

СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

STRATEGIC DIRECTION OF BUSINESS DEVELOPMENT IN TRANSPORT INDUSTRY

Олександр МАКСИМЧУК,
Дніпропетровський національний
університет імені Олеся Гончара



Oleksandr MAKSYMCHUK,
Oles Honchar Dnipropetrovsk
National University

У сучасному світі більшість підприємств постійно стикаються з проблемою вибору кращого шляху стратегічного розвитку. Оскільки підприємство функціонує в умовах активно мінливого зовнішнього середовища, воно може поступово або раптово опинитися перед фактом, що його стратегія перестає відповідати ситуації, що змінилася. Основне питання полягає

в тому, як підприємству виходити з нової ситуації: за допомогою еволюційних (поступових) змін або здійснюючи «квантовий стрибок» («квантовий перехід») стратегії. Тому досить актуальним стає дослідження, в ході якого необхідно проаналізувати результативність тих чи інших напрямів стратегічного розвитку підприємств транспортної галузі та розробити підходи до вибору пріоритетних напрямів їх подальшого розвитку.

Транспорт відіграє значну роль у соціально-економічному розвитку будь-якої країни. Ефективне функціонування підприємств сфери транспорту є необхідною умовою забезпечення високого рівня конкурентоспроможності країни в цілому. Підприємства транспорту є важливим інструментом досягнення соціальних та економічних цілей. Сучасний розвиток підприємства будь-якої галузі можливий лише за рахунок освоєння інновацій, оскільки екстенсивні шляхи розвитку економіки вичерпали себе. Тому необхідним є використання нових рішень в сфері техніки, технології, управління та організації виробництва [1].

У вітчизняній і зарубіжній науковій літературі описано три фундаментальних підходи до функціонування підприємства: еволюційний, революційний і стратегічний. При цьому кожен із них протистоїть двом іншим. Перший, еволюційний підхід, пояснює особливості функціонування підприємства дією об'єктивних закономірностей генетичного (історичного, спадкового) походження. Другий підхід пов'язує функціонування підприємства та зміну його внутрішнього змісту з революційними внутрішніми або зовнішніми подіями, що революційно впливають на підприємство. Третій, стратегічний підхід, опирається на уявлення про функціонування підприємства як послідовності актів і змін, що є їх наслідками. У даному підході головне – це цільова складова у функціонуванні підприємства [9].

Проблемам пошуку напрямів розвитку підприємств транспортної галузі присвячено праці багатьох вітчизняних та іноземних науковців. Але разом з тим однозначної відповіді на питання стратегічних напрямів розвитку підприємств транспортної галузі дані доробки не дають і залишають місце для подальших досліджень.

Сучасний стан функціонування транспортних підприємств обумовлює пошук стратегічних напрямів їх розвитку, оскільки питання стратегічного планування їх діяльності як на теоретичному, так і на методологічному рівні практично не розглядалися.

The current state of transport enterprises functioning determines searching the strategic directions of their development, as strategic planning, both on theoretical, at the methodological level have not been considered.

Ефективність діяльності підприємств у ринкових умовах залежить від рівня інноваційного розвитку. А інноваційний розвиток транспортних підприємств становить особливий інтерес, оскільки це пов'язано зі специфікою їх функціонування. До осо-

бливостей функціонування підприємств транспорту можна віднести: просторово-мережевий характер розташування його об'єктів, залежність від географічних умов, високу фондомісткість виробництва, формування транспортної мережі, що обумовлено соціально-економічними факторами, нерівномірністю використання протягом року транспортних засобів, а також необхідність швидко адаптуватися до потреб виробництва і населення території.

Специфічним також є саме поняття транспортного підприємства. Адже транспортне підприємство – особлива частина транспортно-логістичної системи, мета функціонування якого полягає в організації доставки, переміщенні товарно-матеріальних цінностей з однієї точки в іншу за оптимальним маршрутом [2].

Таблиця 1. Вантажні перевезення за 2010-2012 роки [5; 6; 7]

Види транспорту	Перевезено вантажів, млн. т.			Вантажооборот, млн. ткм		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Перевезено усього, в тому числі:	755,3	811,7	772,8	404572,9	426427,7	394648,1
залізничним	432,5	468,4	457,5	218037,6	243556,4	237274,6
автомобільним	158,2	178,3	179,0	38697,2	38438,9	39194,1
водним	11,1	9,9	7,8	9014,5	7365,2	5324,8
трубопровідним	153,4	155,0	128,4	138445,4	136700,4	112505,1
авіаційним	0,1	0,1	0,1	378,2	366,8	349,5

Параметри транспортної системи та основні фактори організації діяльності визначають її як одну з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою стабілізації економіки, розвитку зовнішньоторговельної діяльності, задоволення потреб населення та господарського виробництва в перевезеннях, захисті економічних інтересів України тощо.

