

2. Олійник Л.Г. Інноваційна діяльність як фактор забезпечення конкурентоспроможності підприємств / Олійник Л.Г., Солоїд О.В. // Вісник Хмельницького національного університету. – 2009. - № 5, Т. 2 – С.234-236

3. Зімкіна В.Є. Інноваційна конкуренція: сутність, особливості, характерні риси / Зімкіна В.Є. // Європейський вектор економічного розвитку. – 2012. - № 2 (13). – С.384-388.

4. Ковтун О.І. Інноваційні стратегії в системі забезпечення конкурентоспроможності підприємства / Ковтун О.І. // Інноваційна економіка. – 2012. - № 12. – С.75-88.

5. Кравченко А.С. Конкурентні пріоритети як базова категорія в оцінці конкурентоспроможності підприємств кондитерської галузі України / Кравченко А.С. // Європейський вектор економічного розвитку. – 2013. – № 1 (14). – С.99-104.

6. Степанцова Ю.М. Сучасні тенденції та перспективи розвитку кондитерської галузі України / Степанцова Ю.М., Голуб А.С. // Наука й економіка. – 2013. - № 1 (29) – С.178-182

7. Вітковський О.С. Диверсифікація діяльності як фактор забезпечення конкурентоспроможності підприємств кондитерської галузі / О.С. Вітковський // Теоретичні та прикладні питання економіки. – 2010. – Вип. 23. – С. 208-212.

8. Абрютіна А.В. Управління фінансуванням інноваційної діяльності в системі інноваційного менеджменту підприємства / Абрютіна А.В. // Сталий розвиток економіки. 2011. – № 6 – С. 313-317.

Стаття надійшла: 12.02.2014 р.

Рецензент: д.е.н., проф. Дмитрієв І.А.

УДК 338.47

L20

МЕХАНІЗМ ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА

Токар І.І.

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Аноатація. Стаття присвячена питанням розробки механізму формування конкурентоспроможності підприємств дорожнього господарства. В роботі виділено теоретичні підходи, що застосовуються при дослідженні конкурентоспроможності як економічної категорії. Наведено групи інтегральних показників оцінки рівня конкурентоспроможності дорожнього підприємства як спеціалізованого будівельного підприємства. Розвиток теоретичних основ управління конкурентоспроможністю підприємств дорожнього господарства відбувався шляхом побудови механізму формування конкурентоспроможності за допомогою графічної інтерпретації структури та зображення взаємозв'язків між його окремими елементами в межах стратегічного підходу. Структура механізму формування конкурентоспроможності підрядних дорожніх підприємств показує послідовність комплексної реалізації його елементів відповідно до встановлених цілей управління конкурентоспроможністю дорожнього підприємства. Визначено, що згідно стратегічного підходу оцінка ефективності реалізації управлінських заходів з підвищення конкурентоспроможності дорожнього підприємства реалізується за групами з п'яти внутрішніх факторів стратегічного середовища, а урахування зовнішніх факторів стратегічного середовища відбувається на етапі визначення цілей управління конкурентоспроможністю дорожнього підприємства та етапі вивчення структури підрядного ринку. Запропонований механізм окремо виділяє розробку системи управлінських дій щодо підвищення конкурентоспроможності дорожнього підприємства та її реалізацію як відособлений етап, спрямований на управління матеріально-технічним забезпеченням та збутом, капітальним будівництвом та експлуатаційним утриманням автодоріг, технологічною підготовкою та технологічними процесами, фінансовою діяльністю, організацією виробництва. Зазначено, що при оцінці власних можливостей дорожнього підприємства слід окремо враховувати інноваційну складову зростання та розвитку останнього, спрямовану на активізацію управлінських зусиль щодо збільшення виробничої потужності за рахунок впровадження науково-технічних досягнень і провідного виробничого досвіду.

Ключові слова: конкурентоспроможність, управління, дорожнє господарство, підприємство, механізм, структура, зв'язки

Постановка проблеми. Забезпечення конкурентоспроможності є першочерговим стратегічним завданням діяльності будь-якого господарюючого суб'єкта, спрямованого на ринкову перспективу, особливо гостро вирішення даного питання стоїть перед підприємствами дорожнього господарства (далі – дорожніми підприємствами), які функціонують на підрядному ринку. На теперішній час конкурентний ринок будівельних робіт і послуг, в тому числі й в дорожній сфері, є достатньо сформованим й таким, що містить

