

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ

УДК 658:656.2

О. Г. КІРДІНА

Українська державна академія залізничного транспорту, м. Харків

СТРАТЕГІЯ ІНВЕСТИЦІЙНО-ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Визначено теоретичні аспекти формування та реалізації стратегії інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту України та встановлено характерні риси його екстенсивного, інтенсивного та інвестиційно-інноваційного шляхів розвитку.

Theoretical aspects of formation and implementation of strategy of investment and innovative development of railway transport of Ukraine and the set features his extensive, intensive and investment and innovative ways of developing.

Актуальність дослідження. Прискорення соціально-економічного розвитку країни, її конкурентоспроможність обумовлюється ефективним функціонуванням основних та інфраструктурних галузей, що ґрунтується на інноваційних трансформаціях відповідно до глобальних тенденцій. Сучасні завдання збільшення конкурентоспроможності національної економіки вимагають формування інноваційної моделі розвитку, основними суб'єктами якої є інноваційно-активні та інтелектуально розвинені галузі, виробничі комплекси, підприємства та окремі працівники.

З огляду на характер та глибину проблем залізничного транспорту України, враховуючи незадовільний стан та погіршення конкурентних позицій на ринках перевезень, що ускладнює можливість перемоги у боротьбі за розподіл вантажо- та пасажиропотоків, проблема розробки та реалізації стратегії інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу є актуальною в науково-дослідницькому і практичному аспектах. Ця проблема істотно корелюється з потребами системних трансформацій в соціально-економічному середовищі України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Різним аспектам теорії і практики інвестиційно-інноваційного розвитку підприємств присвячені роботи Л. Белоусова, В. Герасимова, А. Гриньова, В. Диканя та ін. [1–4]. Питання стратегії інноваційного розвитку суб'єктів господарювання докладно висвітлювалися в працях Гриньової В., Ілляшенко С., Дейнека О. та ін. [5–7]. Різні аспекти стратегічного управління залізничним транспортом України знайшли відображення в наукових публікаціях Євсєєва С., Пашенка Ю.Г. [8–9] та ін.

Незважаючи на вагомий напруження, залишаються проблеми, що потребують спеціального наукового аналізу. Серед них визначення теоретичних аспектів формування та реалізації стратегії інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту України та встановлення характерних рис його екстенсивного, інтенсивного та інвестиційно-інноваційного шляхів розвитку. Ці питання сформулювали мету статті, що пропонується.

Викладення основного матеріалу. Необхідною умовою ефективності галузевої інноваційної політики є дотримання обраної стратегії інвестиційно-інноваційного розвитку. Можна визначити три основні умови, за яких можлива зміна стратегії зокрема:

- перегляд стратегічної мети розвитку залізничного транспорту відповідно до державних стратегічних орієнтирів, що вимагає винайдення нових способів управління інвестиційно-інноваційною діяльністю;
- зміна якісних характеристик інвестиційно-інноваційного потенціалу залізничного транспорту, що формує потребу перегляду стратегії та нових механізмів його використання;
- отримання нових знань, що можуть кардинальним чином вплинути на інноваційний процес залізничного транспорту.

Суттєвою ознакою стратегії є її цілісність як в суб'єктному, так і в об'єктному вимірах. Чим вищим є рівень складності стратегічного суб'єкта, тим критичнішою є ознака цілісності.

Формування стратегії інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту потребує володіння повною та симетричною інформацією:

- фактичною (щодо того, що відбувається в соціально-економічному житті країни та світу в поточний момент; в транспортній галузі);
- прогностичною (очікуваннями наступного розвитку подій, які спираються на офіційні заяви чи власні оцінки суб'єктів);
- аналітичною (оцінками взаємозв'язку явищ, які відбуваються, їхнього впливу на подальший розвиток ситуації, фактичного та потенційного впливу на діяльність суб'єкта).

Органічно поєднуючи ці складові залізничний транспорт може сформувати підґрунтя для раціональної поведінки, що, в свою чергу, має забезпечити ефективність його інвестиційно-інноваційної діяльності.

Ефективність стратегії досягається через максимальну мобілізацію усіх доступних чинників, які можуть бути задіяні для досягнення поставлених стратегічних напрямів і завдань. Як визначає Дж. Томпсон, ознаками ефективної стратегії є:

- адекватність стратегії (потребам середовища, ресурсам та цінностям організації та її основній меті);
- виконуваність стратегії (забезпеченість ресурсами, відповідність вимогам та інтересам суб'єктів, яким належить її втілювати, відповідність поточному історичному моменту);
- прийнятність стратегії (відповідність стратегічним суспільним потребам та інтересам, належна очікувана віддача, наявність синергетичного ефекту, прийнятний рівень ризиків реалізації стратегії).