Результати діяльності транспортної галузі протягом 2010-2012 років свідчать про наявність ознак зниження ділової активності підприємств цієї сфери (табл. 1). Так, розглядаючи наведену динаміку, варто вказати на зростання обсягів перевезених вантажів у 2011 році на 7,47% у порівнянні з 2010, але у 2012 відбулось суттєве скорочення обсягів перевезених вантажів – на 4,79%. При цьому найсуттєвіше зменшення характерне для водного транспорту (на 21,21%), що майже вдвічі більше, ніж у 2011 році, коли зменшення обсягів перевезення водним транспортом становило 10,81%, а також для трубопровідного транспорту, для якого обсяги перевезень скоротилися на 17,16%. Лише за єдиною транспортною галуззю – автомобільним транспортом – збереглася позитивна тенденція зростання обсягів перевезень.

Щодо показників вантажообороту, то варто також вказати на їх зменшення: у 2011 вантажооборот збільшився на 5,40%, а у 2012 році зменшився на 7,45% у порівнянні з 2011, що пов'язано як з деактивізацією виробничої діяльності внутрішньоорієнтованих галузей промисловості, так і зі зменшенням попиту на послуги вантажного транспорту.

У статті розглянуто особливості та умови функціонування підприємств транспортної галузі, висвітлено особливості виробничого процесу транспортних підприємств і динаміку показників їх діяльності. Крім того, виділені стратегічні напрямки забезпечення розвитку транспортних підприємств.

The paper describes the features and operating conditions of business in the transport industry, highlights production process features of transport enterprises and dynamics of their activities. Moreover, the strategic directions of ensuring the transport companies development have been defined.

Таблиця 2. Пасажирські перевезення за 2010-2012 роки [5; 6; 7]

Види транспорту	Перевезено пасажирів, млн.			Пасажирооборот, млн. пас-км		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Перевезено всього, в тому числі:	6837,7	6972,9	6812,3	129815,3	134254,0	132479,7
залізничним	426,6	430,1	429,6	50038,4	50837,4	49443,9
автомобільним	3719,4	3604,6	3448,7	52063,8	51396,2	50368,6
водним	7,6	8,0	6,6	95,3	91,7	85,1
авіаційним	6,1	7,5	8,1	10968,8	13761,0	14406,0
трамвайним	713,8	798,0	799,7	3975,7	4431,6	4456,7
тролейбусним	1203,6	1346,4	1345,5	6888,0	7810,6	7806,5
метрополітеними	760,6	778,3	774,1	5785,3	5925,5	5912,9

Щодо діяльності підприємств пасажирського транспорту (табл. 2), то за 2010-2012 роки послугами пасажирського транспорту скористалися 20622,9 млрд. пасажирів, причому у 2011 приріст перевезених пасажирів становив 1,98 млрд. пасажирів, а у 2012 їх кількість скоротилась на 2,30 млрд. – до 6812,3 млрд. пасажирів.

Порівнюючи динаміку кількості перевезених пасажирів усіма видами транспорту з пасажирооборотом, доцільно зазначити, що як і у 2011, так і у 2012 році позитивна динаміка притаманна лише для авіаційного транспорту та перевезень пасажирів трамваями, а найгірша динаміка у 2012 році була характерна для водного (7,20%), залізничного (2,74%) та автомобільного транспорту (2,00%).

Найважливішу роль у відновленні транспортної галузі відіграє транспортна інфраструктура, насамперед автомобільні дороги, оскільки вони забезпечують інтеграцію на регіональному, міжрегіональному, національному та міжнародному рівнях, сприяючи зростанню економічного потенціалу України та забезпечуючи мобільність руху товарів, а також українських та іноземних громадян. Також важливе місце у розвитку транспортної галузі відіграють: довжина залізничних колій, яка щороку скорочується, довжина річкових судноплавних шляхів, довжина тролейбусних ліній, довжина трамвайних колій, що також мають тенденцію до скорочення, довжина автомобільних доріг (яка, до речі, за останні 3 роки дещо зросла) (табл. 3).

Цілоком природно, що для кожного з видів транспорту можна визначити специфічні негативні чинники, але разом з тим слід назвати й спільні для всього транспортного сектору України причини зменшення перевезення вантажів та пасажирів:

- скорочення виробництва у галузях економіки та зниження інвестиційної активності;
- розрив зовнішньоекономічних зв'язків із країнами близького та далекого зарубіжжя;
- зниження життєвого рівня переважної більшості населення, що негативно вплинуло на його купівельну спроможність і рухомість;
- збільшення вартості матеріальних ресурсів, пально-мастильних матеріалів та неплатоспроможність виробничих галузей, пов'язаних із транспортом;

- витратні принципи ціноутворення, закладені в основу пасажирських тарифів, відсутність у транспортних підприємств і фірм прав їх самостійного регулювання.

