

Перелік посилань.

1. Лукин О. Инвестиционный интерес / О. Лукин // Туркменистан. – 2012. – № 5 (86). – С. 22-29.
2. Матвеев В. Экспортный потенциал газовой отрасли Туркменистана: перспективы и риски / В. Матвеев // Россия и новые государства Евразии. – 2012. – № 4. – С. 72-78.
3. Назаров А. Энергетическая стратегия Туркменистана: европейский вектор сотрудничества [Электронный ресурс] / А. Назаров. – Режим доступа : <http://www.turkmenembassy.ru/?q=node/253>
4. Назаров А. Экспортный потенциал Туркменистана: наращивание производства конкурентоспособной продукции [Электронный ресурс] / А. Назаров. – Режим доступа : <http://www.turkmenistan.gov.tm/?id=3251>
5. Халылов М. Состояние и перспективы развития газовой отрасли. Задачи и потребности в области освоения и разработки месторождений [Электронный ресурс] / М. Халылов // Нефть и Газ Туркменистана : материалы X Международной конференции. – Режим доступа : <http://www.rpi-inc.ru/materials/17/Day1/Khalylov.pdf>
6. Джумаев И. Внешняя торговля Туркменистана: тенденции, проблемы и перспективы : доклад / И. Джумаев [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.ucentralasia.org/downloads/UCA-IPPA-WP11-Turkmenistan-Rus.pdf>
7. О нефтегазовой промышленности Туркменистана [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.google.ru/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CCcQFjAA&url=http%3A%2F%2Ftatturkmen.tatarstan.ru%2Frus%2Ffile%2Fpub%2Fpub_180278.docx&ei=KGvNUsrJHITqywOCkYCwBg&usq=AFQjCNH3_P2GFmzoEwaoVMYeOZRhOOnZ7g&bvm=bv.59026428,bs.1,d.Yms&cad=rjt
8. Medium-Term Gas Market Report 2013 [Electronic resource]. – Mode of access : <http://www.iea.org/Textbase/npsum/MTGMR2013SUM.pdf>

Стаття надійшла: 23.03.2014 р.
Рецензент: д.е.н., проф. Бабич Д.В.

УДК 338.47
L20

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА МЕХАНІЗМУ ІДЕНТИФІКАЦІЇ ФАКТОРІВ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА

Деділова Т.В., канд. екон. наук, доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Анотація. Стаття присвячена теоретичним питанням розвитку підприємств дорожнього господарства України. Використання методу теоретичного узагальнення та структурно-логічного підходу дозволили виділити мікро-, мезо-, та макrorівні розвитку дорожньо-транспортного комплексу України, кожен з яких має відповідні елементи, пов'язані з конкурентним потенціалом у складі єдиної цілісної системи управління конкурентоспроможністю за аналогічною структурою. На основі систематизації факторів розвитку підприємств дорожнього господарства за екстенсивною та інтенсивною спрямованістю встановлено економічну, організаційну, соціальну та техніко-технологічну групу факторів. В роботі відмічено зміст факторів екстенсивного розвитку як таких, що приводять до збільшення виробництва будівельно-монтажних робіт за рахунок простого кількісного розширення самих факторів виробництва. Встановлено вплив групи інтенсивних факторів на розвиток дорожнього виробництва як результату впровадження нових прогресивних технологій дорожнього будівництва та зниження матеріалоємності й трудомісткості будівельно-монтажних робіт. Наведено перелік галузевих особливостей, що впливають на ієрархічну структуру розвитку дорожніх підприємств. Процедура ідентифікації факторів розвитку підприємств дорожнього господарства представлено у вигляді певного механізму, побудова якого відбувалася на основі визначення структурних блоків та відповідних до них ідентифікаторів. До показників екстенсивного та інтенсивного розвитку було віднесено кількісні та якісні показники використання ресурсів відповідно. Співвідношення екстенсивності й інтенсивності розвитку підприємства дорожнього господарства виражається в показниках використання його виробничих і фінансових ресурсів. Результати дослідження можуть бути використані підприємствами дорожнього господарства при розробці альтернатив стратегічних управлінських рішень, спрямованих на досягнення стійкого розвитку в сучасних умовах функціонування дорожньо-транспортного комплексу.