Інший фахівець в галузі розробки ефективної стратегії держави, Жаліло Я.А., пропонує ряд фундаментальних принципів формування ефективної економічної стратегії:

- обґрунтованість – підтримка кожного з положень науковими розрахунками;
- прозорість – чіткий виклад стратегії, доведення її мети, напрямів та завдань до усіх зацікавлених сторін, суворе дотримання їх;
- легітимність – сприйняття стратегії усіма суб'єктами, що знаходяться в зоні її дії;
- адекватність – врахування комплексу характеристик поточного стану суб'єкту з метою максимального використання наявних ресурсів та подолання ресурсних обмежень;
- контрольованість – наявність визначених критеріїв успішності заходів стратегії, відстеження своєчасності, повноти їх досягнення, орієнтирів оперативного коригування;
- логічність – встановлення обмеженої кількості ключових завдань, визначення шляхів їх послідовної реалізації, які би враховували: сучасний стан проблеми, цілі, засоби реалізації, потенційні загрози реалізації та критерії виконання.
- структурна довершеність – структурна цілісність та нерозривна єдність теоретичних основ формування стратегії та практики її реалізації;
- врахування зовнішніх впливів.

Враховуючи зазначені вимоги до стратегії інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту, беручи до уваги його цілі, результати аналізу причин, що ускладнюють реалізацію інноваційних моделі галузі, послідовність формування стратегії буде включати:

- складання переліку обмежень інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту;
- оцінка інвестиційно-інноваційного потенціалу залізничного транспорту, що обумовлює його можливості до інвестиційно-інноваційного розвитку;
- формування стратегії інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту, виходячи з отриманих результатів оцінки кожної складової потенціалу;
- визначення організаційно-економічних механізмів реалізації заходів стратегії інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту;
- розрахунок ефективності стратегії інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту.

Обмеження інвестиційно-інноваційного розвитку безпосередньо обумовлені обмеженнями діяльності залізничного транспорту та є правилами, умовами, діями, які впливають на можливість здійснення та результат інвестиційно-інноваційної діяльності. Природа таких обмежень різна, проте результат впливу однаковий – мінімізація позитивних зрушень в інвестиційно-інноваційному розвитку вітчизняного залізничного транспорту, зменшення його конкурентоспроможності за сукупністю критеріїв: частка ринку, цінова конкурентоспроможність, якість послуг, інвестиційна привабливість тощо. Акумулюючи результати проведеного попереднього дослідження проблем залізничного транспорту, сформуємо перелік обмежень з розподілом на групи:

1) організаційно-управлінські (характеризують управлінський аспект проблем залізничного транспорту та недосконалість його організаційної структури управління, що зменшують показники ефективності діяльності):

- неефективність використання локомотивного парку;
- неефективність використання пасажирських вагонів;
- неефективність використання вантажних вагонів;
- складність залучення інвесторів та укладання кредитних угод;
- неефективність використання трудових ресурсів, наявність значних втрат робочого часу;

2) кадрові:

- неефективність системи мотивації праці;
- низький рівень соціального захисту працівників;
- незадовільний стан умов та режиму праці;
- плінність кадрів;
- зменшення продуктивності праці;
- відсутність ефективної організаційної культури тощо;

3) ринкові:

- низька якість обслуговування пасажирів та вантажовласників (інформативність, безпека, надійність, комфортність, зручність тощо);
- низька швидкість перевезення пасажирів та вантажів;

- низький рівень логістичного обслуговування;
- незначна частка прогресивних видів перевезень тощо;
- 4) техніко-технологічні:
 - несумісність з закордонними залізничними мережами;
 - зношеність рухомого складу, об'єктів залізничної інфраструктури;
 - недосконалість технологій безпеки, обмежена кількість ресурсозберігаючих технологій;
 - застарілість виробничої бази ремонтного виробництва тощо;
- 5) фінансово-економічні:
 - неефективність амортизаційної політики;
 - складність отримання та повернення кредитів та позикових коштів;
 - неефективність розподілу фінансових коштів в інвестиційно-інноваційні проекти;
 - недосконалий розподіл доходів від перевезень;
 - відсутність прозорості при формуванні витрат на перевезення тощо.

Використаємо порівняльну характеристику шляхів розвитку суб'єктів господарської діяльності, трансформуючи її відповідно до особливостей діяльності підприємств транспорту (табл. 1).

