

УДК 338.2: 656.2

М. І. МІЩЕНКО^{*1}, Т. В. ПОЛІШКО^{*2}^{1*} Каф. «Економіка та менеджмент», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В.Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, 49010, Дніпропетровськ, Україна, тел. +38 (056) 373 15 80, e-mail: mmi@ua.fm^{2*} Каф. «Економіка та менеджмент», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В.Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, 49010, Дніпропетровськ, Україна, тел. +38 (056) 373 15 99. e-mail: tata_polis@ua.fm

УПРАВЛІНСЬКА МОДЕЛЬ ДОМІНУЮЧОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ НА РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Вступ: Домінуючою організацією транспортного ринку можна назвати організацію, що з урахуванням масштабів виробництва матеріальної продукції або надання послуг може суттєво впливати на споживчу ініціативу користувачів транспортних послуг та діяльність конкурентів. **Мета:** Дослідження управлінської моделі організації транспортного ринку, що володіє високими конкурентними компетенціями. **Результати:** У відносинах домінуючої організації до промислового підприємства переважає націленість на витяг монополі ренти й має місце обмеженість мотивації в максимізації корисності угоди для контрагента (промислового підприємства). Надлишок влади дає можливість домінуючій організації «примусити» підприємство платити надлишкові витрати на користь одержання даною організацією додаткових доходів. Негативними наслідками монополі влади пануючої організації є також перекручування цінових пропорцій, створення штучних обмежень входу на ринки, заміщення реальних інвестицій інвестуванням у збереження надзвичайного стану на ринку. Механізм управління й координації, що діє в цей час в області транспорту й транспортній промисловості, поки ще поступається по своїй ефективності навіть тому механізму управління, що діяв при соціалізмі, незважаючи на те, що вже є істотний досвід функціонування в ринковій економіці. **Висновки:** Основні напрямки трансформації підприємств в ринковій економіці, полягають у: відтворенні цілісності в управлінні підприємствами транспорту й транспортної промисловості, обмеження приватної економічної влади окремих організацій і породжуваних ними рентних доходів, ліквідація штучних обмежень входу на ринки; реструктуризація власності на промислові підприємства з метою додання їй більшої відкритості й прозорості.

Ключові слова: домінуючі транспортні організації, ринок, управлінська модель, менеджмент.

Постановка проблеми в загальному вигляді

Сутність домінуючої організації на транспортному ринку (далі ДОТР) виходить із передумови, що виступаючі на транспортному ринку організації з об'єктивних та суб'єктивних причин не рівні в економічних відносинах. Деякі з цих організацій мають можливість, використовуючи власний потенціал, нав'язати економічну політику іншим організаціям, не виходячи за межі правового поля.

ДОТР можна назвати організацію, що з урахуванням масштабів виробництва матеріальної продукції або надання послуг може суттєво впливати на споживчу ініціативу користувачів транспортних послуг та діяльність конкурентів [2]. Саме тому ДОТР має можливість не тільки активно взаємодіяти з факторами прямого впливу оточуючого зовнішнього середовища, а й корегувати стратегічні напрями розвитку деяких з них [3]. Даний тип ор-

ганізації економічно або технологічно примушує інші організації до пристосування. Встановлення економічного домінування відбувається примусово через рівень тарифів або обсяг надання послуг, які пропонує ДОТР. Але можливі ринкові ситуації, коли домінування реалізується через методи нецінового впливу – більш досконала технологія та висока якість послуг, що пропонуються.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано рішення даної проблеми й на які опираються автори

Господарюючі суб'єкти транспортного ринку функціонують і взаємодіють один з одним з метою отримання у результаті господарської діяльності максимальної вигоди [4]. Форми й шляхи максимізації доходів є результатом інституціональної структури національної еко-

номіки та системи сформованих економічних взаємин [6].

Обрана організаційно-правова форма й характер взаємин між господарюючими суб'єктами, є результатом організаційного відбиття домінуючих форм одержання доходів у даній економічній формації [1].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, яким присвячується дана стаття

Важливий вплив на формування потенціалу ДОТР робить зовнішнє середовище прямого й непрямого впливу.

В умовах переходу від командно-адміністративної системи, у якій зароджувалось й формувалось більшість транспортних організацій України, до ринково-орієнтованої економічної формації відбулося ослаблення зовнішніх обмежуючих чинників діяльності колишніх соціалістичних підприємств [7]. З часом все гостріше почали проявлятися надлишки влади вищого менеджменту. Домінуючим агентом, що приймає стратегічні рішення щодо господарської діяльності ДОТР, став формальний лідер з авторитарним стилем управління – директор [5].

