

УДК 338.47

**Токар І.І.**  
*асистент кафедри економіки підприємства  
Харківського національного  
автомобільно-дорожнього університету*

## **ОСОБЛИВОСТІ ВЗАЄМОДІЇ СУБ'ЄКТА ТА ОБ'ЄКТА УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА**

### **PECULIARITIES OF INTERACTION BETWEEN SUBJECT AND OBJECT MANAGEMENT COMPETITIVENESS ENTERPRISES OF ROAD ECONOMY**

#### **АНОТАЦІЯ**

У статті розглянуто основні напрями взаємодії суб'єкта управління конкурентоспроможністю підприємств дорожнього господарства та об'єкта такого управління в межах їх функціонування у складі дорожнього-транспортного комплексу України за умов економічної кризи. Запропонована в роботі характеристика зазначених напрямів взаємодії дозволяє конкретизувати в межах базової, виробничої та ринкової конкурентоспроможності підприємств дорожнього господарства сутність їх призначення.

**Ключові слова:** конкурентоспроможність, дорожнє господарство, підприємство, суб'єкт, об'єкт, управління, взаємодія.

#### **АННОТАЦИЯ**

В статье рассмотрены основные направления взаимодействия субъекта управления конкурентоспособностью предприятий дорожного хозяйства и объекта такого управления в пределах их функционирования в составе дорожно-транспортного комплекса Украины в условиях экономического кризиса. Предложенная в работе характеристика указанных направлений взаимодействия позволяет конкретизировать в пределах базовой, производственной и рыночной конкурентоспособности предприятий дорожного хозяйства сущность их предназначения.

**Ключевые слова:** конкурентоспособность, дорожное хозяйство, предприятие, субъект, объект, управление, взаимодействие.

#### **ANNOTATION**

The article is devoted to the basic directions of interaction between the subject of management competitiveness of road economy enterprises and the object of such management within their functioning as part of road-transport complex of Ukraine in economic crisis conditions. The proposed characteristics of these directions of interactions have allowed to specify within the base, production and market competitiveness of enterprises of road economy their essence appointment.

**Keywords:** competitiveness, road economy, enterprise, subject, object management, interaction.

**Постановка проблеми.** Необхідність структурної перебудови економіки України зумовлена нагальними проблемами функціонування її галузевих комплексів, вирішення яких потребує розв'язання низки організаційних та економічних питань відповідно до сучасних реалій. За цих умов особливої значущості набувають теоретико-методичні та практичні методи і підходи щодо управління конкурентоспроможністю підприємств транспортно-дорожнього комплексу (ТДК), й особливо підприємств дорожнього господарства, за умов обмеженого державного фінансування.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Розгляду загальної проблематики взаємодії

суб'єктів та об'єктів управління автотранспортних та дорожніх підприємств у контексті функціонування ТДК України присвячено роботи багатьох вітчизняних дослідників, зокрема І.А. Дмитрієва, В.Л. Диканя, О.М. Криворучко, В.Г. Шинкаренка, М.М. Бурмаки, І.М. Кирча-тої та ін.

**Невирішені складові загальної проблеми.** Однак, незважаючи на значну кількість праць з означеного напрямку, питання встановлення вектора взаємодії суб'єкта управління конкурентоспроможністю підприємств дорожнього господарства та об'єкта такого управління відповідно до сучасних кризових явищ в економіці України є недостатньо розкритими та потребують адаптації до вимог реформування дорожнього господарства.

**Мета статті.** Метою дослідження є визначення основних напрямів взаємодії суб'єкта управління конкурентоспроможністю підприємств дорожнього господарства та об'єкта такого управління в межах їх функціонування у складі дорожнього-транспортного комплексу України за умов економічної кризи.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Характер взаємодії та змістовне наповнення системи відносин з формування та забезпечення конкурентоспроможності дорожнього підприємства «суб'єкт управління» (СУ) – «об'єкт управління» (ОУ) зумовлено загальнотеоретичними принципами та функціями менеджменту, до яких належать планування, організація, мотивація, контроль, координація.

У ході дослідження за суб'єкт управління конкурентоспроможністю підприємства дорожнього господарства було визначено керуючу підсистему загальної системи управління конкурентоспроможністю такого підприємства, діяльність якої спрямовано на досягнення стійких конкурентних переваг останнього у зовнішньому середовищі з максимальним урахуванням наявного внутрішнього ресурсного потенціалу. Розмежування повноважень суб'єкта управління за трьома основними підсистемами керуючої системи управління підприємством – структурно-функціональній, інформаційно-поведінковій підсистемам та під-

системою саморозвитку – передбачає реалізацію управлінських функцій в межах визначених контурів. Внутрішні контури окреслюють межі впливу СУ на ОУ, зовнішні – загальний контур функціонування системи з наявними вхідними ресурсами дорожнього підприємства

та результатом його діяльності у вигляді виконаних будівельно-монтажних робіт (рис. 1).