Таблиця 1

Порівняльна характеристика шляхів розвитку підприємств залізничного транспорту

Характеристика	Шлях розвитку			Стратегічний орієнтир
	екстенсивний	інтенсивний	інвестиційно-інноваційний	
Концепція розвитку	Збільшення обсягів виробництва	Зменшення питомих витрат	Збільшення доходів	Економічна ефективність
Тип транспортного виробництва	Масові перевезення	Масові перевезення	Масові перевезення + Перевезення на основі індивідуальних замовлень та логістичних принципів	Ринкове позиціонування
Рівень технологій	Базові	Прогресивні	Інформаційно-інтелектуальні	Якісна складова виробничого процесу
Тип конкуренції	Майже відсутня	Цінова	Якісна	Якісна складова виробничого процесу
Об'єкт управління	Ресурси	Інформація, людина	Знання	Кадровий менеджмент
Підхід до управління	Адміністративний	системний	Адаптивний	Оптимізація управління
Інноваційний процес	Обмежений	Частковий	Комплексний	Оптимізація управління, кадровий та виробничий менеджмент
Співвідношення динаміки продуктивності праці та зарплати	$T^n < T^{zn}$	$T^n \geq T^{zn}$	$T^n > T^{zn}$	Кадровий менеджмент

Зазвичай екстенсивний розвиток розуміють як такий, що спрямований на використання більшої кількості ресурсів, збільшення масштабу діяльності, обсягу продажів тощо. Під інтенсивним розвитком розуміють такий розвиток, який представлений використанням іншої технології або способу виробництва. Тобто в економіці екстенсивний розвиток має переважно кількісний характер, а інтенсивний – якісний. Інвестиційно-інноваційний розвиток є процесом, метою якого є якісна зміна бізнес-процесів суб'єктів, що відбувається при активізації та удосконаленні механізмів здійснення інноваційної та інвестиційної діяльності.

Визначені параметри дозволяють стверджувати про привалювання екстенсивного шляху розвитку залізничного транспорту та частковим переходом до інтенсивного за деякими параметрами (концепція ринку, тип конкуренції, інноваційний процес). Втім окреслені стратегічні орієнтири дозволяють проблему інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту розглянути в комплексі інших проблем, а отже, сформулювати складові стратегії інвестиційно-інноваційного розвитку.

Теорія стратегічного менеджменту виокремлює три рівні формування стратегій: корпоративний, діловий, функціональний. Корпоративна стратегія визначає організацію в цілому, поведінку її підрозділів або бізнес-одиниць, комбінація яких дозволяє сприймати компанію як цілісність. Фундаментальним питанням ділової стратегії є те, як і з ким конкурувати на конкретному ринку, а функціональної стратегії – що вносять різні функціональні дії в інші рівні стратегії? Виконавці не мають нагоди оцінити всю широту картини, проте вони відповідають за розвиток функціональних стратегій, які входять в стратегічні задачі, поставлені керівниками на корпоративному рівні і рівні підприємства.

Перед залізничним транспортом як найкрупнішим економічним суб'єктом, стоїть проблема вибору стратегії інвестиційно-інноваційного розвитку:

- перенесення – використання зарубіжного науково-технічного потенціалу та перенесення його досягнень у власну діяльність;
- запозичення – освоєння виробництва високотехнологічної продукції, що вже вироблялася в інших країнах, шляхом використання власної робочої сили та наявного науково-виробничого потенціалу;
- нарощування – використання власного науково-виробничого потенціалу на основі нагромадження основного капіталу для створення нових видів продукції і технологій, із залученням вітчизняних учених і конструкторів;
- лідерства (проривна) – створення принципово нових видів продукції, що випереджають сучасні зразки на одне-два покоління.

Таким чином, стратегія інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту повинна мати риси корпоративної стратегії нарощування та включати до складу перелік функціональних стратегій: ринкова; виробнича; фінансово-інвестиційна; кадрова та організаційно-управлінська стратегія.

Виробнича стратегія є сполучною ланкою між корпоративною стратегією та організаційними і технологічними можливостями підприємства і повинна узгоджуватись з ними. Ключовою метою виробничої стратегії є забезпечення високої якості продукції (послуг) підприємства, при цьому це є найвищим пріоритетом в управлінні підприємствами в останні роки.

Основним критерієм управління якістю та ефективністю транспортного виробництва є інтегральна якість. Його застосування обумовлено наявністю в системі вантажного та пасажирського руху неоднакових сукупностей простих натуральних показників якості для різних рівнів управління та видів робіт. Інтегральний показник якості транспортної продукції безпосередньо відображає як покращення чи погіршення її споживчої вартості, так і збільшення чи зменшення витрат, які для цього виділяються. В короткому періоді часу тенденції розвитку якості перевезень зазнають коливань, що пов'язано зі зростанням витрат суспільної праці на посилення матеріально-технічної бази залізничного транспорту.