значну кількість підприємств і організацій, які змагаються за цінові й техніко-технологічні переваги виконання обсягів будівельно-монтажних робіт (БМР). Крім того, про розвиток ринку дорожньо-будівельних робіт та послуг яскраво свідчить реформування української нормативної бази відповідно до нових потреб підрядного ринку та вимог міжнародних стандартів, також змінюється законодавство, що регламентує відносини в дорожній сфері, економічні й організаційні умови дорожнього будівництва.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню конкурентоспроможності як економічної категорії присвячено роботи багатьох вітчизняних та закордонних економістів теоретиків та практиків. В загальному випадку їх можна поділити на три групи концептуальних підходів:

- перша група – в основу розгляду конкурентоспроможності покладено стратегічний підхід, зосереджений на досягненні конкурентних цілей об'єкта в довгостроковій перспективі за рахунок його можливостей та в умовах дії певного навколишнього середовища, порівняно з аналогічними цілями інших суб'єктів зовнішнього і/або внутрішнього ринку. Представниками такої групи наукових інтересів є В.А. Винокуров, А.П. Градов, А.Г. Демент'єва, П.С. Зав'ялов, Б. Карлофф, О.М. Тридід, Л.І. Федулова та інші;

- друга група – в основу розгляду конкурентоспроможності покладено інноваційний підхід, який передбачає розгляд конкурентоспроможності як безпосереднього результату впровадження інновацій на макро- та мікроекономічному рівнях, ефективності функціонування інноваційних систем народного господарства та інтенсифікації розвитку суспільства в цілому. Представники даної групи: Л.Л. Антонюк, А.М. Поручник, В.С. Савчук, Б. Шлюсарчик, Й. Шумпетер та інші;

- третя група – ресурсно-виробничий підхід, сутність якого полягає в розгляді конкурентоспроможності у невід'ємному зв'язку з загальною ефективністю діяльності підприємства, отриманою за рахунок більш досконалого використання та розподілу наявних ресурсів, удосконалення виробництва та добре зваженої цінової політики. При цьому особлива увага приділяється продуктивності, рентабельності, виробничому потенціалу й швидкості реакції підприємства до потенційної і/або реальної конкуренції на ринку. Представниками виступають М.І. Гельвановський, П.Р. Диксон, Л.І. Нейкова, С.В. Оборська, М. Портер, Д.М. Черваньєв, З.Є. Шершньова, А.Ю. Юданов та інші.

Невирішені складові загальної проблеми. Аналіз останніх досліджень і публікацій [1 – 7] зазначив, що в роботах вітчизняних та російських економістів – фахівців в сфері управління конкурентоспроможністю будівельних підприємств і організацій, в тому числі й дорожніх, переважає ресурсно-виробничий підхід, що пояснюється специфікою діяльності таких підприємств на підрядному ринку. Водночас поширені у світовій практиці управління підходи – стратегічний та інноваційний – залишаються поза увагою українських науковців, що зумовлює необхідність розробки відповідного теоретичного підґрунтя їх застосування підприємствами дорожнього господарства.

Мета статті. Метою дослідження є розвиток теоретичних основ управління конкурентоспроможністю підприємств дорожнього господарства шляхом побудови механізму формування конкурентоспроможності за допомогою графічної інтерпретації структури та зображення взаємозв'язків між його окремими елементами в межах стратегічного підходу.

Основний матеріал дослідження. Дорожнє будівництво, призначенням якого є створення транспортної системи – мережі автомобільних доріг є однією з основних виробничих сфер, що забезпечує рішення як загальнодержавних, так і регіональних соціально-економічних задач, оскільки стан і рівень розвитку доріг безпосередньо впливає на основні економічні показники: валовий продукт, рівень цін, доходи бюджету. Дорожнє будівництво містить у собі як будівництво, так і реконструкцію, ремонт, утримання не тільки самих доріг, але й всієї пришляхової інфраструктури.

За результатами дослідження [8] конкурентоспроможність дорожнього підприємства можна охарактеризувати кількістю виграних тендерів стосовно загальної кількості конкурентних випадків (тендерів, у яких бере участь фірма) у кожному сегменті ринку будівельних послуг за певний період.

В свою чергу, оцінка рівня конкурентоспроможності дорожнього підприємства як спеціалізованого будівельного підприємства, згідно [9], може здійснюватися агреговано на основі розрахунку таких груп інтегральних показників:

- ефективності діяльності підприємства (витрати на будівництво, фондівдача, рентабельність, продуктивність праці);

- фінансового стану підприємства (коефіцієнт автономії, коефіцієнт платоспроможності, коефіцієнт абсолютної ліквідності, коефіцієнт оборотності оборотних коштів);

- конкурентоспроможності будівництва.

