

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ МІЖГАЛУЗЕВОЇ ЦІЛЬОВОЇ СТРАТЕГІЧНОЇ ПРОГРАМИ РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ ЗА ПРІОРИТЕТНОЮ УЧАСТЮ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Доведена об'єктивна необхідність формування міжгалузевої цільової стратегічної програми розвитку за пріоритетною участю залізничного транспорту. Визначені особливості та принципи функціонування інтегрованих міжгалузевих об'єднань, сформовані цілі та задачі міжгалузевої цільової стратегічної програми розвитку, а також з'ясовані положення проведення аналізу зовнішнього та внутрішнього середовища міжгалузевого об'єднання, які в сукупності дозволили сформулювати схему формування міжгалузевих цільових стратегічних програм розвитку за пріоритетною участю залізничного транспорту.

Ключові слова: залізничний транспорт, стратегія, програма, розвиток, міжгалузева програма розвитку.

B. J. OSTAPUK

Ukrainian state Academy of railway transport, Kharkov, Ukraine

PECULIARITIES OF FORMATION OF TARGET STRATEGIC DEVELOPMENT PROGRAMME IN UKRAINE PRIORITY PARTICIPATION OF RAILWAY TRANSPORT

Proven objective necessity of the formation of cross-sectoral strategic target program of priority participation of railway transport. The features and principles of operation of integrated cross-sectoral associations formed goals and objectives cross-sectoral strategic target program development, and explained the situation analysis external and internal environment intersectoral Association, which together helped to formulate a method of forming a cross-sectoral task of strategic development programs in priority participation of railway transport. Identify the steps in the implementation of the proposed cross-sectoral strategic target program of priority participation of railway transport.

Key words: railway transport, strategy, program development, cross-sectoral development programme.

Вступ

Об'єктивні потреби залізничного транспорту в зміцненні своїх конкурентних позицій за рахунок впровадження сучасних зразків залізничної техніки і технологій та наявні потреби промислових підприємств в покращенні технічного стану власних виробництв, освоєнні виробництва новітніх технологій та видів продукції, налагодженні стабільного попиту на продукцію та розширення географічних меж ринків її збуту, обумовлює необхідність міжгалузевої кооперації шляхом створення інтегрованих міжгалузевих об'єднань, що передбачає добровільну міжгалузеву взаємодію самостійних суб'єктів господарювання, при якому вони сприятимуть задоволенню інтересів один одного, дотримуючись принципу рівноправності. Ядром міжгалузевих інтеграційних об'єднань повинні стати транспортно-логістичні центри створені на базі залізничного транспорту України, як центр поруки створення стійких каналів передачі передових знань, спрощення доступу до невідомих технологій, розробки спільних інноваційних проектів, розширення мережі інноваційно-орієнтованих структур, зростання рівня наукоємності продукції.

При цьому слід зазначити, що будь-яка економічна модель може бути успішною тільки тоді, коли вона спирається на соціальну, економічну, правову і політичну ситуацію і базується на вже наявному економічному потенціалі, поступовому і послідовному його перетворенні з урахуванням стратегічних цілей. Ключову роль у забезпеченні розвитку залізничного транспорту на основі поширення економіко-технологічних зв'язків належить механізмам стратегічного управління через формування міжгалузевої цільової стратегічної програми розвитку.

Аналіз досліджень та публікацій. Проблему забезпечення конкурентоспроможності та підвищення ефективності функціонування залізничного комплексу вирішують вітчизняні вчені: Аксьонов І.М., Балака Є.І, Бараш Ю.С., Гудкова В., Дикань В.Л., Зубенко В.О., Макаренко М.В., Сич Є.М., Цветов Ю.М., Чередниченко О.Ю. та ін. [1–6].

