

УДК 336.543

Пішенін І.К.
кандидат економічних наук,
доцент кафедри менеджменту
Міжнародного університету «Україна»

ІНТЕГРАЦІЯ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ СФЕРИ ЯК НОВА ПАРАДИГМА РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ КОМПЛЕКСІВ

Статтю присвячено питанням інтеграції підприємств, які забезпечують транспортні перевезення, як головної складової частини їх конкурентоздатності і розвитку в системі транспортних комплексів, що максимально сприяє економічному розвитку держави.

Ключові слова: інтеграція, транспортні перевезення, транспортні комплекси, економічний розвиток.

Пишенин И.К. ИНТЕГРАЦИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЫ КАК НОВАЯ ПАРАДИГМА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПЛЕКСОВ

Статья посвящена вопросам интеграции предприятий, которые обеспечивают транспортные перевозки, как ключевой составляющей их конкурентоспособности и развития в системе транспортных комплексов, что максимально способствуют экономическому развитию страны.

Ключевые слова: интеграция, транспортные перевозки, транспортные комплексы, экономическое развитие.

Pishenin I.K. ENTERPRISE INTEGRATING THE TRANSPORT SECTOR AS A NEW PARADIGM OF TRANSPORT COMPLEX

The article is dedicated to the integration of companies that provide transportation, as a key component of the competitiveness and development of the system of transport complexes that most contribute to the economic development of the country.

Keywords: integration, transportation, transport facilities, economic development.

Постановка проблеми. Сучасний етап світогосподарського розвитку транспортної сфери характеризується розширенням меж і масштабів глобалізації у світовій економіці, яка призводить до загострення конкурентної боротьби як на внутрішніх ринках окремих країн, так і на рівні світового ринку в цілому. За даних умов ефективність діяльності великих транспортних комплексів на міжнародному ринку залежить від їх здатності швидко реагувати і вірно відслідковувати зміни, що відбуваються у глобальному середовищі. У зв'язку з цим виникає необхідність у розробці стратегії інтеграції великих транспортних комплексів в умовах невизначеності глобального середовища.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми стратегічного управління в діяльності транспортних комплексів досліджували як зарубіжні, так і вітчизняні вчені: І. Ансофф, У. Кінг, Д. Кліланд, М. Портер, А. Стрікленд, А. Томпсон та ін. Істотний внесок у теорію перспективного планування та управління, стратегічної та інвестиційної діяльності зробили вітчизняні вчені: О. Амоша, М. Чумаченко, С. Аптекар, А. Акмаєв, Я. Берсуцький, І. Бланк, І. Булеєв, О. Вагонова, Ф. Євдокимов, М. Іванов, А. Кабанов, М. Лепа, М. Румянцев, В. Хобта, А. Філіпенко, Ю. Макогон.

Дослідженню проблем глобалізації та аналізу глобальних трансформацій присвячено праці О. Білоруса, І. Бузько, А. Гальчинського, Б.П. Герста, Ч. Гіла, І. Дахно, М. Делягіна, Є. Кочеткова, Д. Лук'яненка, З. Луцишин, Ю. Макогона, В. Новицького, В. Омельченка, Т. Орехової, Ю. Пахомова, А. Поручника, Г. Томпсона, Д. Стигліца, А. Філіпенка, Дж.А. Хансона, О. Шниркова та ін.

Зазначені автори здійснили вагомий внесок у дослідження проблем діяльності великих транспортних комплексів та розвитку процесів глобалізації. Водночас недостатньо дослідженими залишаються питання стратегій інтеграційного розвитку великих транспортних комплексів в умовах глобалізації, що визначає актуальність статті, її теоретико-методологічне та науково-практичне значення.

Мета статті полягає у розробці теоретико-методологічних основ стратегічної інтеграції транспорт-

них структур в умовах глобалізації і на цій основі – цілісної наукової концепції організаційного розвитку великих транспортних комплексів в умовах глобальних трансформацій.

Для досягнення зазначеної мети поставлено такі головні завдання: дослідити концептуальні засади формування стратегій розвитку транспортних структур; визначити передумови системних трансформацій у транспортній галузі з урахуванням дії глобальних загроз; дослідити концептуальні основи формування стратегічної інтеграції підприємств транспортної галузі; визначити стратегічну інтеграцію транспортних підприємств як нову парадигму організаційного розвитку транспортних комплексів.