Метою даної статті є дослідження управлінської моделі ДОТР, що володіє високими конкурентними компетенціями.

Виклад основного матеріалу

Результат тривалого накопичення надлишків влади вищого менеджменту проявився у монополізації організаційної влади директором. Це призвело до можливості одержання таких індивідуальних доходів, розміри яких виходять за рамки економічної ефективності й доцільності. Інституціональні умови відкрили можливість одержання доходу, величина якого перевищує валовий продукт учасника виробничого процесу. Названі форми доходу далі представимо як рентні доходи домінуючого агента ДОТР.

Трансформація національної економіки, перехід до нових умов господарювання розкрив можливість для ефективного менеджменту одержання таких форм регулярних рентних доходів, в таких розмірах, що не можливі в «депресивній» економіці. Зі збільшенням обсягів рентних доходів, в порівнянні з розміром нор-

мованого доходу, для основної частини менеджменту рента стає домінуючим джерелом отримання доходу, що з часом стає специфічним мотиватором економічної поведінки. З часом домінуючою в діяльності менеджера ДОТР стає ренто-орієнтована поведінка, що підміняє собою продуктивну діяльність в результаті економічної активності організації.

Наслідком таких тенденцій в управлінні транспортними організаціями є формування економіки рентного типу, де захоплення ренти з периферії економічних відносин переходить у центр системи економічних інтересів та визначає місію і цілі діяльності.

Аналіз показав найбільш вигідну форму максимізації індивідуальних доходів - захоплення ренти за рахунок контролю над виробничими та економічними потоками підприємства. Джерелом ренти менеджменту (домінуючого агента) підприємства став дохід приватних посередницьких організацій опосередковуючих ці потоки.

Під впливом такої ситуації традиційні для власника або менеджменту форми доходів у вигляді дивідендів, росту курсової вартості акцій, заробітної плати, що безпосередньо залежать від ефективності діяльності підконтрольного підприємства надбали значення другорядного мотиватора. У власника такої організації, або представника менеджменту з'явилась подалена мотивація стосовно традиційних мотиваційних орієнтирів у вигляді зростання прибутку, активів організації. З точки зору ДОТР одержання підприємством прибутку носить підпорядкований характер стосовно прибутку організації, його контролюючої. Достатній рівень прибутку підконтрольного підприємства, на думку домінуючих агентів, полягає лише в обсязі коштів, необхідних для забезпечення економічно стійкості підприємства, його виробничо-економічного потенціалу.

Інша точка зору полягає в усвідомленні того, що безпосереднє джерело індивідуального доходу – рівень прибутку підконтрольної організації. Через це і метою економічної діяльності власника та представника менеджменту стає ефективне використання активів для збільшення рівня доходу, що прямо або опосередковано пов'язано з домінуючими агентами ДОТР.

Рентний інтерес домінуючих агентів ДОТР, під впливом вищезгаданої ситуації спрямовано

на підпорядкування активів підконтрольного підприємства цілям збільшення його валового доходу, через який проходять матеріальні, інформаційні, економічні потоки ДОТР.

Це основна причина домінування ДОТР над підприємством через підкорення інтересів власника або менеджера інтересам збільшення доходу організації. З часом організація, що починала свою діяльність як посередниця, набуває особливих рис ДОТР відносно підконтрольного підприємства, чії виробничі, технічні, економічні ресурси вона контролює.

Таким чином прояв ефекту домінування посередницької організації в організації транспортного ринку є відображенням керівної ролі рентних доходів для домінуючих агентів ДОТР.

Сутність панування корениться у накопиченні надлишку влади стосовно інших економічних агентів. Панування ДОТР стосовно підконтрольного підприємства проявляється в таких формах.

По-перше: спочатку пануюча роль ДОТР стосовно підприємства виникає як монопольна влада. Домінування посередницьких доходів виникло як результат створення штучних монополій, спрямованих на добування даного доходу. Штучна монополія ДОТР виникає через створення менеджментом привілейованих умов при покупках або продажах продукції та послуг підприємств. Ще одна причина появи штучної монополії - примусова прив'язка державними службовцями виробничих і економічних потоків підприємства до певної ДОТР.