Вирішення цього питання вони пропонують лише на галузевому рівні, а саме за рахунок розв'язання таких задач, як: оптимізація структури залізничного транспорту; вдосконалення системи управління галуззю на основі впровадження переважно економічних методів управління; розробка напрямків інноваційного розвитку; введення гнучкої тарифної політики, що пристосована до конкурентного середовища; припинення перехресного фінансування вантажних і пасажирських перевезень, створення умов для самофінансування пасажирських перевезень і забезпечення їх прибутковості; організаційно-фінансове відокремлення інфраструктури залізниць від експлуатаційної роботи, забезпечення вільного доступу до інфраструктури операторам перевезень на конкурсній основі та ін.

Проблемами державного регулювання та формування міжгалузевої цільової стратегічної програми

розвитку займалися такі вчені, як Саллі В.І., Паршина О.А., Нікітаєва А.Ю., Дикань В.Л., Юріна А.А. та багато інших [7–12].

Однак, поза увагою вчених залишились питання, що стосуються формування міжгалузевої цільової стратегічної програми розвитку в Україні за пріоритетною участю залізничного транспорту, як єдиного можливого шляху ефективного розвитку не тільки залізничного транспорту, але й вітчизняної промисловості, поліпшення економічних показників діяльності та підвищення їх конкурентного рівня.

Мета статті

Визначення особливостей формування міжгалузевої цільової стратегічної програми розвитку в Україні за пріоритетною участю залізничного транспорту.

Основний матеріал

Головною метою формування міжгалузевої цільової стратегічної програми розвитку є створення умов, що забезпечують розвиток української промисловості шляхом підвищення ефективності виробництва сучасних конкурентоспроможних товарів, збільшення експортної складової, задоволення потреби населення, держави та суб'єктів господарювання за рахунок формування міжгалузевих інтеграційних об'єднань та використання в якості їх ядра транспортно-логістичних центрів створених на базі залізничного транспорту України, які повинні стати стійкими каналами передачі передових знань, спрощення доступу до невідомих технологій, розробки спільних інноваційних проектів, розширення мережі інноваційно-орієнтованих структур, зростання рівня наукоємності продукції.

Використання транспортно-логістичних центрів сформованих на базі залізничного транспорту в межах інтегрованого міжгалузевого об'єднання дозволить кожному учаснику кооперації синергетично збільшувати свої ресурси та можливості, забезпечуючи цим зростання та розширення обсягів своєї діяльності за рахунок зменшення кількості взаємозв'язків між учасниками процесів «виробництво – постачання – збут» та розширення інформаційного простору для всіх учасників інтегрованого міжгалузевого об'єднання.

Задачами міжгалузевої цільової стратегічної програми розвитку за пріоритетною участю залізничного транспорту є:

- єдина установка на загальний розвиток та саморозвиток міжгалузевого об'єднання;
- забезпечення ефективної взаємодії суб'єктів міжгалузевого об'єднання за рахунок використання переваг, що надає транспортно-логістичний центр, що сформовано на базі залізничного транспорту;
- використання транспортно-логістичного центру сформованого на базі залізничного транспорту в якості ядра міжгалузевого об'єднання, як стійкої основи розвитку для обраних галузей, підприємств або регіонів;
- сприяння реалізації потенційних можливостей суб'єктів інтегрованого міжгалузевого об'єднання;
- обґрунтування цільових установок і розробка альтернативних стратегій функціонування міжгалузевого об'єднання;
- формування портфеля інноваційних та інвестиційних проектів учасників міжгалузевого об'єднання на основі консолідації їх інтересів для досягнення поставлених цілей;
- визначення потенційних напрямів розвитку міжгалузевих об'єднань;
- аналіз впливу організаційно-економічних умов концентрації державних, регіональних і корпоративних ресурсів різних галузей на збалансованість і ефективність розвитку міжгалузевого об'єднання та ін.

