

более 60% слияний и поглощений не окупает вложенных средств, более 50% компаний отстает в своем развитии от других субъектов рынка и распадается, менее 20% компаний достигают целей объединения, относительная производительность финансово-промышленных групп снижается.

Применяемые в российской практике подходы к интеграции предприятий основаны не на учете изменения внешних факторов, оценке возможных преимуществ и недостатков объединения, разработке стратегии интеграции, обосновании состава компании и объединяемых видов деятельности, а, преимущественно, на возможности приобретения активов (их дешевизне, недооценке) и технологической взаимосвязи. Анализ практических подходов к интеграции, применяемых в России, показал, что основными критериями выбора субъекта для интеграции являются технологическая совместимость, специфичность активов, дешевизна продажи др. В теории формирования и управления интегрированными образованиями, как свидетельствует рассмотрение различных концепций, не разработан комплексный подход, учитывающий многообразие факторов (внешних и внутренних), определяющих эффективность конкурентоспособность компаний.

Недостаточно исследованы факторы, обуславливающие проблемы, кризисные явления, распад интегрированных компаний. Часто неэффективность и распад интеграционных образований вызваны тем, что при их формировании не учитывались возможные изменения рынков после объединения. На основе эмпирического анализа особенностей формирования российских интегрированных структур, классификации предпосылок, мотивов интеграции в зависимости от характеристик внешней и внутренней среды нами было выявлено, что факторы внешней среды, выступающие как предпосылки объединения хозяйствующих субъектов, не всегда учитываются при планировании интеграции. В основном мотивы интеграции: стремление "сесть" на денежные потоки других предприятий, спекулятивные мотивы, снижение транзакционных издержек, "привязка" поставщиков или потребителей, налоговые мотивы, желание получить синергетический эффект от использования трансфертных цен; хозяйствующих субъектов.

На основе анализа российской практики формирования и функционирования интегрированных компаний, причин неэффективности деятельности интеграционных образований и их распада, определено, что одной из важнейших причин проблем функционирования и распада является необоснованный, случайно сложившийся состав участников объединения. Выявлена закономерность: когда в процессе интеграции или в деятельности компаний рыночные факторы недостаточно учитываются, промышленные группы не могут реализовать преимущества интеграции, а действие негативных последствий интеграции усиливается;

На базе обобщения теоретико - методологических и практических подходов к обоснованию интеграции определены существенные недостатки методологии и действующей российской практики

формирования интеграционных образований, состоящие в том, что: отсутствует комплексность при исследовании мотивов интеграции; не учитываются преимущества и недостатки интеграции с конкретным субъектом, влияние внешних маркетинговых факторов и возможность объединения различных сфер деятельности на разных стадиях развития компаний; интеграция не рассматривается как стратегия поведения компании на рынке. Практическое применение многих подходов затруднено и неэффективно, поскольку в них сужена область оценки необходимых для принятия решения об интеграции факторов.

Работа представлена на научную конференцию с международным участием «Секция "Молодых ученых и студентов"», 19-26 февраля 2005г. Хургада (Египет).

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ МОРСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РЕГИОНА (МТКР)

Николаева Н.К., Давыдова А.Л.

*Балтийская Государственная Академия,
Калининград*

Эффективность управления МТКР может характеризоваться нахождением показателей его деятельности в пределах заданных параметров в течение определенного времени. Уровень установленных параметров зависит от специализации производственно-хозяйственной системы, грузооборота, материально-технической базы и т.п., а частота изменений этих параметров определяется рядом факторов внешнего и внутреннего порядка.

Вопросам управления развитием производственного потенциала морского транспортного комплекса региона уделяется значительное внимание: разрабатываются и реализуются бизнес-планы, включающие планы реконструкции и технического перевооружения, механизации и автоматизации, совершенствуются организационные структуры управления.

