

ТОКАР

Інна Іванівна



асистент кафедри економіки підприємства ХНАДУ

УДК 338.47

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ПОБУДОВИ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ
КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВ
ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА

THE THEORETICAL BASES OF MANAGEMENT SYSTEM
COMPETITIVENESS OF THE ENTERPRISES OF ROAD
ECONOMY

В статті розкрито теоретичні питання формування системи управління конкурентоспроможністю підприємств дорожнього господарства з використанням загальних правил побудови систем управління за структурно-функціональною, інформаційно-поведінковою підсистемами та підсистемою розвитку. Проведено аналіз та адаптацію існуючої системи управління конкурентоспроможністю будівельних підприємств до умов функціонування дорожньо-транспортного комплексу.

В статье раскрыты теоретические вопросы формирования системы управления конкурентоспособностью предприятий дорожного хозяйства с использованием общих правил построения систем управления по структурно-функциональной, информационно-поведенческой подсистемам и подсистеме развития. Проведен анализ и адаптация существующей системы управления конкурентоспособностью строительных предприятий к условиям функционирования дорожно-транспортного комплекса.

The article has devoted to the theoretical positions of formation system of competitiveness of the road enterprises business on the basis general rules of management system for structural-functional, information-behavioral subsystems and development subsystem. Existing management competitiveness system of construction enterprises analyzed and adapted in terms of functioning road-transport sector.

Ключові слова: конкурентоспроможність, система, управління, дорожньо-транспортний комплекс, будівництво, експлуатація, автомобільні дороги

Ключевые слова: конкурентоспособность, система, управление, дорожно-транспортный комплекс, строительство, эксплуатация, автомобильные дороги

Keywords: competitiveness, system, management, road transport sector, construction, operation, roads

ВСТУП

Будівництво та експлуатація автомобільних доріг за умов обмеженого державного фінансування як специфіка функціонування підприємств дорожнього господарства зумовлює об'єктивну необхідність формування ефективної системи управління конкурентоспроможністю таких підприємств, насамперед, за рахунок резервів внутрішнього середовища, а також нових механізмів реалізації їх взаємодії з провідними гравцями на підрядному ринку дорожньо-будівельних послуг.

Питання наукового обґрунтування та побудови системи управління конкурентоспроможністю підприємств будівельної галузі є актуальними в контексті розробки означеної тематики значною кількістю наукових праць вітчизняних та закордонних авторів. Так, управління конкурентоспроможністю будівельних підприємств на засадах теорії маркетингу розглядають в своїх роботах О.І. Медяник [1], А.О. Васильченко [2], Р.Ю. Подольский, В.Г. Кузнецов [3]; прикладні теоретико-методичні аспекти управління конкурентоспроможністю розкрито в роботах

О.М. Овсяк [4], О.Є. Россіхіної [5], М.П. Макущенко [6] та інших.

В свою чергу, проблематиці управління конкурентоспроможністю дорожніх підприємств присвячено значну кількість робіт наукової школи Харківського національного автомобільно-дорожнього університету під керівництвом В.Г. Шинкаренка, Зокрема, галузеві особливості розвитку дорожнього господарства розглядають В.Г. Шинкаренко та М.М. Бурмака [7], маркетинговий підхід до формування конкурентоспроможності дорожнього підприємства висвітлено в роботах І.В. Федотової [8], надано перевагу пошуку шляхів удосконалення напрямів діяльності підприємств дорожнього господарства та інформаційному забезпеченню аналізу конкурентних переваг останніх в статтях Я.В. Догадайло [9,10] тощо.

Детальний аналіз останніх досліджень і публікацій зазначив, що до теперішнього часу не існує єдиного підходу щодо структури системи управління конкурентоспроможністю дорожніх підприємств, який спирався би на теорію менеджменту та

одночасно враховував деталізацію такої системи за окремими компонентами.

МЕТА РОБОТИ

Мета дослідження полягає у розвитку теоретико-методичних положень побудови системи управління конкурентоспроможністю підприємств дорожнього господарства.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Досягнення поставленої мети в роботі базується на використанні системного підходу, методів теоретичного узагальнення та якісного аналізу, синтезу.

РЕЗУЛЬТАТИ

Системний підхід до управління конкурентоспроможністю передбачає розгляд підприємства як відкритої складної системи, здатної до саморозвитку. Система управління конкурентоспроможністю є невід'ємною складовою загальної системи управління підприємством, спрямованої на вирішення стратегічних завдань його розвитку. Побудова системи управління конкурентоспроможністю відбувається у відповідності до зовнішніх і внутрішніх умов та основних принципів її функціонування. При цьому чітко окреслюються межі керуючої та керованої підсистем її структури, встановлюються взаємозв'язки між ними, позначаються вхід та вихід системи.

