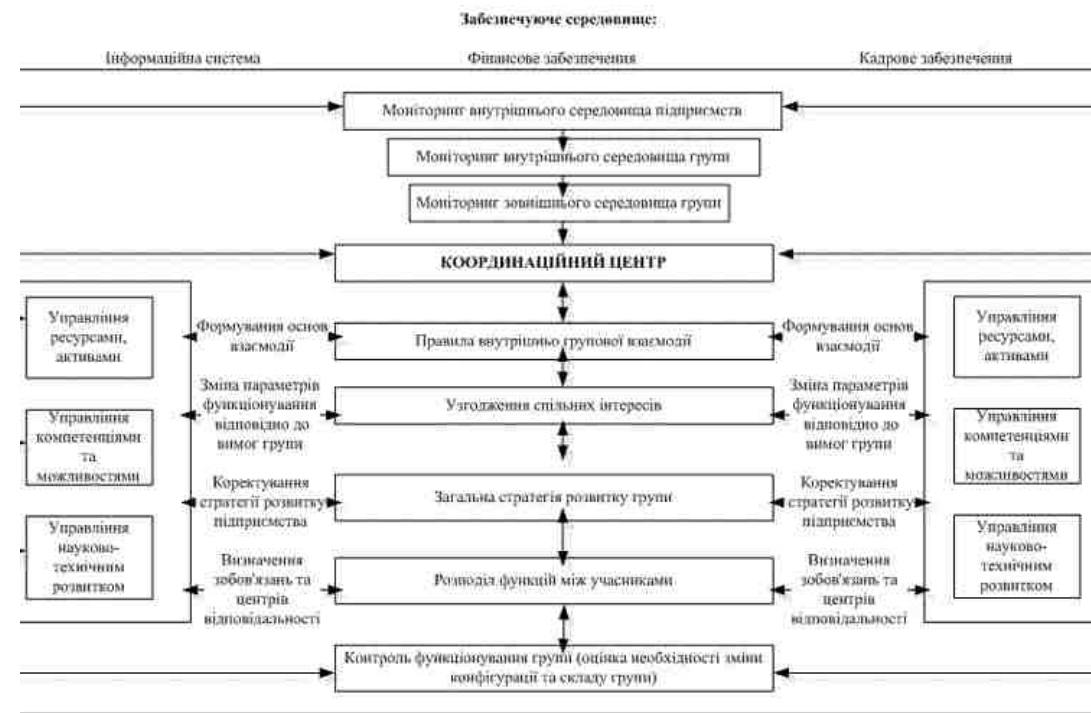


Рис. 2. Схема функціонального значення координаційного центру в структурі стратегічного альянсу «Швидкісні магістралі»

Координаційний центр в своїй діяльності спирається на єдину інформаційну систему, отримуючи повний доступ до неї, а також керується у своїй діяльності пріоритетами інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту, з метою забезпечення якого і створюється стратегічний альянс.

До числа основних завдань, які вирішуватимуться в рамках координаційного центру, належать:

- здійснення моніторингу внутрішнього середовища учасників групи, внутрішнього та зовнішнього середовища групи; відстеження можливих змін, які потенційно можуть уплинути на стратегію розвитку групи;
- збір і узагальнення інформації, що стосується чинників розвитку окремих підприємств та групи у цілому;
- формування структури та складу групи, оцінка можливості включення в групу додаткових учасників;
- визначення стратегічних напрямків розвитку групи та узгодження стратегій її учасників;
- формулювання та доведення до учасників правил внутрішньої організаційної взаємодії;
- виокремлення спільних інтересів, узгодження ключових рішень;
- формулювання загальної стратегії розвитку групи;
- координація поточкових процесів за пріоритетними заходами функціонування групи з метою отримання ефекту синергії;
- контроль за результатами функціонування групи та поточний фінансовий контроль діяльності учасників;
- координація інвестиційної та інноваційної політики учасників групи;
- організація інформаційного обміну між підрозділами, організація механізму спільного генерування та використання знань міжорганізаційного навчання співробітників підприємств-учасників групи.

Накопичений за останні десятиріччя досвід роботи стратегічних альянсів свідчить що основними джерелами проблем, які у багатьох випадках загрожують їх життєздатності, та на вирішення яких і спрямована діяльність координаційного центру, є такі:

- несумісність стратегій розвитку партнерів;
- втрата автономності (можливе з часом домінування одного учасника над іншими);
- різні організаційні культури та загально організаційні цінності;
- обмежений доступ до інформації;
- зміна умов господарювання тощо.

Діяльність координаційного центру (за бажанням учасників він може не створюватися, а його функції виконуватимуться органами керівництва в структурі кожного учасника, ґрунтуючись та даних спільної інформаційної системи) класифікуватиметься як успішна за наявності необхідних умов:

- відкритість керівництва підприємств-учасників до моніторингу та координації внутрішніх процесів підприємства, яка визначається його комунікаційним стилем. До числа таких належать: 1) «відкриття себе» - висока ступінь відкритості для інших, проте обмежений рівень зворотного зв'язку; 2) «реалізація себе» - максимальна відкритість при максимальному зворотному зв'язку; 3) «концентрація на собі» - низька відкритість при низькому рівні зворотного зв'язку; 4) «захист себе» - низька відкритість при високому рівні зворотного зв'язку;

- сприйняття та готовність поєднувати власні ініціативи з прийнятими до реалізації рішеннями групи, готовність пожеертвувати власними інтересами для вирішення стратегічно важливих завдань групи;

- готовність керівників підприємств-учасників прийняти на себе частку відповідальності за отримані результати функціонування групи.

Головною метою функціонування стратегічного альянсу «Швидкісні магістралі» є забезпечення інтегрованого управління інвестиційно-інноваційним розвитком залізничного транспорту. Виходячи з цього головним суб'єктом групи, що є чинником ефективної організації усього процесу управління, є залізничним транспорт як суб'єкт господарювання. Проте формування координаційного центру в його складі недоречно, так як це може призвести до пасивного відношення інших членів групи до реалізації спільної стратегії розвитку, або їх відсторонення від участі у прийнятті спільних рішень. Натомість, формування координаційного центру як окремої організаційної структури, що створюється на термін вирішення місії стратегічного альянсу, дозволить: забезпечити контроль за виконанням обов'язків перед групою; здійснювати координацію діяльності усіх учасників, збільшуючи при цьому загальні можливості групи.

Висновки. Таким чином, все вищевикладене дозволяє стверджувати про необхідність та доцільність реалізації інтегрованого управління інвестиційно-інноваційним розвитком залізничного транспорту з застосуванням міжгалузевого підходу.

Література

1. Богомолова Н.І. Підходи до економічного обґрунтування прискорення доставки вантажів і пасажирів / Н. І. Богомолова // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. – 2009. - № 39. – С. 59-65.
2. Дикань В.Л. Скоростное движение железнодорожного транспорта в мире и перспективы развития в Украине / В.Л. Дикань, И.В. Корнилова // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2010. - № 32. - С. 15-25.
3. Жуков Е.А. Транспортный фактор в динамике цивилизаций / Е.А. Жуков // Бюлетень Міжнародного Нобелівського економічного форуму. - 2010. - № 1 (3), Т. 1. – С. 127-137.
4. Интегральная эффективность швидкісних залізничних магістралей: монографія / [Пашенко Ю. Є., Гончаров М.Ю., Кранц Й.М., Пилипчик В.О. та ін.]; за ред. С.І. Дорогунцова. – К.: РВПС України НАН України, 2005. – 266 с.

Стаття надійшла до редакції 02.01.2011 р.



ТОВ "ДКС Центр"