Інвестиційно-інноваційний шлях розвитку визначається як знанневоорієнтований, тобто знання розглядаються як головний об'єкт кадрового менеджменту. Основними внутрішніми джерелами формування знань є галузеві фахівці і провідні фахівці підприємства; корпоративна експертиза (вимірювальні і інформаційно-управлінські системи); моделювання процесів; політика, практика і методи; внутрішнє навчання і освіта; майбутнє бізнесу (завдання, цінності, принципи); стратегія бізнесу (круг основних повноважень, розміщення ресурсів, інформаційні технології, плани і прогнози); заходи щодо вдосконалення і ініціативи з розвитку бізнесу; операційне планування і бюджет; корпоративне управління (повноваження, функції і відповідальність, взаємини, підлеглість, розміщення ресурсів, організаційні графіки); організаційна структура і види робіт; отриманий досвід і аналіз робіт після впровадження нових розробок (проекти, ініціативи, цільові бригади, заходи щодо поліпшення якості); постійне документування процесів, роботи команд; пропозиції працівників; корпоративні інформаційні видання (бюлетені, газети, журнали, відео- і кінофільми). Отже ставку на формування знань в організації необхідно робити на персонал, його навчання та професійну підготовку. Цю роботу пропонується проводити за наступними напрямками:

- розробити програму розвитку безперервного навчання персоналу залізничного транспорту, що включає професійне навчання керівних працівників та спеціалістів на виробництві з використанням методів підвищення кваліфікації та стажування, налагодження ефективної системи наставництва. Остання потребує розробки спеціального проекту, що розвиває механізм наставництва в двох паралельних напрямках: перший – підготовка молодих кадрів, другий – підготовка наставників;

– провести розвиток робітників відповідно до міжнародних стандартів ISO, перейти до індивідуального підходу до розвитку працівників. Цьому сприятиме запровадження модульної системи професійного навчання, в основі якої покладено концепцію “фактора компетентності”, а не фактора часу. До переваг такої системи навчання фахівців є індивідуальна форма завдань та визначення результатів опанування знань, вивчення навчальних елементів і модульних блоків, індивідуальний темп навчання, безперервний контроль досягнення поставлених цілей, врахування рівня раніш накопичених навичок, формування трудових навичок при мінімумі теорії;

– створити середовище, що сприяє саморозвитку персоналу на основі корпоративних та особових ресурсів працівника. Організація, що самонавчається – найбільш ефективна модель організації, що прагне інноваційних змін. Її основні властивості: розширення можливостей для досягнення результатів; розвиток загального бачення проблеми, командних підходів і нового мислення, постійне навчання та обмін отриманими знаннями, створення бази інтелектуальної власності. Використання моделі інтелекто-користування надає можливість соціально-економічними системам різних рівнів, економлячи матеріальні та трудові ресурси, збільшувати виробництво матеріальних, духовних і суспільних благ тільки за рахунок акумулювання, генерування, ефективного використання інтелектуальних ресурсів. Формування такої моделі вимагає впровадження інтелекто-генеруючих управлінських технологій, що мають створити умови для проявів і подальшого використання результатів інтелектуальної праці. Однією з таких умов є організація корпоративного університету вітчизняного залізничного транспорту. До числа основних принципів його роботи мають увійти: 1) орієнтація на перспективні потреби залізничного транспорту в управлінських кадрах, їх завчасна підготовка для нових проектів та стратегічних