Деякі автори [10] для визначення конкурентоспроможності підприємства виділяють три групи показників:

- конкурентоспроможність товару, тобто ступінь його відповідності конкретній потребі та витратам споживачів (в нашому випадку це конкурентоспроможність автомобільної дороги і/або об'єктів її пришляхової інфраструктури);

- ринкову активність (поведінку підприємства в умовах змінюваного зовнішнього середовища);

- власні можливості (наявність та ефективність використання ресурсів підприємства).

В іншій роботі [11] показники конкурентоспроможності будівельного підприємства розділені на чотири групи, що характеризують: ефективність будівельної діяльності, ефективність допоміжної діяльності, ефективність будівельної продукції, фінансові результати.

Таким чином, узагальнення наведених вище теоретико-методичних особливостей, дозволяє виділити наступну структуру механізму формування конкурентоспроможності підрядних дорожньо-будівельних підприємств (рис. 1), яка показує послідовність комплексної реалізації його елементів відповідно до встановлених цілей управління конкурентоспроможністю дорожнього підприємства. Крім того, такий механізм окремо виділяє розробку системи управлінських дій щодо підвищення конкурентоспроможності дорожнього підприємства та її реалізацію як відособлений етап, спрямований на управління: МТЗ та збутом; капітальним будівництвом та експлуатаційним утриманням автодоріг; технологічною підготовкою та технологічними процесами; фінансовою діяльністю; організацією виробництва.

Оцінка конкурентоспроможності дорожнього підприємства на основі розрахунку інтегрального коефіцієнту здійснюється за групами показників. Так, до складу групи показників фінансового стану дорожнього підприємства входять наступні показники:

- прибуток від основної діяльності;
- рентабельність основної діяльності;
- продуктивність праці;
- фондоддача;
- коефіцієнт співвідношення власних і позикових коштів;
- загальний коефіцієнт ліквідності;
- співвідношення дебіторської й кредиторської заборгованості [11].

До складу групи показників ефективності діяльності підприємства включено фондоддачу та фондоемість; продуктивність праці; коефіцієнт відношення середньої заробітної плати до прожиткового мінімуму.

Групу показників ефективності будівельної продукції представлено рентабельністю БМР та витратами виробництва на одиницю дорожньої продукції.

Власні можливості дорожнього підприємства розглядаються опосередковано шляхом урахування таких якісних показників:

- швидкість виробництва БМР з експлуатаційного утримання, капітального ремонту та будівництва автомобільних доріг;
- якість виконаних БМР;
- рівень кваліфікації виробничого та адміністративного персоналу;
- престиж та імідж дорожнього підприємства на підрядному ринку;
- структуру мотивації персоналу для підвищення продуктивності праці та зменшення прямих витрат в структурі кошторисної вартості БМР.

Крім того, при оцінці власних можливостей дорожнього підприємства слід окремо враховувати інноваційну складову зростання та розвитку останнього, спрямовану на активізацію управлінських зусиль щодо збільшення виробничої потужності за рахунок впровадження науково-технічних досягнень і провідного виробничого досвіду. В роботі [8] зазначено, що для підвищення технічного рівня й інтенсифікації будівельного виробництва заходи рекомендується групувати за наступними напрямками:

- індустріалізація виробництва;
- розвиток засобів праці, широке застосування сучасних засобів механізації, скорочення ручної праці;
- впровадження нових ефективних сировини і матеріалів;
- розвиток технології будівельного виробництва, розробка й впровадження обов'язкових типових технологій, технологічних карт і карт трудових процесів;
- застосування комплексних інженерних систем, укрупнених блоків при виконанні монтажних робіт;
- удосконалення систем менеджменту;
- формування раціональних організаційних структур;
- комп'ютеризація управління, впровадження економіко-математичних методів.

Оцінка ефективності реалізації обраних управлінських заходів з підвищення конкурентоспроможності дорожнього підприємства реалізується за групами з п'яти внутрішніх факторів стратегічного середовища, які найбільш суттєво здійснюють вплив на процес формування конкурентоспроможності підприємства. Урахування зовнішніх факторів стратегічного середовища відбувається на етапі визначення цілей управління конкурентоспроможністю дорожнього підприємства та етапі вивчення структури підрядного ринку.