При формуванні міжгалузевої цільової стратегічної програми розвитку спрямованих на розбудову інтегрованих міжгалузевих об'єднань різного виду діяльності слід обов'язково врахувати особливості їх функціонування. Головними із них є:

- базування на інтегрованому підході, де інтеграція виступає в якості фундаменту в побудові міжгалузевого об'єднання, що сприяє узгодженій взаємодії в межах даного об'єднання та переходу на якісно новий рівень;
- ядром міжгалузевих інтеграційних об'єднань повинні стати транспортно-логістичні центри створені на базі залізничного транспорту України, як центри створення стійких каналів передачі передових знань, спрощення доступу до невідомих технологій, розробки спільних інноваційних проектів, розширення мережі інноваційно-орієнтованих структур, зростання рівня наукоємності продукції;
- системність інтегрованого міжгалузевого об'єднання досягається при єдності структурного, змістовного і процесуального елементів даної системи;
- продуктивність міжгалузевого об'єднання підвищується за рахунок використання транспортно-логістичних центрів сформованих на базі залізничного транспорту у діяльності інтегрованого міжгалузевого об'єднання, що дозволяє кожному учаснику кооперації синергетично збільшувати свої ресурси та можливості, забезпечуючи цим зростання та розширення обсягів своєї діяльності за рахунок зменшення кількості взаємозв'язків між учасниками процесів «виробництво – постачання – збут» та розширення інформаційного простору для всіх учасників інтегрованого міжгалузевого об'єднання;
- ефективність інтегрованого об'єднання досягається за умови готовності суб'єктів даного об'єднання до формування взаємовигідних відносин підкріплених нормативно-правовою базою;

- цілісність науково-виробничого процесу міжгалузевого об'єднання залежить від наявності взаємоузгоджених цільових стратегічних програм розвитку;
- високий ступінь змін складу учасників міжгалузевого об'єднання;
- збільшення в разі переліку ключових зовнішніх та внутрішніх факторів, адже приймає участь велика кількість суб'єктів господарювання різних галузей;
- можливість змін економічних інтересів суб'єктів господарювання в ході функціонування міжгалузевого об'єднання та ін.

Визначені особливості дозволили виявити принципи формування інтегрованого міжгалузевого об'єднання:

- синергізму – збільшення взаємоузгоджених зв'язків, що сприяє утворенню якісно нових функцій міжгалузевого об'єднання;
- релевантності – формування та розвиток інтегрованих форм взаємодії через об'єднання в єдине ціле раніше різнорідних частин та елементів;
- симбіозу – посилення взаємозв'язку між елементами інтегрованого міжгалузевого об'єднання з метою формування системної цілісності;
- системності – обмежене взаємопроникнення і взаємодоповнення як зовнішніх, так і внутрішніх елементів міжгалузевого об'єднання;
- безперервності та дискретності – передбачає з одного боку спадковість змісту, безперервність етапів всієї системи в залежності із постійно змінюваних вимог до товару в умовах гострої конкуренції, а з іншого – відносну завершеність кожного етапу з отриманням певного результату і можливістю його реалізації;
- традиційності та інноваційності – передбачає з одного боку базування на вже існуючих та широко використовуваних ідеях і концепціях виробничого процесу, а з іншого – постійне оновлення виробничого процесу відповідно до досягнень в галузі високих технік та технологій.

Базою для формування дієвої міжгалузевої цільової стратегічної програми розвитку повинний стати аналіз зовнішнього та внутрішнього середовищ міжгалузевого об'єднання.

Аналіз зовнішнього середовища міжгалузевого об'єднання передбачає:

- аналіз впливу зовнішніх конкурентних умов, глобальних геополітичних і соціально-економічних факторів та оцінка конкурентоспроможності об'єднання;
- аналіз та прогноз глобальних геополітичних тенденцій, цінової кон'юнктури і попиту на світових регіональних ринках;
- оцінка можливостей транспортно-логістичного центру сформованого на базі залізничного транспорту забезпечувати конкурентні терміни виходу на ринки з новими продуктами або новими модифікаціями;
- аналіз умов і термінів створення транспортно-логістичним центром забезпечувальної інфраструктури для нових каналів збуту продукції на зовнішніх ринках;
- аналіз геополітичних факторів та їх вплив на цінову конкуренцію на світових ринках;
- аналіз очікуваної конкуренції постачальників за позиції на ринках збуту, прогнозні оцінки наслідків економічного впливу конкуруючих підприємств на підприємства учасників міжгалузевого об'єднання;
- оцінка конкуренції на внутрішніх ринках включаючи конкуренцію підприємств за використання ресурсів і позиції на внутрішньому ринку;
- оцінка інституційних умов функціонування міжгалузевого об'єднання та ін.