ініціатив; 2) розробка та використання єдиних стандартів управлінської кваліфікації на основі ключових корпоративних компетенцій; 3) застосування індивідуального підходу до розвитку та навчання менеджерів на основі оцінки їх компетенцій; 4) орієнтація на провідний міжнародний досвід та сучасні наукові досягнення; 5) раціональне використання внутрішніх можливостей та аутсорсингу при організації навчання тощо. До переліку тематик навчальних програм в учбовий план університету має бути включені: теорія міжособових відносин, теорія групової організації праці, методологія створення команд та роботи в групі іміджеві програми, управління інтелектуальною працею, формування корпоративної культури, економічна безпека, управління конкурентоспроможністю, моральне виховання особистості тощо. Окрім освітньої функції університет має виконувати ідеологічно-виховну, соціально-економічну та культурно-психологічну роль. Його формування не означає відсторонення вищих навчальних закладів, що зараз проводять навчання, перепідготовку фахівців залізничного транспорту, від підготовки кадрів галузі. Їх відносини регламентуватися договірним законодавством. Проте діяльність університету дозволить організувати ефективне наставництво – індивідуальну роботу з розвитку робітника за допомогою наставника; проектне навчання – учбові проекти, що дозволяють отримати та використати світовий досвід управління; індивідуальне навчання – підготовка за індивідуальними планами. Така форма підготовки фахівців галузі має зворотній бік – підвищення кваліфікації і самих викладачів відносно орієнтації в практичних аспектах діяльності залізничного транспорту. Однією з функцій університету має стати і кадровий аудит, основна мета якого – систематична оцінка кадрового потенціалу, визначення проблем і причин їх виникнення, розробка пропозицій по їх усуненню. В рамках кадрового аудиту можна здійснювати цілеспрямований пошук лідерів, талановитих фахівців з числа працівників підприємств галузі, здійснювати прогноз їх перспективності, визначати сфери, рівні і ділянки їх ефективного застосування, розробляти індивідуальні програми кар'єрного зростання. Вивчення і оцінка перспективних працівників дозволить раціонально розставляти кадри, проводити їх ротацию і спеціалізовану підготовку, підвищувати об'єктивність атестаційних рішень, цілеспрямовано формувати внутрішній кадровий резерв.

Ринкова стратегія реалізації інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту пов'язується з формуванням транспортної логістичної системи за його участю, що забезпечить детінізацію роботи підприємств транспорту. Цілям її створення є підвищення продуктивності рухомого складу суміжних видів транспорту, прискорення доставки вантажів, підвищення схоронності вантажів, прискорення обробки контейнерів, скорочення простою перевантажувальних механізмів, зміна рівня маршрутизації на залізничному транспорті. Правові та організаційні вимоги здійснення змішаних міжнародних перевезень вантажів визначаються Конвенцією ООН від 24.05.1980 р. вони повинні відповідати таким специфічним ознакам: участь у перевезенні двох або більше видів транспорту; транспортування вантажів на всьому шляху проходження укрупненими вантажними місцями; координація й контроль виконання перевезення з боку експедитора-оператора змішаного перевезення; прийняття оператором відповідальності перед вантажовласником за весь процес руху вантажу; застосування в розрахунках на перевезення наскрізних ставок тарифу, що включають вартість усіх перевезень і послуг, які виконуються в процесі доставки вантажу.

Висновки. Таким чином, для реалізації інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту України необхідна увага з боку його керівництва до проблем виробничого, ринкового, фінансово-інвестиційного, кадрового, організаційно-управлінського характеру. Їх реалізація дозволить значно збільшити не тільки інноваційність залізничного транспорту, але й підвищити рівень його конкурентоспроможності на ринку внутрішніх та зовнішніх перевезень.

Література

1. Белоусова Л. І. Інноваційно-інвестиційна активність підприємства : монографія / Л. І. Белоусова. – Луганськ : вид-во СНУ ім. В. Даля, 2006. – 176 с.
2. Герасимов В. В. Управление инновационным потенциалом производственных систем : учеб. пособие / В. В. Герасимов, Л. С. Минаева, А. В. Васильев. – Новосибирск : НГАСУ, 2003. – 64 с.
3. Гриньов А. В. Інноваційний розвиток промислових підприємств: концепція, методологія, стратегічне управління / А. В. Гриньов. – Х. : Інжек, 2003. – 308 с.
4. Дикань В. Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту : монографія / В. Л. Дикань, В. О. Зубенко. – Х. : УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.
5. Гриньова В. М. Соціально-економічні проблеми інноваційного розвитку підприємств : монографія / В. М. Гриньова, О. В. Козирева. – Х. : Інжек, 2006. – 192 с.
6. Ілляшенко С. М. Управління інноваційним розвитком суб'єктів господарської діяльності у нестабільному ринковому середовищі : автореф. дис... канд. екон. наук : спец. 08.06.02 "Підприємництво, менеджмент та маркетинг" / С. М. Ілляшенко. – Д., 2000. – 38 с.
7. Стратегия предприятия и стратегический менеджмент : учеб. пособие / Ю. В. Соболев, В. Л. Дикань, А. Г. Дейнека, Л. А. Позднякова. – Х. : ООО "Олант", 2002. – 416 с.
8. Евсеев С. В. Проблемы развития транспорта в условиях глобализации мирового хозяйства : автореф. дис... канд. екон. наук : спец. 08.00.01 "Экономическая теория" / С. В. Евсеев. – Самара, 2006. – 18 с.
9. Пашенко Ю. С. Інфраструктура економіки: транспорт та зв'язок / Ю. С. Пашенко // Формування ринкових відносин в Україні. – 2008. – № 10(89). – С. 105–111.