Аналіз сучасних систем управління встановив три основні підсистеми, притаманні будь-якій керуючій системі управління підприємством – структурно-функціональну; інформаційно-поведінкову підсистеми та підсистему саморозвитку.

Структурно-функціональна підсистема є основою структури системи управління конкурентоспроможністю дорожнього підприємства й представляє собою реалізацію власне технології та методів управління у поєднанні з організаційним забезпеченням управлінського процесу. Саме тому при побудові системи управління конкурентоспроможністю підприємств дорожнього господарства детальна увага повинна приділятися аналізу та опису цієї підсистеми з урахуванням специфіки функціонування дорожньо-транспортного комплексу України.

В свою чергу, призначенням інформаційно-поведінкової підсистеми є своєчасне та достовірне інформаційне забезпечення системи управління конкурентоспроможністю дорожніх підприємств в цілому, яке спирається на низку нормативно-правових документів, що регламентують їх діяльність у дорожньо-транспортній та будівельній сферах, а також враховує сучасні провідні тенденції інформатизації дорожнього будівництва. До інформаційно-поведінкової підсистеми можна віднести: стиль управління та можливість гнучкого реагування при прийнятті управлінських рішень на зміни зовнішнього середовища керівників дорожніх підприємств; встановлення оптимального балансу між формальними на неформальними відносинами у колективі підприємства; поінформованість керівного складу дорожнього підприємства щодо сучасних

методів управління виробництвом за усіма напрямками будівельно-монтажних робіт, трудовим колективом, фінансами, інвестиціями тощо; наявність достатньої кількості каналів інформації, їх достовірність, своєчасність та об'єктивність, що забезпечують конкурентну перевагу дорожнього підприємства при участі у підрядних торгах.

Підсистема саморозвитку дорожнього підприємства є найменш дослідженою з трьох підсистем управління конкурентоспроможністю, що зумовлюється її якісними характеристиками, які визначають загальні властивості системи – гнучкість, адаптивність, орієнтацію на розвиток, інноваційність, самовдосконалення. Аналіз кожної з таких характеристик в межах означених властивостей ускладнюється багатоваріантністю управлінських альтернатив, що генеруються підсистемою під час реалізації механізму самовдосконалення та, відповідно, розвитку. Слід зазначити, що такий розвиток дорожнього підприємства повинен відбуватися на засадах використання інновацій в сфері дорожнього будівництва, маркетингу, менеджменту, фінансів, інвестицій тощо.

Усі три складові керуючої підсистеми управління конкурентоспроможністю підприємств дорожнього господарства знаходяться в тісному взаємозв'язку й є визначальними при формуванні стратегічних цілей діяльності господарюючого суб'єкта.

Аналіз роботи [5], присвяченої питанням управління конкурентоспроможністю будівельного підприємства, вказав на суперечливість зовнішнього вигляду запропонованої автором системи загальним правилам побудови за структурно-функціональною, інформаційно-поведінковою підсистемами та підсистемою розвитку. Водночас система, наведена в роботі [5], має й власні переваги, зокрема деталізацію вісьмох окремих підсистем в межах макро- і макрорівнів управління конкурентоспроможністю будівельного підприємства. Перші три підсистеми («Вивчення будівельного ринку», «Збір даних про конкурентів», «Вимоги замовника») відносяться до макрорівня і мають власний контур взаємодії з іншими підсистемами, структурованими на макрорівні: «Визначення стратегії виробничої діяльності», «Розрахунок одиночного інтегрального показника конкурентоспроможності об'єкта», «Розрахунок показника відносної ефективності діяльності будівельного підприємства», «Розрахунок загального інтегрального показника конкурентоспроможності будівельного підприємства», «Упровадження рішень щодо підвищення рівня конкурентоспроможності будівельного підприємства».

Таким чином, запропонована О.Є. Россіхіною [5] система управління конкурентоспроможністю будівельного підприємства є можливою до застосування на підприємствах дорожнього господарства з відповідним коригуванням за трьома наведеними вище підсистемами.

В загальному випадку систему управління конкурентоспроможністю підприємства дорожнього господарства доцільно навести у вигляді рис. 1.