По-друге: контроль над фінансовими потоками підприємства привів до того, що при «вимиванні» фінансових ресурсів підприємств, паралельно йшла концентрація коштів на рахунках посередницьких організацій. Результат – монополія ДОТР на грошові ресурси, при відсутності таких у підприємства. Без доступу до грошових ресурсів організації, підприємство в сформованих умовах найчастіше не в змозі самостійно здійснювати як інвестиційну, так і звичайну господарську діяльність. Це основна причина економічної залежності підприємства від ДОТР.

По-третє: монополія на грошові ресурси привела до прямого та опосередкованого домінування організації при придбанні акцій приватизованих підприємств. В решті склалася ситуація, коли джерелом коштів у процесі приватизації промислових підприємств з'явилися

фінансові ресурси цих же підприємств, перенесені у посередницькі структури.

По-четверте: концентрація у ДОТР грошових ресурсів, монопольне положення її доступу на ринки приватизації привели до виникнення зустрічного інтересу представників бізнесу й держави. Це призвело до фінансових можливостей впливу з боку ДОТР на державні рішення, а також до прямого проникнення у владу. Відбулося зрощування, взаємопроникнення приватно – державних інтересів.

ДОТР представлена в економічній системі України посередницькою організацією, суттєво впливає на стан національного економіки.

Посередницька організація як ДОТР має обмежені можливості в області ефективного розподілу й використання суспільних ресурсів, і реформування підприємств.

Це проявляється в такому. Особливість інтересу посередника стосовно підконтрольного підприємства полягає в тому, що останній носить нестійкий і обмежений характер. Відсутній економічний інтерес до реформування, диверсифікації виробництва. В центрі економічної зацікавленості - лише окремі кластери виробничого процесу які прямо впливають на випуск високорентабельної продукції. Причин тому декілька. Основна - відсутність мотивації посередницьких організацій у напрямі розвитку та реалізації інноваційних проектів та рішень.

Особливості мотивації поведінки ДОТР стосовно підконтрольного підприємства, впливають з її монопольної влади. Монополія посередника впливає на мотивацію поведінки монополіста, що проявляється у послабленні стимулів до ефективної економічної діяльності. У відносинах ДОТР до відокремленого підприємства переважає націленість на витяг монопольної ренти й має місце обмеженість мотивації в збільшенні результативності угоди для контрагента. Надлишок влади дає можливість ДОТР заохотити підприємство сплачувати надлишкові витрати на користь одержання ДОТР додаткових вигід. Негативні наслідки монопольної влади ДОТР проявляються у вигляді створення штучних обмежень, додаткових бар'єрів входу на ринки, заміщення реальних інвестицій інвестуванням у збереження надзвичайного стану на операційному ринку.

Виключне положення ДОТР стосовно підконтрольного підприємства, з'явилося результатом прагнення до захоплення ренти. З

часом така ситуація набула зворотного напрямку. Існування ДОТР в якості економічної організації, господарюючого суб'єкта, вимагає наявності рентних доходів як запорука її цілісності, сенс існування. Наслідком стало організаційне закріплення рентних доходів і рендо-орієнтованого мотивації в економічній діяльності.

Грошові потоки від реалізації продукції підприємства концентруються не на рахунках підприємства-виробника, а на рахунках посередницьких організацій. Це породжує відому нестійкість фінансового становища підприємства, його організаційну незавершеність, відсутність цілісності в первинній ланці господарської системи, якою є підприємство. Виникають розриви між управлінням реальним виробництвом, з одного боку, і управлінням виробничими й товарними потоками продукції, що концентрується на організації, з іншої сторони. Звідси відома розірваність у управлінні транспортним виробництвом як цілісним комплексом. Це призводить до виникнення надлишкових ланок у регулюванні виробництва й високих трансакційних витрат прийняття рішень, зниження ефективності управління на підприємстві.

ДОТР посередницького типу може зосереджувати як монополіст або власник значну владу над виробництвом. Разом з тим, власність припускає відповідальність перед суспільством. Відповідальність припускає наявність механізму соціального контролю за використанням виробничих комплексів, що перебувають у приватній власності. Це особливо важливо, коли мова йде про великі транспортні, промислові підприємства, від дієздатності яких залежить рішення соціальних проблем, стан зайнятості, екологічна ситуація тощо. Через це країни з розвинутою економікою законодавчо передбачають процедури обмеження приватної влади над великим виробництвом, неупередженості, прозорості й відкритості процесу управління. Разом з тим, комерційна організація, як домінуючий власник, являє собою структуру, практично повністю закрити для соціального контролю. Зокрема це означає втрату контролю за доходами від власності.