Авторська розробка [1] дозволила визначити, що структурно-функціональна підсистема є основою структури системи управління конкурентоспроможністю дорожнього підприємства

Таблиця 1

**Характеристика основних напрямів взаємодії суб'єкта та об'єкта управління конкурентоспроможністю підприємств дорожнього господарства**

Конкурентоспроможність підприємства за стратегічним рівнем	Напрямок взаємодії	Призначення взаємодії СУ та ОУ	
		за умов стабільності	за умов кризи
Базова конкурентоспроможність	Організаційний	Забезпечення ефективного функціонування організаційної структури дорожнього підприємства	Оптимізація організаційної структури дорожнього підприємства
	Мотиваційний	Забезпечення свободи вибору СУ траєкторій руху в соціальному та економічному просторі	Забезпечення виключно економічної складової мобільності стратегічного потенціалу СУ
	Інформаційний	Приймання обґрунтованих управлінських рішень на основі якісної і достовірної інформації, яка надходить за допомогою сучасних інформаційних технологій	Приймання оперативних управлінських рішень щодо управління фінансово-господарською діяльністю підприємства на основі даних звітності
	Контрольний	Спрямованість контрольної функції СУ визначається цільовою спрямованістю загального менеджменту дорожнього підприємства. Виділення контролю ролі забезпечення зворотного зв'язку між СУ та ОУ в процесі досягнення цілей згідно з обраними стратегіями розвитку дорожнього підприємства	Усунення розбалансованості в пріоритетності контрольних функцій ретроспективного і перспективного спрямування
	Координаційний	Регулювання та узгодженість діяльності СУ в забезпеченні соціально-економічного розвитку дорожнього підприємства з функціональним призначенням ОУ	Забезпечення гнучкості стратегічного потенціалу СУ до змін у зовнішньому середовищі дорожнього підприємства
	Прогнозний	Прогноз діяльності дорожнього підприємства на засадах системного аналізу та принципах соціально-відповідального господарювання	Формування стратегії реалізації цілей і завдань в умовах кризи, розробка антикризових програм, планування реалізації окремих заходів нарощування конкурентоспроможності як в цілому по підприємству, так і по його окремих структурних підрозділах
Виробнича конкурентоспроможність	Організаційний	Раціональна організація виробничої діяльності дорожнього підприємства в сфері виробництва БМР	Перебудова структури виробництва для того, щоб підвищити її гнучкість і адаптивність до змін внаслідок кризових явищ
	Мотиваційний	Розробка ефективних систем, мотивації та оплати праці, створення сприятливого соціально-психологічного клімату в колективі дорожнього підприємства	Вплив СУ на фактори результативної роботи членів трудового колективу щодо досягнення скоригованих в умовах кризи виробничих цілей
	Інформаційний	Реалізація технічного аспекту інформаційного забезпечення управлінської діяльності	Спрямованість інформаційного забезпечення управлінської діяльності лише на ті дані, що стосуються керованої підсистеми
	Контрольний	Своєчасний аналіз та виявлення відхилень від кількісних і якісних параметрів досягнення виробничих цілей	Ретроспективний аналіз відхилень від кількісних і якісних параметрів досягнення виробничих цілей
	Координаційний	Узгоджене використання усіх видів виробничих ресурсів в межах наявного потенціалу дорожнього підприємства	Посилення координаційних зусиль в сфері узгодженості діяльності виробничих структур дорожнього підприємства що знаходяться під впливом кризових явищ
	Прогнозний	Прогнозування та планування потреби у виробничих ресурсах дорожнього підприємства	Прогнозування ризиків та оптимізація потреби у виробничих ресурсах дорожнього підприємства

