

УДК 334.75:338.47

О. М. Парубець,
к. е. н., доцент, доцент кафедри економіки,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ЕКОНОМІКО-ОРГАНІЗАЦІЙНІ ПРИНЦИПИ ВЗАЄМОДІЇ СУБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНИХ МЕРЕЖ

Визначено та обґрунтовано економіко-організаційні принципи взаємодії суб'єктів в рамках створених мережевих структур на транспорті.

Certain and grounded economic and organizational principles of co-operation of subjects within the framework of the created network structures on a transport.

Ключові слова: принципи, взаємодія, суб'єкти, транспортні мережі, мережеві структури, економічна доцільність.

Keywords: principles, Interaction, Subjects, Transport network, Networking structure, Economic feasibility.

Постановка проблеми. Збереження позицій України на ринку міжнародних вантажних і пасажирських перевезень, підвищення ефективності використання її транзитних можливостей обумовлюють необхідність зростання конкурентоспроможності національних підприємств транспорту, одним із напрямків досягнення якої є їх спільні дії, спрямовані на зменшення транспортної складової, збільшення обсягів перевезень, підвищення якості і безпеки транспортних послуг, створення нових робочих місць та вирішення багатьох фінансово-економічних проблем.

Сучасні тенденції об'єднання підприємств в мережеві структури, які відбуваються в багатьох сферах діяльності, практично не торкнулися транспортної. Створення та функціонування транспортних кластерів, об'єднань, хабів тощо тільки частково розкривають сутність мережевих підходів до взаємодії і координації підприємств транспорту. Відсутність єдиної методики співпраці суб'єктів в складі транспортної мережі потребує вдосконалення наукового забезпечення створення мережевих структур на транспорті, розширення понятійного апарату, визначення передумов і економіко-організаційних принципів їх взаємодії.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання становлення, функціонування та розвитку мережевої економіки, окремих видів мереж розглянуті в працях багатьох зарубіжних і національних вчених, зокрема: І. Ансоффа, О.М. Асаула, В.О. Барінова, В.Д. Базилевича, І.О. Бланка, М. Грановеттера, І.О. Євіна, П. Зібера, А.І. Ігнатюк, М. Кастельса, В.С. Катякало, М. Катца, К. Келлі, Р. Майлза, К. Пейджа, С.І. Парінова, Р. Патюреля, Дж. Подольни, М. Портера, Р. Родеса, Й. Рюэг-Штюрма, Л. В. Сморгунова, Ч. Сноу, К. Шапіро та багатьох інших.

Організацію мережевих структур на транспорті досліджували С.В. Ільченко, К.Л. Комаров, І.С. Кородюк, В.М. Сай; процеси транспортної кластеризації розкриті в роботах О.А. Єрмакової, С.В. Крижановського, І.Г. Смірнова, В.І. Чекаловця, Н.В. Якименка та ін.

Аналіз наукових праць дозволяє зробити висновок, що становлення та розвиток мережевих структур на рівні суб'єктів транспортної діяльності є недостатньо висвітленими та потребує подальшого вивчення.

Виклад основного матеріалу. Необхідність розробки економіко-організаційних принципів взаємодії суб'єктів транспортних мереж (ТМ) обумовлюється тим, що вони визначають її зміст, методи, види та форми і є тісно взаємопов'язаними з закономірностями мережевої інтеграції підприємств транспорту.

Перш ніж розглянути принципи, зупинимося на характеристичні суб'єктів ТМ, під якими в даному дослідженні будемо розуміти юридичних і фізичних осіб, які здійснюють перевезення вантажів, багажу, вантажобагажу, пошти і пасажирів різними видами транспорту та підприємства, організації, установи, що входять до складу транспортної інфраструктури незалежно від їх форм власності й організаційно-правових форм господарювання. Суб'єкти ТМ тісно взаємодіють не тільки між собою, але і з іншими економічними агентами.

В зв'язку з цим при розгляді взаємодії суб'єктів ТМ доцільним є вивчення існуючих основоположних принципів функціонування мережевої економіки та мережевих структур.

Основні принципи мережевої економіки були сформульовані Кевіном Келлі, стислий зміст яких наводиться нижче [1]:

- зв'язку – мережа це колективна взаємодія, яка пов'язує воедино об'єкти живої і неживої природи, що і породжує мережеву економіку;
- повноти – кількість зв'язків в мережі збільшується в квадратичній залежності від кількості вузлів, виникнення нових вузлів суттєво збільшує кількість зв'язків, при цьому чим більше вузлів в мережі, тим більш цінною вона стає;
- експоненціального зростання – дане зростання пов'язане зі стрімким збільшенням зв'язків в мережі при невеликому збільшенні кількості вузлів;
- переломних точок – в будь-якій ринковій діяльності існує переломна точка, після якої процес сам себе підтримує, тому для прогнозування результату важливим є момент її визначення;
- зростаючих віддач – нові учасники збільшують обсяг мережі, який, зростаючи, залучає нових учасників, нарощуючи тим самим результат;
- зворотного ціноутворення – в інформаційній економіці значне підвищення якості можливо отримати за меншу ціну, тому що прогресивні зміни в нових технологіях виробництва практично миттєво підлягають копіюванню, при цьому ціни значно знижуються, а ринкова потужність багаторазово збільшується;
- щедрості – якщо сервіс стає більш цінним при його розповсюдженні, а коштує він тим менше, чим більш цінним стає, то логічним є висновок, що самі цінні речі треба дарувати безкоштовно;
- відданості – відмінною рисою мереж є те, що вони не мають чіткого центру та чітких зовнішніх меж, єдине, що залишається значимим знаходження в мережі або поза неї;
- тимчасового зниження – в мережеві економіці для того, щоб піднятися вище, треба спочатку спуститися вниз, відкидаючи нові продукти, дорогі