Ключові слова: розвиток, фактор, механізм, ідентифікація, класифікація, дорожнє господарство, структура

Постановка проблеми. Дорожньо-транспортний комплекс України є основною сполучною ланкою між галузями промисловості, що забезпечують ефективне функціонування всього народногосподарського комплексу держави. Забезпечення безперервності транспортних потоків у відповідність із провідними європейськими стандартами безпеки дорожнього руху й технічними вимогами, що висуваються до стану автомобільних доріг, ставлять перед Україною нові завдання по реформуванню діяльності підприємств дорожнього господарства.

Основні напрямки проведення таких реформ були визначені «Програмою діяльності й розвитку дорожнього господарства України на 2002-2010 роки» [1], що була сформована для забезпечення розвитку дорожнього господарства, створення умов для надійного й безпечного руху на автомобільних дорогах загального користування, задоволення потреб суспільного виробництва, населення й оборони країни й передбачала: створення ринкових умов фінансування дорожнього комплексу України; реалізацію технічної політики розвитку дорожнього комплексу України; впровадження організаційних заходів щодо вдосконалення управління дорожнім комплексом України.

Також затвердженим на державному рівні є «Державна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2007-2011 роки» [2] та «Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки» [3], спрямовані на підвищення безпеки руху, швидкості, комфортності й економічності перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом; поліпшення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг, мостів і дорожньої інфраструктури; забезпечення планомірного розвитку мережі автомобільних доріг; поліпшення технічних показників, підвищення конкурентоспроможності автомобільних доріг щодо забезпечення транзитних перевезень і розвитку автомобільного туризму; сприяння соціально-економічному й екологічно збалансованому розвитку держави.

Заходи даної Програми були спрямовані на рішення проблем у сфері:

- підвищення рівня безпеки дорожнього руху й екологічної безпеки автомобільних доріг;
- розвитку автомобільних доріг, які сполучаються з міжнародними транспортними коридорами;
- розвитку мережі сільських автомобільних доріг;
- поліпшення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг;
- підвищення якості автомобільних доріг шляхом впровадження прогресивних проектних рішень і сучасних технологій;
- розвитку дорожньої інфраструктури й поліпшення інформаційного забезпечення учасників дорожнього руху;
- удосконалення системи управління автомобільними дорогами.

Позначені питання є остаточно не вирішеними й на сьогоднішній день, а їх реалізація закріплена в «Концепції реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування» [4], затвердженої в новій редакції Кабінетом Міністрів України в 2011 році. Дана Концепція спрямована на реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування (далі – автомобільні дороги) і вдосконалення механізму фінансового забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту й утримання таких доріг.

Таким чином, наявність вище позначених документів свідчить про необхідність наукової розробки проблеми розвитку як дорожньо-транспортного комплексу країни в цілому, так і окремих підприємств дорожнього господарства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз літературних джерел показав, що в роботах, присвячених питанням розвитку підприємств, подаються різні, але несуперечливі визначення даного поняття, кожне з яких має свої акценти. У сукупності ці акценти відображають всю багатогранність даного явища й дозволяють виділити особливості розвитку як безперервного процесу на підприємствах дорожнього господарства. Дослідженню розвитку підприємств дорожнього господарства присвячена досить велика кількість праць українських учених-економістів, зокрема категорію «розвиток», з погляду системного підходу й на основі використання відповідних принципів – цілісності, ієрархічності будови, структуризації, множинності, системності об'єктів, у своїх роботах розглядають І.А. Дмитрієв, О.С. Іванілов, О.М. Криворучко, Р.Б. Тяг, С.О. Ушацький, В.Г. Шинкаренко. Однак у їхніх роботах не представлений єдиний перелік факторів розвитку таких підприємств, у тому числі класифікованих за окремими ознаками.

Невирішені складові загальної проблеми. Необхідність розробки відповідного теоретико-методичного забезпечення управління процесом розвитку на підприємствах дорожнього господарства на основі ідентифікації його основних факторів обумовила вибір теми даного дослідження, визначила коло теоретичних і практичних завдань, обумовила його актуальність.

Мега статті. Побудова механізму ідентифікації факторів розвитку підприємств дорожнього господарства на основі визначення структурних блоків та відповідних до них ідентифікаторів.

Основний матеріал дослідження. Сучасна теорія управління ототожнює управління розвитком підприємства зі стратегічним менеджментом, основне завдання якого полягає у формуванні й практичному

втіленні місії підприємства в життя, а також безперервному вивченні й адаптації підприємства до змін, що відбуваються у його зовнішньому середовищі. На наш погляд, найбільш повне тлумачення поняття «розвитку» підприємства наведено в роботі [5], де процес розвитку визначається як сукупність кількісних, якісних і структурних змін у просторі й часі, які здійснюються при реалізації взаємозалежних інноваційних процесів і процесів функціонування в рамках виділення структурно-функціональної й виробничо-економічної підсистеми підприємства, мають потребу в спеціальному механізмі управління й приводять до підвищення рівнів потенціалу й конкурентоспроможності підприємства.