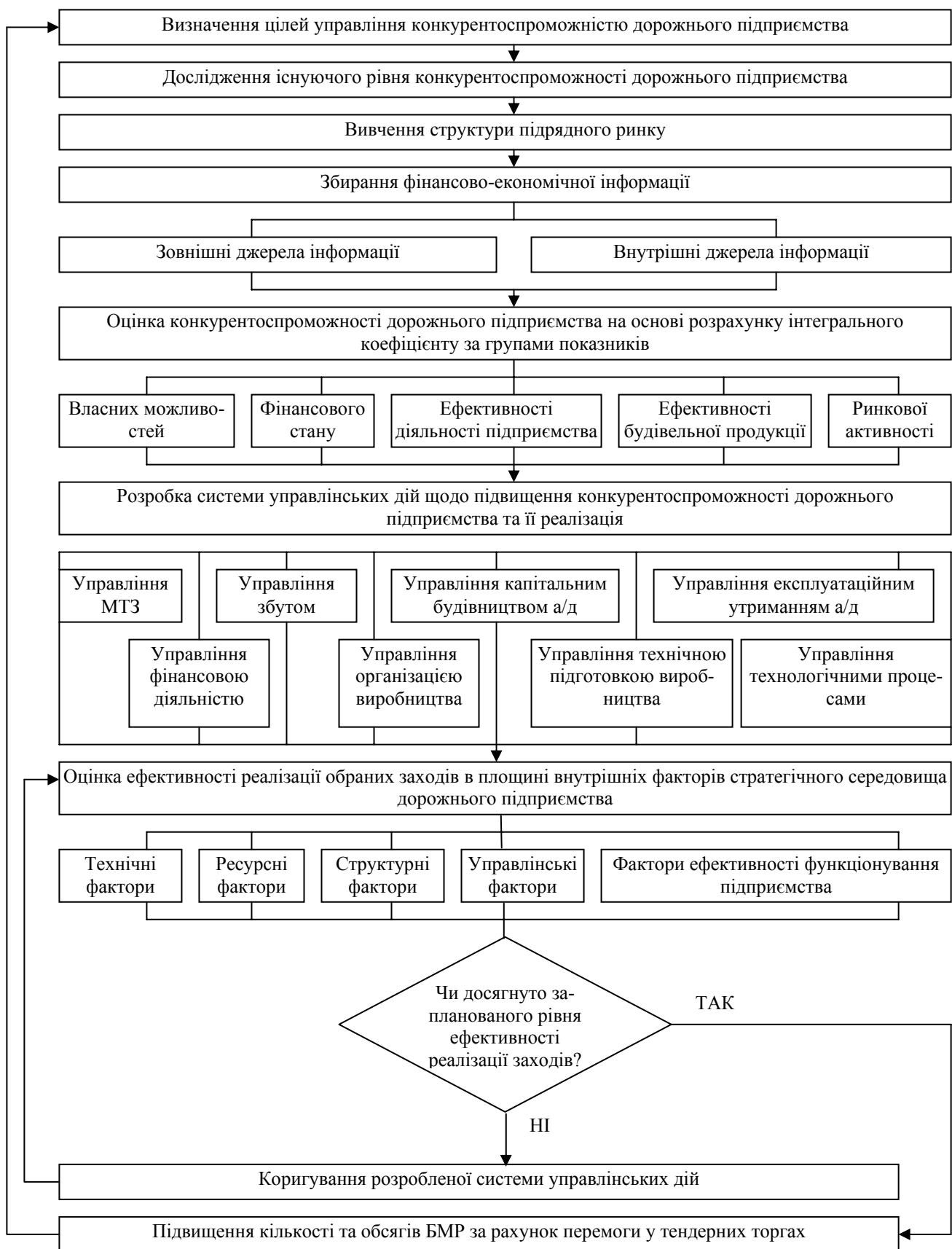


Рисунок 1 – Схема механізму формування конкурентоспроможності підприємств дорожнього господарства

Висновок. Таким чином, за результатами проведеного аналізу теоретичних основ формування конкурентоспроможності підрядних підприємств дорожнього господарства можна зробити наступні висновки. Серед сучасних проблем розвитку дорожніх підприємств, найбільш актуальними є питання підвищення ефективності й конкурентоспроможності їхньої діяльності, які безпосередньо пов'язані із задоволенням споживчого попиту на дорожньо-будівельну продукцію, роботи або послуги й участю таких підприємств у підрядних торгах. При визначенні рівня власної конкурентоспроможності дорожнє підприємство при будівництві, реконструкції та експлуатаційному утриманні автомобільних доріг повинно враховувати й спрямовувати свою діяльність на розробку заходів щодо зниження негативного впливу всіх негативних факторів, основними з яких є високий рівень податків, недостача й зношеність будівельних машин і механізмів, висока вартість матеріалів і конструкцій, конкуренція з боку інших фірм, недолік замовлень на роботи, недолік кваліфікованих робітників тощо.