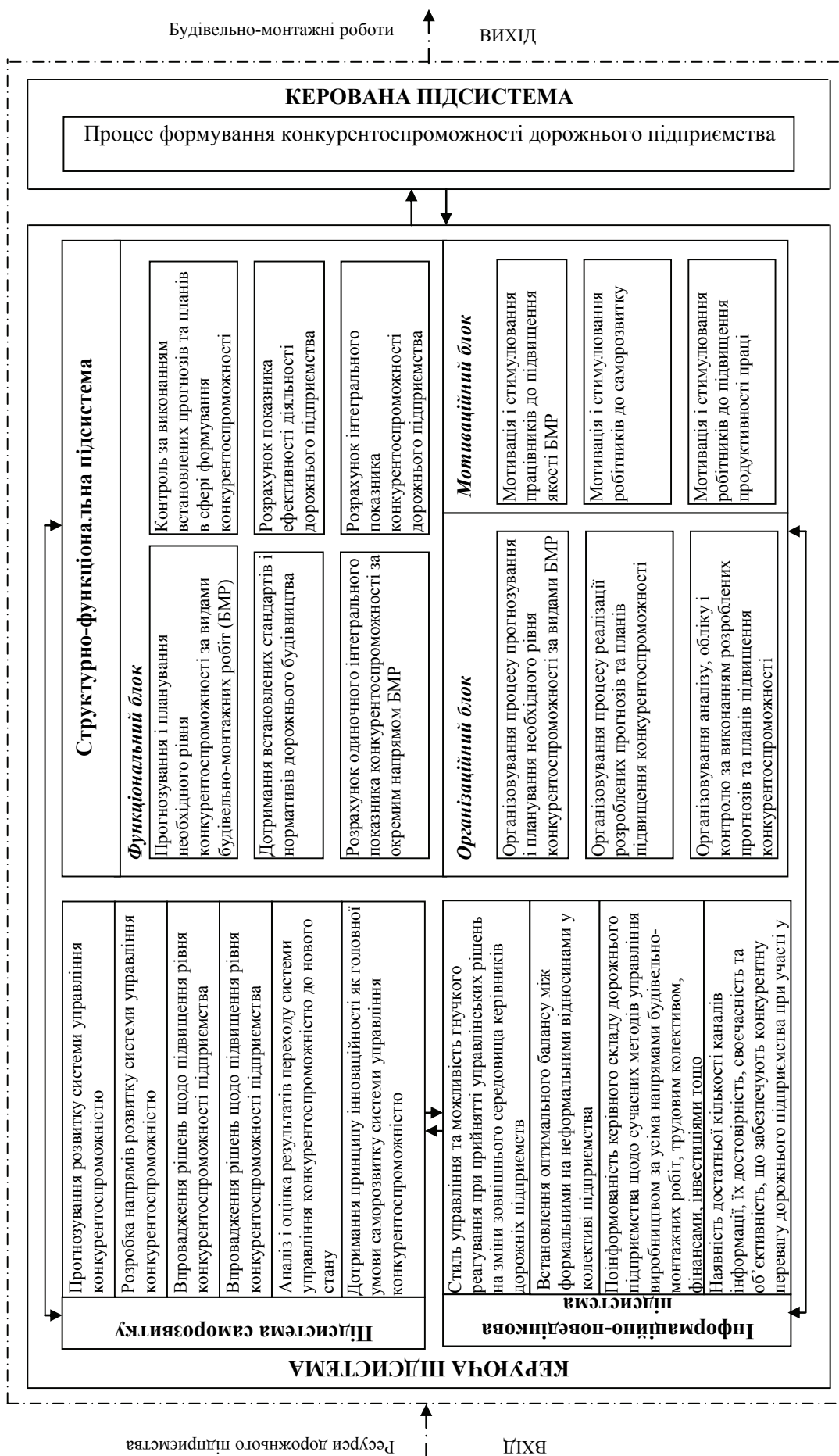


Рис. 1. Система управління конкурентоспроможністю підприємства дорожнього господарства (за результатами досліджень автора)

Адаптація системи управління конкурентоспроможністю будівельного підприємства [5] до умов функціонування дорожнього господарства за підсистемою саморозвитку відбувається шляхом інтеграції блоків макrorівня до етапу прогнозування розвитку системи управління конкурентоспроможністю. Окрім зазначених напрямів особливу увагу при формуванні даної підсистеми приділяють принципу інноваційності як головному у функціонуванні системи управління конкурентоспроможністю та такому, що забезпечує сталий саморозвиток дорожнього підприємства і має прояв у відкритості системи, її спрямованості на конструктивні дії в умовах мінливості зовнішнього середовища.