технології і відпрацьовані методики;

- заміщення – поступове заміщення матеріальних цінностей в економіці інформацією призводить до того, що головним переможцем і володарем всього є мережа, при цьому всі дії і предмети будуть підпорядковані мережевій логіці;

- «маслобійні» – метою вірно побудованої мережі повинна бути постійна нерівновага, так як вона функціонує на межі хаосу, тому потребує не вирішення проблем, а підтримки нестабільності;

- неефективності – розвиток технологій не призводить до суттєвого зростання продуктивності, яка в мережевій економіці не є ресурсом, що обмежує виробничі можливості, тому замість неї зростають в ціні винахідливість, оригінальність, творчість.

Досліджуючи взаємодії суб'єктів мережових структур, Дж. Ліпнек і Дж. Стемпе для її характеристики запропонували використовувати п'ять ключових організаційних принципів [2; 3]:

- наявність єдиної мети – передбачає, що загальна довготермінова мета не може бути повністю досягнута поза мережевої взаємодії кожного з її учасників;

- незалежність партнерів – кожний учасник мережі може продовжувати незалежне існування, отримуючи при цьому вигоду від свого положення в рамках мережевої структури;

- добровільність зв'язків – відмінною рисою мережі є існуючі в ній зв'язки, партнери об'єднують сили і ресурси на добровільній основі;

- наявність декількох лідерів – при наявності більш ніж одного лідера мережа стає більш стійкою і еластичною;

- інтегровані рівні – мережі є багаторівневими.

Загальновідомим є той факт, що мережева економіка включає традиційну економіку й інформаційні ресурси та технології.

При взаємодії суб'єктів ТМ також можуть враховуватись окремі системоутворюючі принципи мережевої організації інформаційного суспільства й інформаційної економіки, виділені С.О. Дятловим, а саме [4]:

- системна цілісність мережевої організації, її структура та функції;

- багаторівневність, поліфункціональність, цілеполягання розвитку мережевої організації;

- класифікація й ієрархія цілей;

- квантирування елементів структури мережевої організації;

- прямі та зворотні зв'язки в мережевій структурі;

- критерії і показники ефективності функціонування та стійкості розвитку мережових структур;

- самоорганізація і управління, пасивність та активність в мережових структурах;

- ризик, надійність і безпека мережових структур.

М.А. Асаул, розкриваючи сутність мережових бізнес-об'єднань на прикладі взаємодії суб'єктів інвестиційно-будівельного комплексу, виділяє наступні принципи:

1. зв'язності – об'єктивне утворення точок максимального «перетинання» зв'язків в сукупності взаємодіючих індивідів;

2. асиметрії інформації – «зародження» управлінської дії, що відбувається в системі знань суб'єктів інвестиційно-будівельного комплексу, яка передбачає і засоби отримання інформації з оточуючого середовища;

3. спроможності до навчання – в процесі взаємодії відбувається паралельне навчання суб'єктів як частина адаптації, завдяки чому знижуються транзакційні витрати, а трансакції стають все більш стійкими;

4. індивідуальності системи знань суб'єкта – інформація проходить скрізь систему знань суб'єкта, де одна її частина інтерпретується і «розшифровується» у відповідності з їх якісним змістом, а інша «відсікається», як їй невідповідна.

При цьому автор зазначає, що сукупність принципів носить і обмежувальний характер на процес взаємодії суб'єктів, особливо це стосується другого і четвертого принципів [5].

Вищезазначені принципи, як основні правила при побудові мережових структур, необхідно враховувати в процесі організації мережових відносин на транспорті.