Теоретичну і методологічну основу дослідження становлять фундаментальні праці вітчизняних і зарубіжних учених із питань формування, оцінки та розвитку теоретико-методологічних засад створення системи стратегічного управління крупними транспортними комплексами в сучасних умовах господарювання. Інформаційною базою досліджень виступають законодавчі акти України, офіційні матеріали міжнародних організацій і агенцій, дані Держкомстату України, методичні й інструктивні матеріали Міністерства інфраструктури і відомств, матеріали первинної звітності підприємств транспортного комплексу України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Підґрунтям для розбудови теоретико-методологічного базису стратегічної інтеграції суб'єктів господарювання повинно стати співвіднесення означених елементів інтеграційних процесів із поданими особливостями сучасного економічного середовища. Хоча визначений перелік не є повним узагальненням відмітних ознак, їх урахування певним чином змінює усталені підходи. Різні види об'єднань підприємств відносяться до процесу злиттів і поглинань, які характеризуються визначеними цілями і завданнями. Злиття – це об'єднання двох корпорацій, за якого виживає одне з підприємств, а інше припиняє своє існування. За злиття поглинаюча компанія перебирає на себе активи і зобов'язання компанії, яка поглинається, така орієнтація значно обмежує можливість

створення дієвого механізму управління стратегічною інтеграцією суб'єктів господарювання [1, с. 127].

Сутність будь-якої форми інтеграції у транспортній сфері полягає в обмеженні свободи дій транспортних підприємств через делегування ними частини своїх функцій і прав інтегрованої системної організації – транспортному комплексу. З децю іншої точки зору інтеграцію можна розуміти як процес руху й розвитку транспортної системи, в якій зростає число й інтенсивність взаємодії відповідних елементів, зменшується їх відносна самостійність по відношенню один до одного.

Інтерпретуючи означену систему ознак на особливості інтеграції у транспортній сфері безпосередньо суб'єктів господарювання, слід урахувати означене в джерелі подвійне відображення феномену інтеграції. За М.К. Чанаєвим, такий «стан» можна співвіднести з результатом інтеграції.

Диверсифікованість виробництва транспортних послуг, можливість використання надлишкових транспортних ресурсів проявляється, коли важливим джерелом позитивної синергії є збільшення диверсифікованості транспортної галузі (як стосовно запропонованих транспортних послуг, так і географічно), що знижує загальний ризик транспортних операцій і гарантує стабільний обсяг надходжень. Це саме по собі є стимулом для злиття компаній, які спеціалізуються в транспортній галузі. Диверсифікованість допомагає стабілізувати потік доходів, що є вигідним і для працівників транспортної компанії, і для постачальників транспортних послуг, і для споживачів (через розширення асортименту послуг, внесених до програми постійних клієнтів). Отже, система більшою мірою фіксує об'єкту форму цілого, а інтеграція відбиває процес її отримання. З цієї точки зору також досить цікавим є зіставлення децю інших категорій, розуміння яких також відбивається на досягненні мети й розкритті предметної галузі даного дослідження. Можна стверджувати, що інтеграція транспортної сфери є вищою формою розвитку взаємозв'язків, а синтез, своєю чергою, може розглядатися як вища фаза чи підсумок інтеграційних процесів у системі розвитку транспортних комплексів [2, с. 56].

Разом із тим автор вважає за доцільне визначити ще низку додаткових понять, що корелюються з категорією інтеграції транспортної сфери та відбивають різні аспекти її змістового наповнення.

Із точки зору економічності транспортної системи інтеграцію можна розглядати як об'єднання економічних суб'єктів транспортної галузі і розширення зв'язків між транспортними підприємствами або як динамічний процес створення сприятливих умов для одного умов здійснення економічної діяльності й поглиблення взаємодії задля більш повного використання ексклюзивних конкурентних переваг транспортної сфери та отримання синергетичного ефекту. Безпосередньо ж співробітництво у транспортній галузі поширюватиметься як на інтегровані процеси (у межах сформованого логістичного ланцюга створення вартості), так і на будь-яку пов'язану з допоміжними процесами транспортну діяльність.