Виходячи з наведеного вище визначення, можна стверджувати, що поняття розвиток безпосередньо пов'язане з конкурентним потенціалом як складової єдиної цілісної системи управління конкурентоспроможністю підприємства. У свою чергу, актуальні науково-теоретичні підходи до класифікації конкурентоспроможності вказують на існування таких взаємозалежних рівнів конкурентоспроможності, як мікро-, мезо- і макрорівень.

В роботі [6] також зазначається, що при побудові ієрархічної структури категорії «розвитку» доцільно розрізняти три данні рівні. Таким чином, структура й взаємозв'язки рівнів розвитку дорожньо-транспортного комплексу України мають вигляд, представлений на рис. 1.

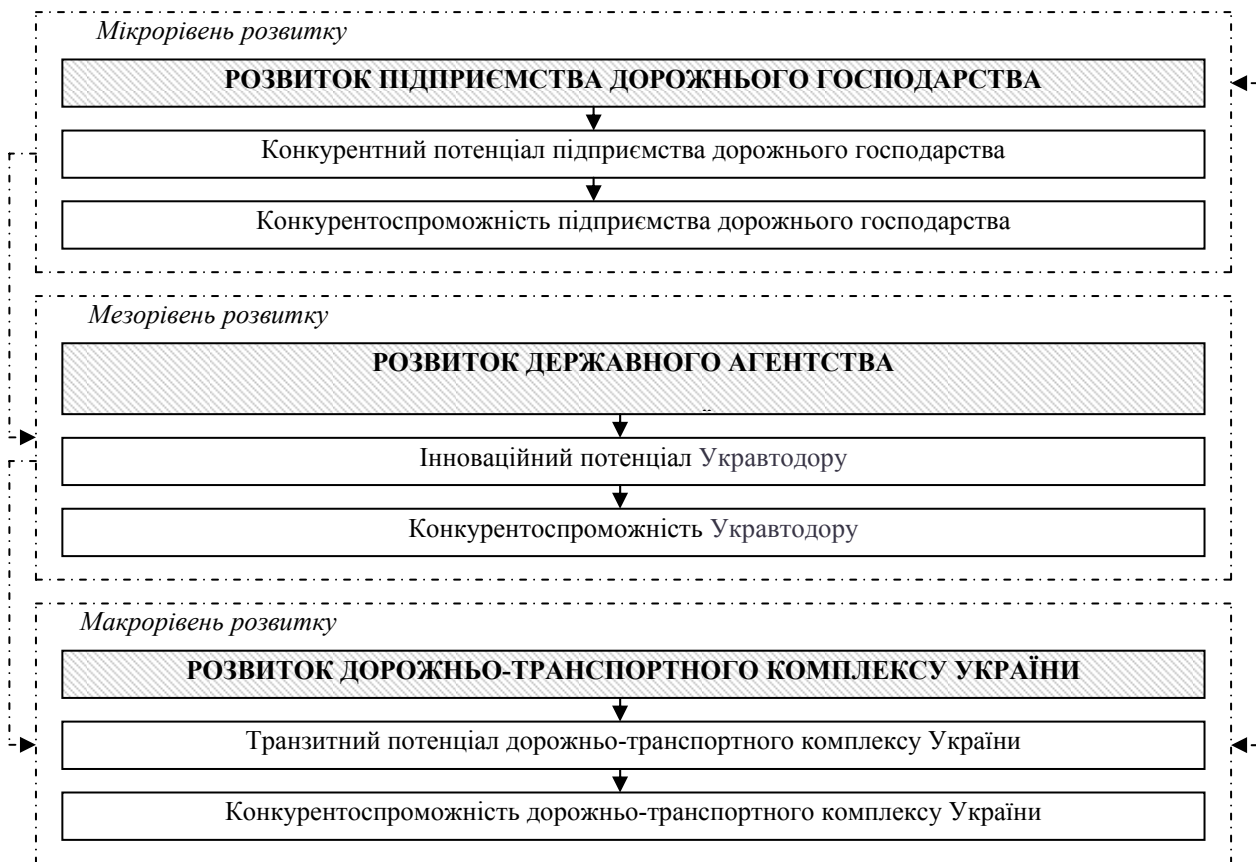


Рисунок 1 – Структура й взаємозв'язки рівнів розвитку дорожньо-транспортного комплексу України