Централізація приватної економічної влади дозволяє ДОТР занижувати власні витрати з основної діяльності. Таким чином, ДОТР не несе всієї суми соціальних витрат, яких вимагає

виробництво даного ресурсу. У результаті виникає надлишковий попит з боку ДОТР на ресурси для витягу ренти. З іншого боку ДОТР, скорочуючи власні витрати, примушує підприємство й суспільство в цілому нести надлишкові витрати. Збільшення витрат продуктивного поведіння веде до обмеження пропозиції економічних ресурсів. В підсумку порушується нормальний кругообіг ресурсів і рівновага на ринку економічних ресурсів, що проявляється в стійкому дефіциті. Звідси виникає також внутрішня обмеженість, суперечливість і нестійкість економіки рентного типу. Форми прояву такої нестійкості розкриваються у постійній боротьбі між приватними владними групами за доступ до ресурсів з метою одержання ренти, а також у боротьбі за домінування на ринку.

Але, виходячи з сформованих в Україні господарських умов, ДОТР виконують також значні позитивні функції, що проявляються у ролі ДОТР по відношенню до підконтрольних підприємств як сполучна ланка між підприємствами. Мова йде не тільки про економічне посередництво, а здебільшого про роль ДОТР як власника акцій технологічно залежних підприємств одного ринку.

В нинішніх умовах ДОТР для більшості підприємств виступає як джерело грошових ресурсів поповнення оборотних коштів і засобів виробництва.

Це є основним фактором високоефективного характеру діяльності ДОТР в національній економіці України.

Визначена форма організації транспортного ринку створює однозначно більш ефективний мотиваційний механізм розподілу ресурсів. Тепер все більше проявляється пряма економічна зацікавленість у покращенні ефективності діяльності підприємства на коротко-, середньо-, та довгострокову перспективу.

Але визначаючи поточний рівень ефективності господарюючого суб'єкта на основі зіставлення з найкращими з реально можливих економічних альтернатив, тип організації ринку, що виріс з потреб обслуговування рентних інтересів економічних і політичних агентів і заснований на ДОТР посередницького типу, не створює механізму координації й мотивації, при якому досягається найкраще використання суспільних ресурсів і, в підсумку, визначається малоефективним.

Висновки по даному дослідженню. Перспективи подальших розробок у даному напрямку

На підставі викладеного можна зробити висновки, що необхідна трансформація існуючої організації транспортного ринку. Основні напрямки трансформації, з позиції даного дослідження, полягають у наступному: відтворення цілісності в управлінні підприємствами транспорту й транспортної промисловості; перехід домінуючої ролі в організації ринку до промислових і транспортних підприємств, орієнтованих на інноваційну активність; обмеження приватної економічної влади окремих організацій і породжуваних ними рентних доходів, ліквідація штучних обмежень та бар'єрів входу на ринки; трансформація власності на промислові підприємства з метою додання їй більшої відкритості й прозорості. Змінити існуючу організацію ринку означає змінити мотивацію поведінки його учасників. Зміна мотивації поведінки може відбутися, по-перше, у результаті природних економічних процесів: вичерпаність ресурсів і джерел рентних доходів, коливання цін тощо. Це означає, що завжди має місце природна еволюція ринкової організації в бік відбору більш ефективних форм господарюючої організації. По-друге,

зміна мотивації є результатом зміни інституціонального середовища, під впливом якого формується співвідношення витрат і вигід альтернативних варіантів поведінки. Формування інституціональної структури є результатом свідомої економічної політики уряду.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Акофф Р. Планирование будущего корпорации [текст] / Р. Акофф. – М.: Прогресс, 1985. – 258 с.
2. Аксёнов И.М. Маркетинг на объектах транспорта : Монография. – Нежин : ООО «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2006.- 336 с.
3. Вакульчик О.М. Корпоративне управління: економіко – аналітичний аспект: [Монографія] /О.М. Вакульчик. – Дніпропетровськ : Пороги, 2003. – 343 с.
4. Гвишиани Д. М. Организация управления [текст] / Д. М. Гвишиани. – М. : МГТУ им. Баумана, 1998. – 452 с.
5. Лепейко Т.І. Реінжиніринг бізнес-процесів : навч. посіб. / Т.І. Лепейко . – Х. : Вид. ХНЕУ, 2009.
6. Мильнер Б.З. Теория организации [текст] / Б. З. Мильнер. – М. : ИНФРА, 1998. – 754 с.
7. Момот Т.В. Вартісно-орієнтоване корпоративне управління: від теорії до практичного впровадження: [Монографія] / Т.В. Момот. – Харків : ХНАМГ, 2006. – 289 с.