Зазначені тенденції свідчать, що в транспортній галузі залишаються не вирішеними ряд проблем, які заважають її стратегічному розвитку та розширенню масштабів надання галузям економіки та населенню високоякісних транспортних послуг, гальмують відновлення економіки України [3; 10].

На даний час відзначається перехід транспортної системи України на інноваційний шлях розвитку. Це вимагає перегляду державної політики щодо наукового забезпечення розвитку транспорту та підготовки сучасних кадрів. Тільки впровадження й використання нових знань і технологій дозволить їти шляхом формування транспортної системи країни, адекватної сучасним вимогам щодо безпеки, екологічності, якості та конкурентоспроможності, які відповідають найкращим світовим стандартам, що забезпечує зростаючі потреби вітчизняної економіки та населення.

При розробці стратегії розвитку транспортного підприємства необхідно створювати алгоритм вирішення основних напрямів його розвитку. Але на сьогодні більшість керівників не мають теоретичного та практичного досвіду виходу з ситуації, що склалася.

Working on the strategy of transport enterprise development it is necessary to create an algorithm solving the basic directions of its development. However, nowadays most executives do not have the theoretical and practical experience of finding the way out from the situation in these terms.

Для інноваційного розвитку насамперед потребують формування методи та інструменти управління інноваційним розвитком підприємств транспорту. Традиційні методи, засновані на суб'єктивних уявленнях про управління складними соціально-технічними системами, прагненні реагувати на соціально-політичні та економічні установки, а також некритичне запозичення зарубіжного досвіду розвинених країн не призводять до бажаних результатів, а іноді навпаки – тільки погіршують ситуацію.

Першочерговою проблемою спрямованого розвитку галузі є пошук науково обґрунтованої структурної організації раціональної побудови системи управління галуззю.

Нині провідним і загально визнаним напрямом інноваційного розвитку систем управління транспортом є створення так званих інтелектуальних транспортних систем у межах інтегрованої транспортної системи країни. Під цим розуміється широке використання інформаційно-телекомунікаційних технологій в управлінні рухом транспортних одиниць. Впровадження системи інформаційно-телекомунікаційних технологій надасть значний економічний ефект, дозволить скоротити втрати часу та послужить стимулом для розвитку різних галузей промисловості та соціальної сфери.

Формування якісного та конкурентоспроможного ринку транспортних послуг, що повністю задовольняє потреби суспільства у вантажних і пасажирських перевезеннях за умови мінімізації навантаження на навколишнє середовище, також є генеральним стратегічним напрямом розвитку й підвищення ефективності транспортної галузі.

Таблиця 3. Шляхи транспортних сполучень, км [8]

Рік	Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування	Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування	Довжина автомобільних доріг загального користування	Експлуатаційна довжина тролейбусних ліній загального користування (в однопутному обчисленні)	Експлуатаційна довжина трамвайних колій загального користування (в одноколіїному обчисленні)	Експлуатаційна довжина метрополітених колій загального користування (у двоколіїному обчисленні)
2000	22300,7	2413,5	169490,9	4331,4	2144,5	91,7
2001	22217,7	2280,5	169629,9	4376,9	2144,5	91,7
2002	22078,0	2282,0	169678,5	4341,1	2119,8	91,7
2003	22051,0	2241,0	169738,9	4378,7	2109,5	95,0
2004	21990,2	2253,2	169447,1	4431,4	2071,9	99,1
2005	21980,4	2191,2	169322,8	4418,3	2069,2	101,5
2006	21870,4	2151,7	169104,2	4431,5	2047,8	101,5
2007	21852,2	2175,7	169421,6	4459,8	2000,0	101,5
2008	21654,7	2165,8	169501,6	4447,2	1983,1	102,6
2009	21657,5	2150,2	169494,9	4465,8	1982,3	102,6
2010	21684,2	2184,7	169496,2	4437,1	1980,5	108,4
2011	21644,4	2144,7	169636,8	4435,5	1955,0	109,9
2012	21619,4	2125,7	169693,9	4398,6	1939,5	110,8



Таким чином, транспорт як інфраструктурна галузь відіграє суттєву роль у післякризовому розвитку національної економіки, забезпечуючи своєчасні та ефективні вантажні й пасажирські перевезення, сприяючи інтеграції економіки України у європейську та світові економічні системи.