Проведений аналіз структури й взаємозв'язку рівнів розвитку дорожньо-транспортного комплексу України показав, що на ієрархічну структуру розвитку впливають наступні галузеві особливості:

- виконання робіт здійснюється поза підприємством (на місці будівництва й подальшої експлуатації об'єкта). Це характеризується специфічними взаємозв'язками між керівниками й робітниками, наявністю приоб'єктних складів, своєрідною взаємодією робітників із зовнішнім середовищем;

- різномірність об'єктів виконання робіт (широка номенклатура робіт) викликає необхідність наявності широкого кола робочих різних професій і спеціальностей, спричиняє різномірність номенклатури використовуваних ресурсів і приводить до комплексного, взаємозалежного й одночасного виконання робіт зі споживанням декількох видів ресурсів на одному виробничому об'єкті;

- розосередженість об'єктів проведення робіт – будівельні роботи можуть проводитися як в одному, так і в декількох місцях одночасно, тобто виникає необхідність одночасного використання ресурсів на різних виробничих об'єктах;

– сезонний характер робіт служить причиною можливості виконання одних видів робіт з використанням матеріалів посезонно, а інших – протягом усього року [5].

Крім галузевих особливостей виділяють перелік факторів, що здійснюють значний вплив на розвиток підприємств дорожнього господарства й визначають його сутність. Зокрема, у сучасній літературі, присвяченій питанням стратегічного управління розвитком, прийнято розрізняти наступні групи факторів (табл. 1).

Під факторами екстенсивного розвитку будемо розуміти такі, які приводять до збільшення виробництва БМР за рахунок простого кількісного розширення самих факторів виробництва й не сприяють підвищенню ефективності використання останніх.

Таблиця 1 – Класифікація факторів розвитку підприємств дорожнього господарства

Група факторів розвитку	
ЕКСТЕНСИВНІ	ІНТЕНСИВНІ
Економічні	
Зростання інвестицій на придбання дорожньо-будівельних машин і механізмів при незмінних технологіях їхнього використання	Підвищення показників використання основних і оборотних фондів
Організаційні	
Нездатність інформаційних потоків до швидкої адаптації у відповідності зі стратегічними змінами в транспортній галузі	Підвищення ефективності використання інформаційних систем, у т.ч. технічного, програмного і організаційного забезпечення
Соціальні	
Зростання чисельності адміністративного й інженерно-технічного персоналу	Підвищення кваліфікації лінійних працівників і наукова організація виробництва БМР
Техніко-технологічні	
Зростання ресурсного споживання	Відновлення основних фондів, удосконалення організації виробництва з урахуванням екологічних вимог
Старіння існуючої техніки й технологій дорожнього будівництва	Впровадження інновацій у сфері дорожніх матеріалів і технології дорожнього будівництва

Група інтенсивних факторів впливає на розвиток дорожнього виробництва, насамперед, внаслідок впровадження нових прогресивних технологій дорожнього будівництва, раціональної організації виробництва, відновлення матеріально-технічної бази й сприяє зростанню продуктивності праці, зниженню матеріалоемності й трудомісткості БМР з експлуатаційного утримання, ремонту й будівництва автомобільних доріг.

При цьому зміст економічного, організаційного, соціального й техніко-технологічного блоку факторів наступний:

- економічний блок факторів – фактори, результатом впливу яких є зростання економічної ефективності від кількісних змін;
- організаційний блок факторів – фактори, що сприяють структурним змінам на підприємстві;
- соціальний блок факторів – фактори, що спричиняються якісні зміни в роботі виробничого персоналу;
- техніко-технологічний блок факторів – фактори, які приводять як до кількісних, так і до якісних змін на підприємстві.

Виходячи з табл. 1, кожна група факторів потребує детального їх розгляду з метою розпізнавання (ідентифікації) за окремими заздалегідь визначеними ідентифікаторам (ознакам). У загальному виді процедуру ідентифікації факторів розвитку підприємств дорожнього господарства можна графічно представити у вигляді певного механізму (рис. 2).