Мотив доступу до інформації оцінюється як транспортний ресурс і відіграє велику роль у діяльності транспортних компаній. Здобуваючи транспортну компанію разом із видимими активами, транспортний комплекс одержує у своє розпорядження додаткові знання про ринок споживчих транспортних послуг. Як правило, нова транспортна компанія привносить із собою й напрацьовану інформаційну мережу клієнтів, які пов'язані з нею особистими відносинами. Внутрішньофірмовий стан може як взаємозбагатити, так і стати каменем спотикання в спільній діяльності, тому такими важливими є інтеграційні заходи на всіх стадіях формування транспортного комплексу. Невпевненість у майбутньому і ризик бути звільненим призводять до масової флуктуації насамперед найбільш кваліфікованих співробітників транспортної галузі і працівників вищої ланки, що легко знаходять нові пропозиції на ринку праці. Нерідко з ними йдуть і великі клієнти [3, с. 277].

Також у зазначеному дослідженні визначалася доцільність інтеграції окремих функцій управління транспортним комплексом у межах окремої інтегрованої структури транспортного бізнесу. Відповідно, 34% опитаних наголосили на потребі інтеграції функцій контролю та аналізу, 29% – функцій організації, 20% – функцій регулювання. Узагальнюючи підходи, можна виділити множину стимулів чи причин для ініціалізації інтеграційних процесів у транспортній сфері [4].

За документами Європейської комісії глобальна мережна економіка визначається як «середовище, в якому будь-яка компанія або індивід, що перебувають у будь-якій точці економічної системи, можуть контактувати легко і з мінімальними витратами з будь-якою іншою компанією або індивідом із приводу спільної роботи, для торгівлі, обміну ідеями та ноу-хау або просто для задоволення». Д.С. Львов, своєю чергою, співвідносить мережні структури з поняттям бізнес-групи, під якою розуміє сукупність підприємств і організацій, координація дій яких виходить за рамки звичайних контрактів на ринках товарів і позикового капіталу, але відбувається при збереженні статусу партнерів за групою як окремих господарських суб'єктів. При цьому наголошується на обов'язковій наявності регулярно діючого координаційного центру, що не дає змоги розглядати таке тлумачення відповідним до всіх мережних форм інтеграції.

Орієнтація на мережевий підхід у транспортній сфері дає змогу в основу структури ринку чи транспортної галузі покласти мінімум три мережі: формальну (дія агентів у межах формальних транспортних інститутів), інформаційну (зв'язує транспортні підприємства між собою та забезпечує розподіл інформації) та реальну (дійсно укладені контракти в рамках транспортних комплексів). Із точки зору останнього типу утворення інформаційної транспортної мережі слід орієнтуватися на представлені в роботі транспортної сфери змінні, що використовуються для позначення взаємовигідного співробітництва: позиція окремого транспортного підприємства (відбивається збереження орієнтації на основному бізнесі; нарощення компетентності; розширення доступу до кваліфікованих співробітників; збільшення економії на масштабах кадрового й технічного ресурсу, підсилення контролю над витратами забезпечення взаємодії) та позиція контрагентів у вигляді споживачів чи постачальників транспортної послуги (моделюється надійність, важливість, точність, повнота та своєчасність інформації й виконаних транспортних послуг). Ці дві змінні дають змогу представити повну ціннісну модель логістичної мережі транспортного комплексу. При цьому знову ж таки критерієм ефективності стратегічної інтеграції транспортних підприємств буде її успішність для всіх учасників інтеграційного процесу.

Практично ідентичне сприйняття термінів «інформаційна транспортна економіка» та «мережна транспортна економіка». Така ідентичність підкреслює значну роль мережевих форм транспортних організацій як

підґрунтя для активізації механізмів самоорганізації. При цьому критерій ефективності роботи транспортного підприємства зміщується з максимізації власного прибутку на максимізацію ефективності транспортної інфраструктури в цілому. Отже, і цінність транспортної мережі утворюється всіма її учасниками, а комплексні блага розподіляються пропорційно ефективності використання інформаційної транспортної мережі окремими транспортними підприємствами або їх внеску у вигляді специфічних активів. З огляду на такий стан, можна стверджувати про зростання рівня взаємної зацікавленості учасників інтеграційних процесів у транспортній сфері, що врешті-решт призведе до створення транспортних комплексів та розвитку певних мережевих транспортних стандартів взаємодії, які становлять інституціонально-правове забезпечення механізму управління стратегічною інтеграцією розвитку транспортних комплексів.