Транспорт має функціонувати лише за умов постійного поліпшення організації перевезень, вдосконалення чинного законодавства та імплементації його до загальноєвропейського, оновлюючи з дотриманням вимог євростандартів виробничі фонди, виконуючи правила охорони навколишнього середовища. Як свідчить аналіз, транспорт має розвиватися випереджальними темпами, що сприятиме укріпленню зовнішньоторговельних зв'язків України, її територіальному розвитку, залученню додаткового транзиту, збільшенню обсягів валютних надходжень, оптимізації товаропотоків. Разом з тим стан головних транспортних галузей України ще не повною мірою відповідає таким вимогам і потребує подальшого реформування та розвитку.

Стратегічними пріоритетами реформування транспортної галузі в Україні мають стати:

- раціональний розвиток інфраструктури транспортних мереж відповідно до потреб економіки та суспільства;
- формування ринку транспортних послуг;
- розвиток раціональної взаємодії видів транспорту;
- раціональне управління транспортом;
- використання транзитного потенціалу транспортної системи України;
- формування єдиного інформаційного простору, організації ефективного електронного документообігу;
- удосконалення тарифної політики та ціноутворення;
- розвиток системи транспортної логістики;
- підвищення швидкості перевезень вантажів і пасажирів;
- розвиток енергетики транспорту;
- розвиток транспортного машинобудування;
- створення сучасної системи наукових досліджень;
- розвиток системи підготовки висококваліфікованих кадрів;
- формування системи впровадження інновацій.

ВИСНОВКИ

Аналіз літературних джерел із проблем стратегічного планування та розвитку підприємств дозволяє дійти висновку, що різні автори по-різному визначають концепцію розвитку підприємств у сучасних умовах. Одні

обумовлюють, що для транспортних підприємств головним чинником є конкуренція, інші – кадровий потенціал, а треті – розвиток їх потужностей. Це пояснюється тим, що на даний момент для підприємств транспортної галузі відсутні розробки й рекомендації щодо стратегічного управління їх розвитком, а тому в подальшому виникає потреба обґрунтувати основні напрями розвитку програми стратегічного розвитку транспортних підприємств на підставі аналізу їх стану в сучасних умовах.

Analysis of the literature sources on strategic planning problems and enterprise development suggests that different authors have different definitions of the enterprise development concept in the modern world. Some of them stipulate that the transport enterprises development is a major factor in the competition; others stipulate the employment potential of the transport industry, and the others stipulate their capacity development. It is explained by the fact that at the point there are no recommendations for the elaboration and strategic management of their development, and therefore there is the need for further main directions of transport enterprise strategic development on the basis of their status analysis in the modern world.

ЛІТЕРАТУРА

1. Бекетов Ю. А. Проблемы стратегического развития транспортных предприятий в условиях переходной экономики [Електронний ресурс] / Ю. А. Бекетов, Н. И. Миссюра. – Режим доступу: <http://cyberleninka.ru/article/n/problemy-strategicheskogo-razvitiya-transportnyh-predpriyatiy-v-usloviyah-perehodnoy-ekonomiki>.
2. Бідняк М. Н. Виробничі системи на транспорті: теорія і практика: монографія [Текст] / М. Н. Бідняк, В. В. Біліченко. – Вінниця: УНІВЕРСУМ-Вінниця, 2006. – 176 с.
3. Дергоусова А. О. Стратегічний розвиток залізничного транспорту в умовах реформування [Електронний ресурс] / А. О. Дергоусова. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=1555>.
4. Кара І. І. Сучасні тенденції розвитку ринку транспортних послуг [Текст] / І. І. Кара, Г. В. Корецька, В. Р. Крайська // Науковий вісник НЛТУ України. – 2010. – Випуск 20.6. – С. 214-221.
5. Підсумки роботи транспорту України за 2010 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
6. Підсумки роботи транспорту України за 2011 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
7. Підсумки роботи транспорту України за 2012 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
8. Транспорт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
9. Янковець Т. М. Обґрунтування взаємозв'язку стратегічного управління підприємством й інноваційного його розвитку [Текст] / Т. М. Янковець // Проблеми науки. – 2009. – № 6. – С. 26-32.
10. Янченко Н. В. Стратегічні аспекти адаптивного управління на підприємствах залізничного транспорту [Текст] / Н. В. Янченко // Наукові праці ВНТУ. – 2008. – № 3. – С. 1-7.

UKRAINIAN JOURNAL «ЕКОНОМІСТ»

Український журнал
«ЕКОНОМІСТ»
з 2011 року
представлений
у міжнародній економічній
наукометричній
базі RePEc.

У зв'язку
з розширенням
розміщення публікацій
в RePEc з 2013 року
змінюються вимоги
до змісту статей.
Уважно слідкуйте
за інформацією в наступних
номерах журналу і на сайті
<http://ua-ekonomist.com>