Даний механізм спочатку припускає виявлення наявності на підприємстві дорожнього господарства змін – кількісних, якісних, структурних, характерних для діяльності підприємства в довгостроковому періоді. При цьому виявлені зміни характеризуються певними блоками факторів розвитку, згрупованими по економічній, організаційній, соціальній і техніко-технологічній ознаці згідно табл. 1.

Наступним етапом механізму є визначення ідентифікаторів (показників), які характеризують дані блоки факторів у рамках екстенсивної й інтенсивної спрямованості діяльності підприємства дорожнього господарства. Кінцеві результати діяльності складаються під впливом як інтенсивних, так і екстенсивних факторів, тобто як якісних, так і кількісних показників використання ресурсів.

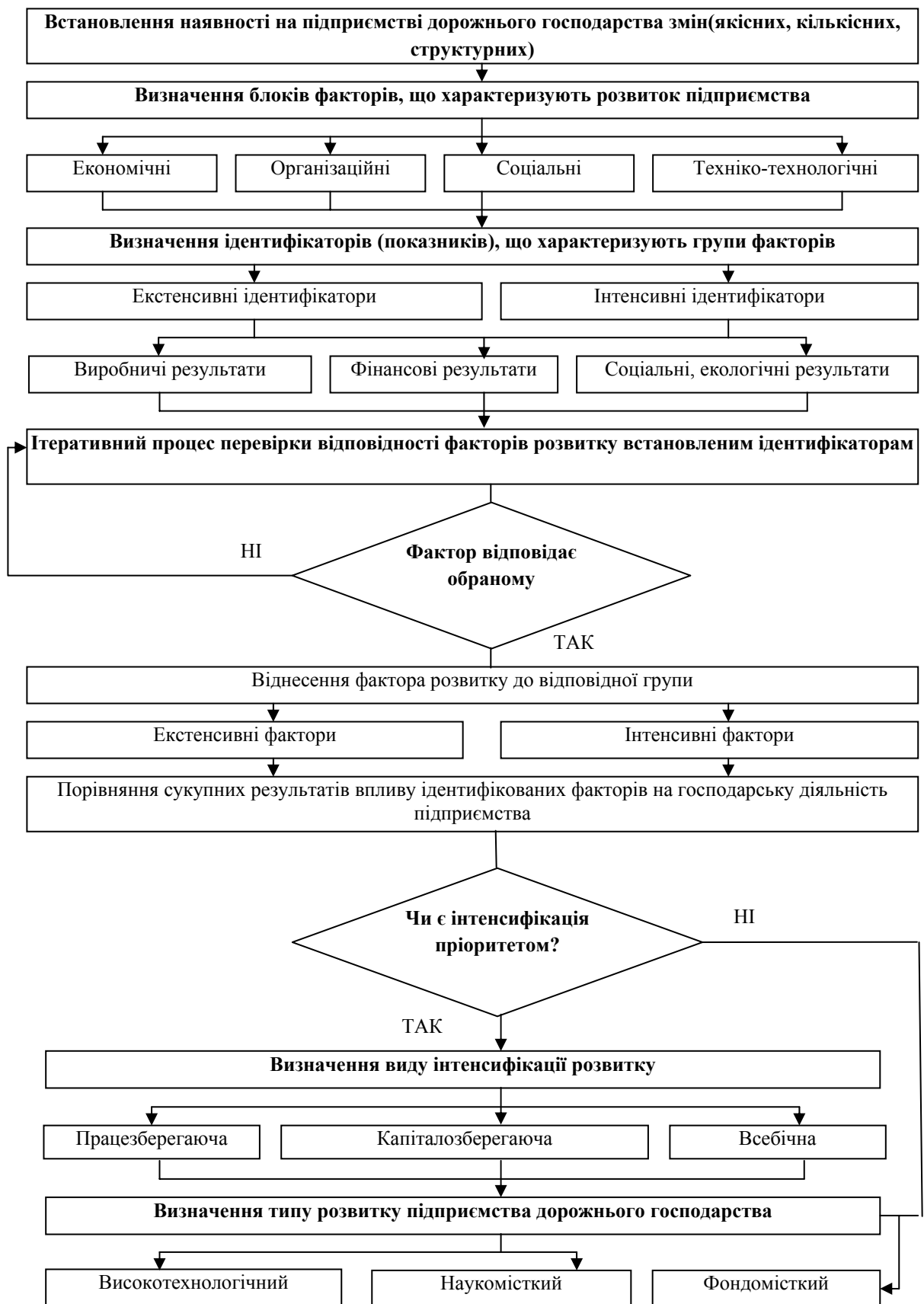


Рисунок 2 – Механізм ідентифікації факторів розвитку підприємства дорожнього господарства

Так, наприклад, до показників екстенсивного розвитку можна віднести такі кількісні показники використання ресурсів, як: чисельність працюючих; величину амортизації; величину використання матеріалів; обсяг основних фондів тощо.