М. И. МИЩЕНКО*¹, Т. В. ПОЛИШКО*²

¹*Каф. «Экономика и менеджмент», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, 49010, Днепропетровск, Украина, тел. +38 (056) 373 15 80, e-mail: mmi@ua.fm

²*Каф. «Экономика и менеджмент», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, 49010, Днепропетровск, Украина, тел. +38 (056) 373 15 99, e-mail: tata_polis@ua.fm

УПРАВЛЕНЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ ДОМИНИРУЮЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Введение: Доминирующей организацией транспортного рынка можно назвать организацию, с учетом масштабов производства материальной продукции или предоставления услуг может существенно влиять на потребительскую инициативу пользователей транспортных услуг и деятельности конкурентов. **Цель:** Исследование управленческой модели организации транспортного рынка, обладающий высокими конкурентными компетенциями. **Результаты** В отношениях доминирующей организации к промышленному предприятию преобладает нацеленность на извлечение монопо-ной ренты и имеет место ограниченность мотивации в максимизации полезности сделки для контрагента (промышленного предприятия). Избыток власти позволяет доминирующей организации «заставить» предприятие платить избыточные расходы в пользу получения данной организацией дополнительных доходов. Негативными последствиями монопо-льной власти гос-

подствующей организации также искажения ценовых пропорций, создание искусственных ограничений входа на рынки, замещение реальных инвестиций инвестированием в сохранение чрезвычайной ного состояния на рынке. Механизм управления и координации, действующий в настоящее время в области транспорта и транспортной промышленности, пока еще уступает по своей эффективности даже тому механизма управления, который действовал при социализме, несмотря на то, что уже есть существенный опыт функционирования в рыночной экономике. **Выводы:** Основные направления трансформации предприятий в рыночной экономике, заключаются в: воспроизведении целостности в управлении предприятиями транспорта и транспортной промышленности, ограничение частной экономической власти отдельных организаций и порождаемых ими рентных доходов, ликвидация искусственных ограничений входа на рынки; реструктуризация собственности на промышленные предприятия с целью придания ей большей открытости и прозрачности.

Ключевые слова: доминирующие транспортные организации, рынок, управленческая модель, менеджмент.

М. I. MISHCHENKO ^{1*}, T.V.POLISHKO ^{2*}

1* Dep. «Economy and management»; Dnipropetrovsk national university of railway transport named after academician V. Lazaryan; 49010 Ukraine, Dnipropetrovsk, Lazaryan st., 2; +38 (056) 373 15 80; e-mail: mmi@ua.fm

2* Dep. «Economy and management»; Dnipropetrovsk national university of railway transport named after academician V. Lazaryan; 49010 Ukraine, Dnipropetrovsk, Lazaryan st., 2; +38 (056) 373 15 99; e-mail: tata_polis@ua.fm

MANAGEMENT MODEL OF DOMINANT ORGANIZATION AT THE TRANSPORT MARKET

Introduction: The dominant organization is the one that due to the scale of its activities and influence has exceptional resistance to impact on consumers of transport services and on competitors. **Objective:** The study of management model of a transport market organization that has high competitive competencies. **Results:** The dominant organization in relation to the industrial enterprise is determined to gain the monopoly rent having the limited motivation to maximize the transaction benefits for the counterparty (industrial enterprises). Excess power enables the dominant organization to "force" the company to pay the extra cost for the organization to obtain additional income. The negative consequences of the dominant organization's monopoly power is also distortion of price structures, creation of artificial constraints as to the market entering, substitution of real investment with investment in preserving the emergency state at the market. Management and coordination mechanism currently in force in transport service and transport industry is still inferior by its effectiveness even to the management mechanism that acted under socialism, despite the fact that there is already significant work experience in the market economy. **Conclusions:** The main directions of enterprise transformation in the market economy are as follows: recovery of integrity in the management of transport enterprises and transport industry, restriction of private economic power of individual organizations and the rental income generated by them, elimination of artificial restrictions as to the market entering; restructuring enterprise ownership to give it greater openness and transparency.

Keywords: dominant transport organizations, market, management model, management.

Надійшла до редколегії 14.11.2014 р.

Рекомендована до друку к.е.н. М. В. Гненним, к.е.н. О. М. Гудковим.