Закінчення таблиці 1

Ринкова конкурентоспроможність	Організаційний	Опосередковування галузевої специфіки завдань СУ через специфіку ОУ	Перебудова структури виробництва й управління для того, щоб підвищити їх гнучкість і адаптивність до вимог підрядного ринку
	Мотиваційний	Активізація трудового потенціалу дорожнього підприємства з метою спонукання щодо ефективного виконання встановлених ринкових цілей	Мінімізація економічного аспекту мотивації трудового потенціалу дорожнього підприємства з метою економії фінансових ресурсів
	Інформаційний	Формування та використання інформаційної системи управління відносно відомостей про стан СУ, ОУ та процеси, що відбуваються на підрядному ринку, виражених в показниках та інших інформаційних сукупностях, зібраних та оброблених за допомогою технічних засобів	Створення та використання переважно економічної інформації за даними ринкової діяльності дорожнього підприємства
	Контрольний	Реалізація результативної системи контролю за виконанням умов отриманих підрядних договорів	Спрямованість контрольної функції СУ визначається вимогами ОУ за кризовими напрямками ринкової діяльності
	Координаційний	Об'єднання й узгодження дій і коштів СУ з функціональним призначенням ОУ для досягнення успіху на підрядному ринку	Забезпечення єдності відносин СУ та ОУ в площині усунення негативних кризових явищ шляхом посилення вертикальної координації
	Прогнозний	Розробка довгострокових прогнозів та планів ринкової діяльності дорожнього підприємства, техніко-економічне обґрунтування участі у тендерних пропозиціях	Розробка прогнозу та планів перспективних змін фінансового стану дорожнього підприємства відповідно до вимог ринку в умовах кризи

Джерело: розроблено за результатами дослідження автора

ства і являє собою реалізацію власне технології та методів управління у поєднанні з його організаційним забезпеченням.

Інформаційно-поведінкову підсистему спрямовано на своєчасне та достовірне інформаційне забезпечення системи управління конкурентоспроможністю дорожніх підприємств в цілому, яке спирається на низку нормативно-правових документів, що регламентують їхню діяльність у дорожньо-транспортній та будівельній сферах, а також враховує сучасні провідні тенденції інформатизації дорожнього будівництва.

У свою чергу підсистема саморозвитку дорожнього підприємства забезпечує загальні властивості системи (гнучкість, адаптивність, орієнтацію на розвиток, інноваційність, самовдосконалення) на засадах використання інновацій у сфері дорожнього будівництва, маркетингу, менеджменту, фінансів, інвестицій тощо.

Об'єктом управління конкурентоспроможністю підприємства дорожнього господарства, власне, і є процес формування такої конкурентоспроможності на всіх рівнях його стратегічної діяльності (базової, ринкової, виробничої).

Базова конкурентоспроможність підприємства дорожнього господарства визначається як реалізація процесу отримання ним стійких конкурентних переваг на усіх фазах життєвого циклу підприємства з взаємним ув'язуванням стратегічних цілей розвитку. Ринкова конкурентоспроможність підприємства дорожнього господарства – це здатність суб'єкта витримувати конкуренцію порівняно з аналогічними суб'єктами на підрядному ринку будівельно-

монтажних робіт (БМР). Виробнича конкурентоспроможність підприємства дорожнього господарства являє собою його реальну і потенційну можливість в існуючих умовах підрядного ринку проводити будівельно-монтажні роботи з будівництва, ремонту та експлуатації автомобільних доріг, які за кошторисними та техніко-технологічними умовами є більш привабливими для замовника, ніж БМР конкурентів.

Таким чином, виходячи з визначення конкурентоспроможності підприємства дорожнього господарства за кожним стратегічним рівнем, можна встановити такі напрями взаємодії суб'єкта й об'єкта управління конкурентоспроможністю (табл. 1): організаційний, мотиваційний, інформаційний, контрольний, координаційний, прогнозний.

При цьому принципова відмінність у цілях і засобах взаємодії СУ та ОУ полягає у ідентифікації таких засобів за умов стабільності та кризи окремо. Оцінка взаємодії суб'єкта та об'єкта управління передбачає якісне визначення позитивного чи негативного впливу з позиції стратегічного розвитку підприємства.

**Висновки.** Розроблена система управління конкурентоспроможністю підприємства дорожнього господарства дозволить у подальшому побудувати механізм формування конкурентоспроможності такого підприємства з урахуванням наявних резервів роботи з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування, охарактеризувати техніко-технологічні, економічні, організаційні можливості дорожнього виробництва та їх максимальне