Аналіз внутрішнього середовища міжгалузевого об'єднання передбачає:

- оцінку узгодження стратегічних інтересів учасників міжгалузевого об'єднання;
- оцінка можливостей транспортно-логістичного центру забезпечувати своєчасність та якість виконання покладених на нього функцій в умовах існуючої жорсткої конкуренції як на внутрішніх ринках, так і на світових регіональних ринках;
- співставлення можливостей транспортно-логістичного центру сформованого на базі залізничного транспорту (як базису сформованого міжгалузевого об'єднання) з існуючими у учасників об'єднання потребами передачі інформації, транспортування вантажів та ін.;
- оцінку варіантів консолідації ресурсів необхідних для функціонування міжгалузевого об'єднання і очікуваних внесків у бюджетні доходи регіонів і держави;
- аналіз обмежень, обумовлених механізмами, прийнятими для спільного використання ресурсів підприємств, що входять до об'єднання різними міжгалузевими учасниками;
- оцінку рівня консолідації ресурсів учасників міжгалузевого об'єднання для виконання спільної діяльності з урахуванням інституційних бар'єрів та можливостей залучення інвестиційних ресурсів з фінансового ринку;
- оцінку не тільки сформованої технологічної сукупності, а також економічно взаємопов'язаних з нею технологічних сукупностей, конкурентоспроможність і однотипність (технологічний рівень) продукції, що випускається ними, або якості ресурсів (залежно від профілю даних технологічних сукупностей), їх взаєморозташування (розрахунок транспортних витрат) тощо;

Формування міжгалузевої цільової стратегічної програми розвитку в Україні за пріоритетною участю залізничного транспорту є сьогодні єдиним можливим шляхом ефективного розвитку не тільки залізничного транспорту, але і, насамперед, вітчизняної промисловості, поліпшення економічних показників діяльності та підвищення її конкурентного рівня, розширення співробітництва області із зарубіжними компаніями, науковими та інжиніринговими центрами, що сприятиме підвищенню ролі та іміджу промисловості в економіці країни і на світовому ринку розподілу праці, підвищенню інвестиційної, бюджетної та експортної привабливості галузі. Розвиток залізничного транспорту, модернізація виробництва, зростання рівня галузевої та вузівської науки, прийняття необхідних нормативно-правових актів, відповідна митно-тарифна політика будуть сприяти розвитку, поліпшення якості продукції, підвищення стійкості підприємств на внутрішньому ринку. Залучення інвестицій, подальше формування науково-виробничого потенціалу, технічне переозброєння дозволить створити нові виробництва, підвищити інвестиційну привабливість організацій галузі.

Реалізація запропонованої міжгалузевої цільової стратегічної програми розвитку за пріоритетною участю залізничного транспорту в перспективі передбачає корінні зміни у структурі виробництва промисловості за рахунок пріоритетного розвитку ефективних підприємств, орієнтованих на випуск імпортозамінної та експортної продукції з високою часткою доданої вартості.

На першому етапі реалізації програми слід планувати виконання швидко реалізованих інноваційних проектів, що базуються на вже наявному науково-технічному доробку, прийняття нормативно-правових актів і розробка захисної митно-тарифної політики, створення умов, які забезпечують на наступному етапі системний переклад економіки галузі в режим інноваційного розвитку.