До принципів переваг такого механізму слід віднести наочність графічного зображення існуючих зв'язків між елементами його структури, які визначають вектори руху процесу формування та управління конкурентоспроможністю підрядного дорожнього підприємства та спрощують розуміння послідовності дій з її оцінки.

Перелік посилань.

1. **Деркач Д.И.** Анализ производственно-хозяйственной деятельности подрядных строительных организаций / Деркач Д.И. – [3-е изд.]. – М.: Финансы и статистика, 1990. – 239 с.
2. **Економіка дорожнього господарства** / [Авсєєнко А.А., Гарманов Е.Н., Дингес Э.В. и др.]; под ред. Е.Н. Гарманова. – М.: Транспорт, 1990. – 247 с.
3. **Шинкаренко В.Г.** Управление материальными ресурсами в организациях дорожнего хозяйства / В.Г. Шинкаренко, Н.Н. Бурмака. – Х.: ХНАДУ, 2005. – 148 с.
4. **Іванілов О.С.** Економіка будівництва: навч. посіб. – Х.: Вища школа, 2001. – 584 с.
5. **Рогожин П.С.** Економіка будівельних організацій / П.С. Рогожин, А.Ф. Гойко. – К.: Видавничий дім «Скарби», 2001. – 448 с.
6. **Толмачев Е.А.** Экономика строительства: учеб. пособ. / Е.А. Толмачев, Б.Е. Монахов. – М.: Юриспруденция, 2003. – 224 с.
7. **Чистов Л.М.** Экономика строительства: учеб. / Чистов Л.М. – СПб.: «Питер», 2001. – 384 с.
8. **Степанов И.С.** Маркетинг в подрядном строительстве / И.С. Степанов, С.С. Романова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.masters.donntu.edu.ua/2002/fem/moiseenko/indexart1.html>
9. **Овсяк М.О.** Удосконалення методів конкурентоспроможності будівельного підприємства в умовах кризи / М.О. Овсяк // Науковий журнал «Бізнес Інформ». – 2011. – № 6. – С. 65-67.
10. **Дробитько Н.А.** Методика оценки конкурентоспособности предприятий / Дробитько Н.А. // Коммунальное хозяйство городов: (науч.-техн. сборник). – Харьков, 2001. – Вып.31. – С. 109-116.
11. **Асаул А.Н.** Оценка конкурентных позиций субъектов предпринимательской деятельности / Асаул А.Н., Абаев Х.С., Гордеев Д.А. – СПб: АНО «ИПЭВ», 2007. – 271с.

Стаття надійшла: 14.03.2014 р.

Рецензент: д.е.н., проф. Дмитрієв І.А.

УДК 338.47:656.2

М 110

ЧИННИКИ ФОРМУВАННЯ АДАПТАЦІЙНОЇ МОДЕЛІ УПРАВЛІННЯ ПОРТФЕЛЕМ БІЗНЕСІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Пилипенко О.В., канд. екон. наук, доцент

Державний економіко-технологічний університет транспорту, м. Київ

Анотація. Адаптивне управління підприємством в частині пристосування до змінних і непередбачуваних умов зовнішнього середовища передбачає варіативність стратегічних планів розвитку, оцінку та вибір стратегічних альтернатив розвитку підприємства, у т.ч. формування портфельних стратегій з урахуванням змін зовнішнього і внутрішнього середовища, адаптацію асортиментної програми та корегування видів діяльності до вимог ринку. Дослідження застосування методів адаптивного управління здійснюється щодо діяльності структурних підрозділів залізничного транспорту, що здійснюють ремонти рухомого складу. Метою статті є визначення економічних передумов та чинників формування адаптаційної моделі управління портфелем бізнесів ремонтного підприємства залізничного транспорту на базі управління та аналізу витрат діяльності. Методологія дослідження – сукупність прийомів оцінювання та відбору управлінського стратегічного рішення в сфері формування портфелю (сукупності бізнесів) підприємства. Методами, на основі яких передбачено оцінювати ефективність та обґрунтованість витрат діяльності окремих видів основних та допоміжних видів діяльності підрозділів ремонту рухомого складу ПАТ «Українські заліз-