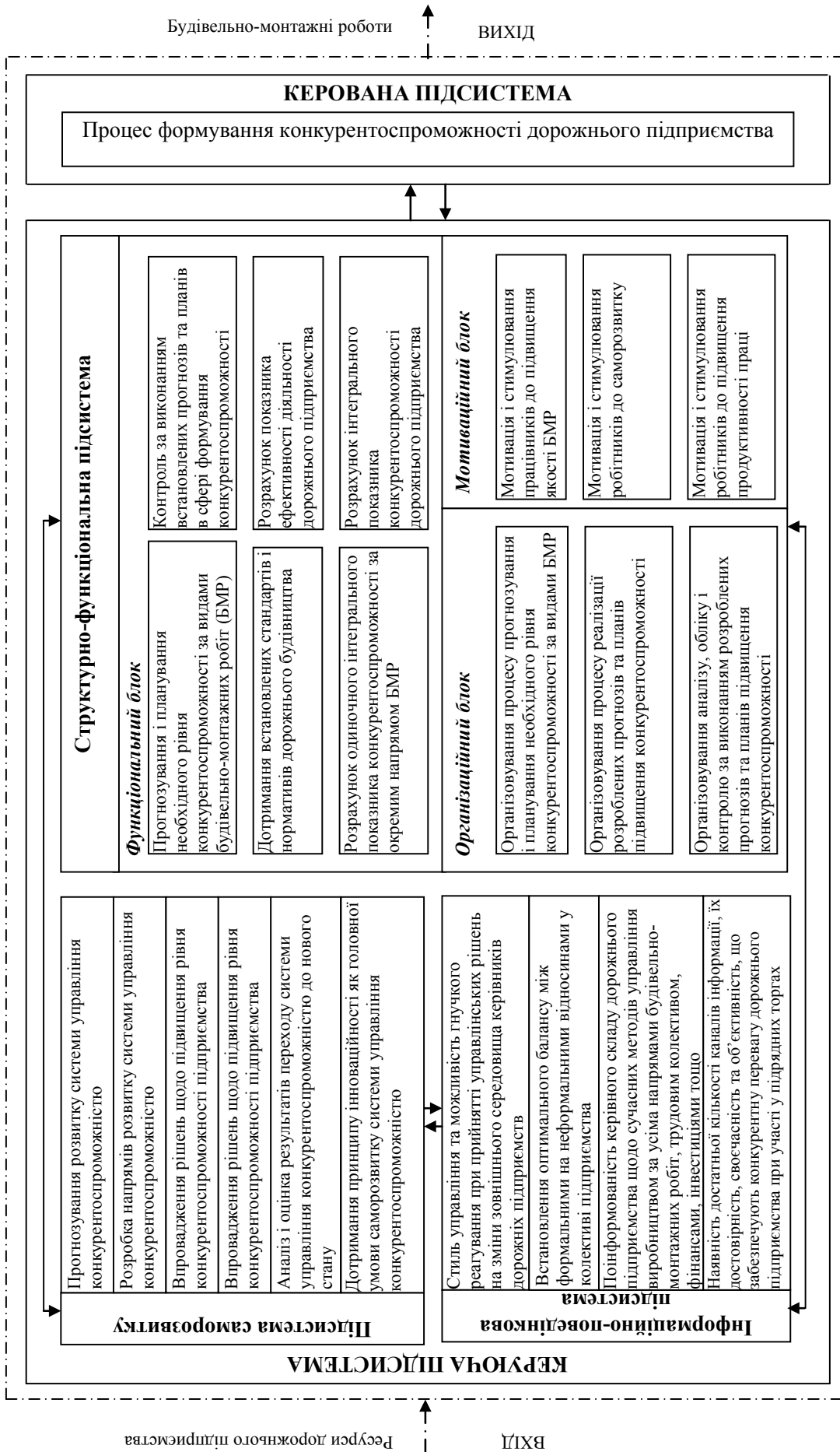


Рис. 1. Система управління конкурентоспроможністю підприємства дорожнього господарства

Джерело: розроблено за результатами дослідження автора

використання, своєчасно координувати роботу з розробки комплексних планів в межах стратегічних пріоритетів розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. Впровадження запропонованої системи управління конкурентоспроможністю дозволить підвищити ефективність роботи підприємств дорожнього господарства у сучасних умовах підрядного ринку.

Запропонована в роботі характеристика основних напрямів взаємодії суб'єкта та об'єкта управління конкурентоспроможністю підприємств дорожнього господарства дозволить конкретизувати в межах базової, виробничої та ринкової конкурентоспроможності

підприємств дорожнього господарства призначення таких напрямів, що у свою чергу спростить розуміння сутності управлінського впливу керуючої системи та допоможе зрозуміти її практичну спрямованість за умов стабільності та економічної кризи.

---

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Токар І.І. Теоретичні засади побудови системи управління конкурентоспроможністю підприємств дорожнього господарства / І.І. Токар // Економіка. Фінанси. Право. Щомісячний інформаційно-аналітичний журнал. – 2014. – № 7. – С. 13-17.