На другому етапі передбачається досягнення стабільності та фінансової стійкості у розвитку залізничного транспорту і промисловості, підвищення конкурентоспроможності товарів, закріплення за вітчизняними виробниками сегментів на внутрішньому ринку і посилення їх позицій на зарубіжних ринках.

У цей період буде здійснена масштабна реалізація найважливіших інноваційних проектів та залучення інвестицій, у тому числі іноземних, на технічне переозброєння і модернізацію залізничного транспорту і виробництва, що передбачають впровадження ресурсозберігаючих та енергоефективних технологій, нанотехнологій, маловідходних і безвідходних технологічних процесів.

Передбачається створення конкурентоспроможних виробничих систем, розвиток стійких коопераційних зв'язків, міжтериторіальної і міжгалузевої кооперації, створення цивілізованого ринку споживчих товарів.

Висновок

Формування міжгалузевої цільової стратегічної програми розвитку спрямованої на розбудову інтегрованих міжгалузевих об'єднань з використанням якості ядра залізничного транспорту призводить до того, що передача інформації, рух фінансових потоків стають практично миттєвими, а транспортування вантажів – дешевим та швидким. Все це забезпечить конкурентну перевагу. В результаті чого передбачається прискорення соціально-економічного розвитку базових галузей економіки, таких як залізничний транспорт і промисловість, а також здійснення інтенсивних якісних перетворень на базі інновацій, збільшення обсягів випуску нового покоління екологічно чистої продукції, формування ефективної інноваційної інфраструктури, проведення збалансованої економічної і законодавчої політики. У цей період будуть освоєні нові ринки збуту продукції, збільшаться поставки продукції на експорт. Будуть створені основи для скорочення розриву у технологічному розвитку від зарубіжних країн, розвитку інтелектуального потенціалу, підвищення можливості залізничного транспорту і промисловості для рівноправного міжнародного співробітництва у сфері високих технологій.

Література

1. Аксьонов І.М. Логістичний підхід до управління пасажирськими перевезеннями / І.М. Аксьонов // Залізничний транспорт України. – 2001. – № 3. – С. 6–11.
2. Бараш Ю.С. Управління залізничним транспортом країни : монографія / Ю.С. Бараш. – 2-е вид., переробл. і доп. – Дніпропетровськ : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. ак. В. Лазяряна, 2006. – 264 с.
3. Балака Е.И. Концепция формирования тарифной политики как фактор конкурентобезопасности железнодорожного транспорта / Е.И. Балака, А.Ю. Чередниченко // Вісник Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна. Економічна серія. – 2001. – № 512. – С. 57–59.
4. Проблеми та основні напрямки реформування залізничного транспорту України / Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко, М.Ю. Цветов та ін. – К. : КУЕТТ, 2007. – 222 с.
5. Сич Є.М. Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність / Є.М. Сич, В.П. Гудкова. – К. : Вид-во "Аспект-Полиграф", 2004. – С. 174–190.
6. Дикань В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту : монографія / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. – Харків : УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.
7. Стратегія інноваційного розвитку України на 2010–2020 роки в умовах глобалізації них викликів

[Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://kno.rada.gov.ua/komosviti/control/uk/doccatalog/list?currDir=48718>. – Назва з екрана.

8. Саллі В. І. Стратегічне управління виробництвом конкурентоспроможної продукції машинобудування : монографія / В. І. Саллі, О. А. Паршина. – Д. : Національний гірничий університет, 2008. – 231 с.

9. Никитаева А. Ю. Управление взаимодействием государства и бизнеса в экономической системе региона: методология, теория, механизмы : автореф. дис. на соискание учен. степени д-ра. экон. наук : спец. 05.13.10 «Управление в социальных и экономических системах (экономические науки)» / А. Ю. Никитаева. – Ростов-на-Дону, 2008. – 50 с.

10. Концепція Державної цільової науково-технічної програми розвитку машинобудування на 2012 – 2017 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://industry.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article%3Bjsessionid=38640FFBC3D255831990424A24E3DD3B?art_id=83310&cat_id=42148.