Інформаційно-поведінкова підсистема частково опосередковує підсистему визначення стратегії виробничої діяльності [5] шляхом поінформованість керівного складу дорожнього підприємства щодо сучасних методів управління виробництвом за усіма напрямками будівельно-монтажних робіт, трудовим колективом, фінансами, інвестиціями тощо.

Структурно-функціональна підсистема передбачає інтегрування п'ятої, шостої та сьомої підсистем [5] в межах її функціонального блоку. Восьма підсистема «Упровадження рішень щодо підвищення рівня конкурентоспроможності будівельного підприємства» [5] також входить до структурно-функціональної підсистеми за організаційним блоком. Мотиваційний блок даної підсистеми в роботі [5] залишився поза увагою автора.

ВИСНОВКИ

Таким чином, запропонована система управління конкурентоспроможністю підприємства дорожнього господарства являє собою вплив керуючої підсистеми у складі структурно-функціональної, інформаційно-поведінкової підсистеми та підсистеми розвитку на керовану підсистему – процес формування конкурентоспроможності підприємства, що базується на наявних у нього матеріально-технічних, інвестиційних, фінансових, інформаційних, трудових та інших видах ресурсів та продукує будівельно-монтажні роботи належної якості з метою отримання стійкої переваги підприємства на підрядному ринку.

Література

1. Медяник О.І. Інтеграція факторного та проектно-орієнтованого підходу до оцінки конкурентоспроможності будівельних підприємств / О.І. Медяник // Управління розвитком складних

систем: Збірник наукових праць. – К.: КНУБА. – 2013. – Вип. 16. – С. 192–198.

2. Васильченко А.О. Маркетингова стратегія управління конкурентоспроможністю строительных предприятий / А.О. Васильченко // Маркетинг і менеджмент інновацій. – Суми: СумДУ. – 2011. – №4. – Т. 1. – С. 138–147.

3. Подольський Р.Ю. Оцінка впливу факторів зовнішнього середовища на діяльність будівельних організацій / Р.Ю. Подольський, В.Г. Кузнецов // Вісник Тернопільської академії народного господарства. – Тернопіль : Видавництво ТАНГ «Наукова думка». – Вип. № 5. – 2002. – С.125–128.

4. Овсяк М.О. Удосконалення методів конкурентоспроможності будівельного підприємства в умовах кризи / М.О. Овсяк // Науковий журнал «Бізнес Інформ». – 2011. – № 6. – С. 65–67.

5. Россіхіна О.Є. Вплив конкурентоспроможності продукції на конкурентоспроможність будівельного підприємства / О.Є. Россіхіна // Науковий журнал «Економіка розвитку». – Х.: ХНЕУ. – 2011. – № 3(59). – С. 88–91.

6. Макущенко М.П. Підвищення рівня конкурентоспроможності будівельних підприємств Донецької області / М.П. Макущенко // Економіка будівництва і міського господарства. – 2011. – №2. – Т. 7. – С. 115–121.

7. Шинкаренко В.Г. Галузеві особливості розвитку дорожнього господарства / В.Г. Шинкаренко, М.М. Бурмака // Економіка транспортно-логістичного комплексу: Збірник наукових праць. – Х.: Видавництво ХНАДУ. – 2011. – Вип. 18. – 180 с. – С. 143–153.

8. Федотова І.В. Процес формування іміджу автотранспортного підприємства / І.В. Федотова, В.Е. Алюкаєва // Економіка транспортно-логістичного комплексу: Збірник наукових праць. – Харків: Видавництво ХНАДУ. – 2010. – Вип. 17. – 136 с. – С. 62–73.

9. Догадайло Я.В. Удосконалення вибору пріоритетних напрямків діяльності підприємств дорожнього господарства / Я.В. Догадайло, Г.В. Гіжлярян // Науковий вісник будівництва: Зб. наук. пр. – Харків: ХНУБА, ХОТВ АБУ. – 2012. – Вип. 67. – С. 421–424.

10. Догадайло Я.В. Інформаційна база аналізу конкурентних переваг підприємств дорожнього господарства / Я.В. Догадайло, О.Г. Буняєва // Економіка транспортно-логістичного комплексу: Збірник наукових праць. – Харків: Видавництво ХНАДУ. – 2011. – Вип. 18. – 180 с. – С. 153–163.