Орієнтуючись на стандарти взаємодії транспортних підприємств, в умовах інформаційної економіки зв'язки між окремими компаніями втрачають якісні комунікації, а витрати на подолання географічної відстані замінюються витратами на ефективну організацію мережного доступу. Разом із тим обмеженим ресурсом залишається місце в системі розподілу праці (логістичному ланцюгу створення вартості), на якому окремий транспортний сектор має максимальну цінність, а отже, й отримує максимально можливу вигоду для себе. При дослідженні транспортних структур ми часто оперуємо поняттям логістичної мережі, яку визначають як множину засобів (інфраструктура) і принципів, яка уможливає суб'єктам транспортної галузі, які мають до них доступ, реалізацію спільних проектів, якщо ці засоби відповідають їх потребам і придатні для спільного користування інформаційною мережею. У рамках такої мережі відбуватиметься поетапна трансформація механізмів управління життєдіяльністю транспортних підприємств в єдину скоординовану відкриту саморегулюючу систему, засновану на балансі очікувань і конкурентно-коопераційній взаємодії у транспортній галузі.

Висновки. Особливість і значущість отриманих результатів полягає в концептуальному вирішенні проблеми інтеграції підприємств транспортної сфери і формуванні стратегії розвитку великих транспортних комплексів у світогосподарському просторі, а також системному вдосконаленні теоретико-методологічних засад розвитку інтегрованих господарських структур в умовах глобальних трансформацій.

Стратегічний розвиток великих транспортних структур з урахуванням невизначеності і різноспря-

мованості трансформацій світогосподарського розвитку потребує створення нових напрямів теоретико-методологічних та організаційно-методичних засад на основі аналізу розвитку міжнародного співробітництва в умовах глобалізації. Це пов'язано зі зміною підходів до розробки і здійснення торгової, промислової та конкурентної політики, ускладнення реалізації економічної політики в результаті зростання внутрішньофірмових трансакцій, зменшення зв'язку глобального ринку з географічною територією.

Під впливом суттєвих зовнішніх змін у транспортній сфері формуються нові важелі розвитку світового транспортного господарства, а відповідно, і розподіл ризику, пов'язаного з розробкою й використанням нових транспортних технологій.

Зосередження на комерційному використанні наукових результатів, запобігання труднощам, що обумовлено розходженнями в патентних законодавствах, подолання перешкод в отриманні ліцензій на транспортні послуги, прагнення окупити витрати на здійснення відповідних робіт, об'єднання окремих винаходів у рамках нових транспортних систем дає змогу забезпечити інтеграцію транспортної сфери.

Послідовність вироблення інноваційної стратегії інтегрованої структури передбачає постійний перегляд стратегічних імперативів розвитку суб'єктів господарювання у транспортній сфері з метою підвищення гнучкості та адаптивності їх життєдіяльності, що дасть змогу коригувати вироблену стратегію з дотриманням міжнародних транспортних вимог.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що науково-методологічні положення та висновки статті становлять наукове підґрунтя розробки загальнодержавної стратегії розвитку великих транспортних комплексів з урахуванням впливів глобалізації.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Михайловська О.В. Інформаційний глобалізм та його вплив на інформаційне забезпечення транскордонного співробітництва / О.В. Михайловська // Науковий вісник ЧТЕІ КНТЕУ. – 2008. – Вип. II. – С.120–129.
2. Михайловська О.В. Структурно-інноваційні чинники розвитку інвестиційної сфери в умовах глобально-інформаційної економіки / О.В. Михайловська // Бізнес Інформ. – 2008. – № 11 (357). – С. 55–57.
3. Конкурентоспроможність економіки України в умовах глобалізації: [монографія] / Я.А. Жаліло, Я.Б. Базиліук, Я.В. Белінська [та ін.]; за ред. Я.А. Жаліло. – К.: Знання України, 2005. – 388 с.
4. Звіт про діяльність Державного агентства України з інвестицій та інновацій за 2012 рік [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.in.gov.ua/>.