Показники інтенсивного розвитку – якісні показники використання ресурсів: продуктивність праці (трудомісткість); матеріалоемність; фондівдача (фондоємність); коефіцієнт оборотності оборотних коштів тощо [7]. Крім того, істотними ідентифікаторами факторів розвитку підприємств дорожнього господарства є ідентифікатори, що відображають специфіку будівельного виробництва, відзначені в роботі [5]: тип, обсяг, гнучкість виробництва, ступінь регламентації й тривалість виробничого циклу, номенклатура й надійність виконуваних робіт, вид робіт з погляду складності, енергоємності, матеріалоемності, наукоємності, характеристики прогресивності технологічних процесів, екологічної чистоти, безвідходності. Формування екстенсивної й інтенсивної груп факторів дозволяє приступити до ітеративного процесу перевірки відповідності кожного окремого фактору розвитку встановленому для нього персональному ідентифікатору по заданій умові «Фактор відповідає обраному ідентифікатору?». При цьому під ітеративним процесом будемо розуміти багаторазовий повтор даної дії до моменту позитивного підтвердження позначеного вище умови, отриманого після кожної ітерації, що дозволить завершити цикл перевірки й перейти до етапу віднесення фактору розвитку до відповідної групи (екстенсивної або інтенсивної).

Порівняння сукупних результатів впливу ідентифікованих факторів на господарську діяльність підприємства відноситься до завершального етапу реалізації розробленого механізму, зміст якого складається у визначенні пріоритетності інтенсифікації як пріоритету розвитку підприємства дорожнього господарства в цілому. Сучасна теорія стратегічного менеджменту розрізняє наступні види інтенсифікації:

- працезберегаюча – нова техніка витісняє з виробництва робочу силу;
- капіталозберегаюча – застосування більш ефективних машин і устаткування, сировини й матеріалів приводить до ощадливої витрати засобів виробництва;
- всебічна – використовуються обидва види інтенсифікації, заощаджуються трудові, речовинні умови виробництва, веде до якісного відновлення всього процесу розширеного відтворення [7, 8].

Висновок. Таким чином, форма й зміст розвитку підприємства дорожнього господарства визначаються новими комбінаціями факторів, які виникають, і тим, як вони здійснюються. Ці комбінації можуть бути результатом: нового будівельного виробництва; нового методу будівельного виробництва; освоєння нового підрядного ринку; одержання нового джерела необхідних ресурсів; проведення реорганізації тощо.

У загальному випадку фактори розвитку таких підприємств можна об'єднати у дві групи: екстенсивні (фактори, що відображають збільшення кількості ресурсів виробництва) і інтенсивні (фактори, що відображають використання інновацій). Співвідношення екстенсивності й інтенсивності розвитку підприємства дорожнього господарства виражається в показниках використання його виробничих і фінансових ресурсів.

Перелік посилань.

1. Програма діяльності й розвитку дорожнього господарства України на 2002-2010 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukravtodor.gov.ua>
2. Державна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2007-2011 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/710-2005-n>
3. Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/696-2013-n>
4. Концепція реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1096-2008-p/para8#n8/>
5. Бурмака М.М. Управління розвитком підприємства (на прикладі підприємств будівельної галузі): монограф. / М.М. Бурмака, Т.М. Бурмака. – Х.: ХНАДУ, 2011. – 204 с.
6. Новик И. Стратегическое управление развитием предприятия. Развитие и системы / Новик И. – М.: ВНИИСИ, 1985. – С. 14-22.
7. Экстенсивные и интенсивные факторы экономического развития [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.std72.ru/dir/ehkonomika_organizacii/ehkonomika_predpriyatija_uchebnoe_posobie_sazonova_s_v/tema_5_1_ehkstensivnye_i_intensivnye_fakтору_ehkonomicheskogo_razvitija_predpriyatija/229-1-0-4052
8. Горемыкин В.А. Экономическая стратегия предприятия / В.А. Горемыкин, О.А. Богомолов. – Москва: «Филинъ» 2001. – 506 с.

Стаття надійшла: 28.01.2014 р.
Рецензент: д.е.н., проф. Дмитрієв І.А.