Враховуючи специфіку транспортної діяльності, сформулюємо основні економіко-організаційні принципи взаємодії суб'єктів, що входять до складу ТМ:

- принцип науковості – передбачає дослідження історико-економічних процесів, еволюції розвитку наукових теорій, законів, закономірностей, функціональних залежностей, що стосуються становлення і розвитку мережових відносин на транспорті в їх різноманітності, суперечливості, взаємозв'язку, взаємообумовленості та потребує науково-практичного пошуку придатних для кожного із суб'єктів варіантів їх подальшого розвитку в складі мережових транспортних структур;

- принцип оптимальної відповідності розвитку суб'єктів ТМ потребам суспільства – система мережових відносин суб'єктів транспортної діяльності з іншими економічними агентами не повністю враховує інтереси держави та суспільства в цілому по причині недостатнього інноваційного розвитку та задоволення потреб споживачів транспортних послуг, виходячи з цього, при формуванні даних мережових утворень необхідно, перш за все, співвідносити інтереси, віддаючи пріоритет в домінуванні суспільних інтересів над приватними;

- принцип взаємовигідного партнерства – підвищення ймовірності перетину інтересів суб'єктів на ринку транспортних послуг в умовах розвитку мережових відносин розширює межі партнерської співпраці із заздалегідь перевіреними представниками транспортної галузі, зменшуючи кількість ієрархічних структур, що призводить до підвищення ефективності взаємодії суб'єктів ТМ;

- принцип доповнення – суб'єкти ТМ володіють непропорційно розподіленими ресурсами, які вони добровільно поєднують для багаточільового спільного використання з метою досягнення довгострокової загальної мети;

- принцип пропорційного розподілу обов'язків, ризиків – різноманітність і складність транспортно-економічних відносин між суб'єктами ТМ може призвести до виникнення спорів, розбіжностей, конфліктів, збитків, зменшити які можливо за рахунок укладання партнерської угоди, в якій зазначається оптимальний розподіл повноважень, пропорційна, солідарна відповідальність всіх учасників взаємодії;

- принцип екологічної обґрунтованості – формування мережових структур на транспорті може призвести до збільшення навантаження на об'єкти ТМ та забруднення навколишнього природного середовища, тому при взаємодії суб'єктів транспортної діяльності необхідно виявити рівень її відповідності досягненню стійкої екологічної рівноваги та балансу існуючої екосистеми, впроваджувати сучасні технології та розробляти спільні екологічні ініціативи;

- принцип взаємозалежності і рівнозначності – взаємодія суб'єктів ТМ між собою та іншими економічними агентами має матеріальний, фінансовий, інформаційний характер і повинна передбачати єдині підходи до розвитку партнерських відносин між ними незалежно від їх видів діяльності, форм власності та розмірів;

- принцип емерджентності – передбачає появу нових властивостей суб'єктів, що з'являються в результаті їх взаємодії в складі ТМ, які визначаються кількістю та характером зв'язків між ними;

- принцип системності – ТМ є відкритими системами, тому мережеві відносини між суб'єктами, що входять до їх складу, повинні бути взаємопов'язані, органічно доповнювати один одного, не суперечити системі в цілому та її окремим елементам;

- принцип економічної доцільності – передбачає дослідження економіко-соціальних наслідків формування мережових структур на транспорті, визначення зовнішніх і внутрішніх мережових ефектів, що враховують підвищення конкурентоспроможності суб'єктів ТМ на національному та міжнародному ринках транспортних послуг за рахунок економії часу на здійснення перевезень, підвищення їх якості та безпеки, мінімізації транспортних витрат і тарифів, швидкості

отримання необхідної інформації тощо.

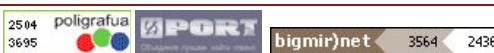
Висновки. Створення та функціонування ТМ обумовлюється поступовою заміною існуючих традиційних форм транспортно-економічних відносин на мережеві форми взаємодії суб'єктів транспортної діяльності, що передбачають формування нових принципів їх взаємовідносин під впливом процесів глобалізації, інтеграції та появи нових інформаційно- комунікаційних технологій.

Подальший розвиток взаємодії підприємств, організацій і установ, що входять до складу транспортних мереж, на основі вищезазначених принципів передбачає дослідження закономірностей розвитку даних процесів в зв'язку з необхідністю формування єдиного транспортно-економічного поля, досягнення балансу приватних, корпоративних, публічних та державних інтересів в транспортній сфері для забезпечення подальшого соціально-економічного розвитку держави і її регіонів.

Список використаних джерел

1. Келли К. Новые правила для новой экономики. Двенадцать принципов преуспевания в бурно меняющемся мире [Електронний ресурс] / К. Келли // Знание—сила, 1998. – №4. – Режим доступа: <http://vivovoco.rsl.ru/vv/journal/zs/kelly.htm>
2. Lipnik D., Stamps D. Networking.–N. –Y.: Doubleday,1982.
3. Шерешева М.Ю. Формы сетевого взаимодействия компаний / М.Ю. Шерешева. – М.: Издат. дом Гос. ун-та Высшей школы экономики, 2010. – 339 с.
4. Дятлов С.А. Принципы информационного общества [Електронний ресурс] / С.А.Дятлов // Информационное общество. – 2000. – Вып.2. – С. 77-85. – Режим доступа: http://emag.iis.ru/arc/infosoc/emag_nsf/BPA/34a0170934d95e29c32569e5004d6643.
5. Асаул Н.А. Теория и методология институциональных взаимодействий субъектов инвестиционно-строительного комплекса / Н.А. Асаул.– СПб.: «Гуманистика», 2004. –280с.

Стаття надійшла до редакції 20.02.2013 р.



ТОВ "ДКС Центр"