11. Дикань В. Л. Роль государства в создании условий возрождения промышленного потенциала Украины / В. Л. Дикань // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. заліз. трансп. – Харків, 2012. – № 40. – С. 13–17.

12. Юрина А. А. О стратегии государственного управления и о государственном стратегическом управлении: от теории к практике стратегического управления [Електронний ресурс] / А. А. Юрина. – Режим доступу : <http://www.odn2.ru/index.php/doklady/78-o-strategii-gosudarstvennogo-upravleniya-i-o-gosudarstvennom-strategicheskom-upravlenii-ot-teorii-k-praktike-strategicheskogo-upravleniya>.

References

1. Aksionov M Logline pdhd to upravlinnia pasazhirskie perevezennya / Mon. - Railroad transport of Ukraine. - 2001. No. 3. - P. 6-11.

2. YU.S. Barash Upravlinnia selesnick transport in the country: monograph / YU.S. Barash. - 2-GE., PREROLL. - extra - Dnipropetrovsk: Type-in Dneproetr. the NAC. University Tu saltn. transp. ei. AK. Century Lazarian, 2006. - 264 p.

3. Of Balak H. the Concept of formation of tariff policy as a factor of konkurentosposobnosti rail / H. of Balak, A. Cherednichenko. - Journal of Kharkov national University morn. Economy series. -2001.-№512.-P.57-59.

4. Problems that onown napramki reformanda salbnikova transport of Ukraine / Yemtsov, M.V. Makarenko, Muuto that in. - K.:KUETT, 2007.

5. Sich M Pasazhirsky complex salbnikova transport: evolution , effektivnosti. / M Sich, VP Gudkov - K.: Type in "Aspect-polygraph, 2004. - P. 174-190.

6. Dykan V.L.; PC effektivnost innovacio activity enterprises salbnikova transport : Monograph / V.L. Dykan, V.O. Zubenko. - Kharkiv: UkrTEST, 2008. - 194 p.

7. Strategy innovating development of Ukraine for 2010-2020 rocky in umbach globalize them wiclic [elektronniy Resurs]. - Mode of access: <http://kno.rada.gov.ua/komosviti/control/uk/doccatalog/list?currDir=48718>. - Title W of the screen.

8. Call Century I. Strategiczne upravlinnia virobnictvom konkurentospromo produktsii mashinobuduvannya: monograph / C. I. Call, O. A. Parshin. - D.: National Greci University, 2008. - 231 p.

9. Nikitaeva A. Y. Managing the interaction of government and business in the economic system of the region: methodology, theory, mechanisms: author. dis. for the exercises. degree Dr. Econ. Sciences: spec. 05.13.10 "Management in social and economic systems (economic science)" / A. Y. Nikitaeva. - Rostov-on-don, 2008. – 50p.

10. The concept of State clove Naukova-technno the software development of mashinobuduvannya 2012 - 2017 rocky [elektronniy Resurs]. - Mode of access: http://industry.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article%3Bjsessionid=38640FFBC3D255831990424A24E3DD3B?art_id=83310&cat_id=42148. - Title C of the screen.

11. Dykan C. L. the Role of the state in creating the conditions for the revival of the industrial potential of Ukraine / C. L. Dykan // VSN. of transp. I prom-St: ZB. Sciences.-practical use. senior / Ukr. holds. Acad. saltn. transp. - Kharkiv, 2012. No. 40. - P. 13-17.

12. Yurina A. A. On the strategy of public administration and public strategic management: from theory to practice strategic management [Electronic resource] / A. A. Yurina. - Mode of access: <http://www.odn2.ru/index.php/doklady/78-o-strategii-gosudarstvennogo-upravleniya-i-o-gosudarstvennom-strategicheskom-upravlenii-ot-teorii-k-praktike-strategicheskogo-upravleniya>. - Zahl. from the screen.

Надійшла 06.11.2014; рецензент: д. е. н. Дикань В. Л.