Эффективность регулирующей деятельности требует четкой регламентации использования инфраструктуры морского транспортного комплекса региона на базе экономических и правовых методов с целью улучшения координации и взаимодействия подразделений, применения современных технологий, повышения коэффициентов использования имеющихся мощностей и др. Именно в этом направлении федеральные органы обладают наибольшими регулирующими возможностями, способствуя развитию инфраструктуры морских портов, припортовых станций, железнодорожных подъездных путей, контейнерного парка, систем связи. В числе регулирующих задач – контроль за соблюдением правил смешанных перевозок, финансовой дисциплины и борьба со злоупотреблениями (необоснованный отказ в приеме груза к перевозке или перевалке, требования их оплаты на территории страны в иностранной валюте, завышенные тарифы, надбавок, невыполнение требований,

регламентированных соответствующей документацией). Таким образом, хотя федеральные органы непосредственно не регулируют деятельность морского транспортного комплекса, а его развитие является задачей транспортных предприятий и организаций и, отчасти, региональных властей, нынешнее Министерство транспорта, соответствующие департаменты могут содействовать развитию МТКР путем финансовой поддержки объектов, имеющих наиболее важное значение для экономики или влияющих на решение крупных региональных проблем и задач.

Одним из основополагающих признаков, характеризующих изменения сущности и форм управления морским транспортным комплексом региона в целом и техническим развитием его инфраструктуры в частности, является то, что теперь управление сосредоточено непосредственно в руках трудовых коллективов, являющихся собственниками не только средств производства, но и результатов своего труда. Однако перераспределение функций между государственными органами и МТКР происходит во-первых поэтапно, во-вторых неодинаково для его подсистем различных форм собственности. Эти функции государством реализуются через амортизационную политику, которая стимулирует приобретение и использование новой техники, прогрессивных технологий, ускоренную замену излишнего, негодного оборудования. Функции морского транспортного комплекса региона реализуются через планирование и управление погрузочно-разгрузочными и транспортно - складскими работами. В процессе передачи функций от государства к подсистемам МТКР наблюдаются сбои, т.к. государственные организации не желают выпускать ряд полномочий из своего ведения, а администрация подразделений не всегда умеет и может воспользоваться предоставляемыми возможностями. Именно этим и можно объяснить неудовлетворительное положение, сложившееся с развитием и адаптацией морского транспортного комплекса региона к нововведениям и условиям внешней среды.

Для обеспечения прогресса в этой области необходимо предусмотреть следующее:

1. В системе управления комплексным развитием обязательно должна найти свое место функция управления процессами адаптации МТКР к условиям внешней среды и нововведениям.

2. Во всех технических приобретениях, осуществляемых в морском транспортном комплексе как в краткосрочных, так и долгосрочных программах, должен быть предусмотрен рост мощности производственного потенциала, способствующий повышению его адаптации к нововведениям и потребностям рынка.

3. Все управленческие решения и действия должны быть подчинены единой цели – удовлетворению потребительского спроса.

Важным направлением совершенствования процесса управления морским транспортным комплексом региона является использование накопленного в развитых странах опыта модернизации

технической базы и приспособления ее к текущим и стратегическим потребностям рынка.

Реконструкция МТКР сопровождается весьма существенными изменениями во всех сферах инновационной деятельности. Снижение уровня инновационной деятельности в России обусловлено негативными условиями развития предпринимательства и недостаточной эффективностью конкурентной, тендерной и контрактной систем распределения государственных заказов на инновационные проекты. Объективная причина такой ситуации – отсутствие методологической документации программно-целевой системы управления инновациями, т.к. последняя становится самостоятельным видом профессиональной деятельности. В условиях рыночной экономики инновации должны способствовать интенсивному развитию морского транспортного комплекса, обеспечивать ускорение внедрения последних достижений науки и техники, более полному удовлетворению разнообразных высококачественных услуг. Другими словами, необходимо всемерное укрепление связей администрации морского транспортного комплекса региона с наукой. Должно быть установлено не эпизодическое участие научных работников в разработке каких-либо отдельных проектов, а постоянное, комплексное, всеохватывающее участие научных коллективов институтов, университетов, академий в каждодневной работе МТКР, в решении его проблем. В связи с этим, целесообразным можно считать заключение долгосрочных хозяйственных договоров, которые бы восполняли пробелы в научных разработках для МТКР и обеспечивали эффективное функционирование вузовской науки. Очевидно, что в этих условиях важную роль в обеспечении эффективности инновационных процессов играет формирование правильно организованной экономической системы, которая предполагает постоянное обучение и повышение квалификации работающих. Такое обучение должно быть постоянным, поскольку инновационная деятельность влияет на период востребованности той или другой квалификации. Необходимо также учитывать, что не всю имеющуюся квалификацию используют работники в процессе своей деятельности. Скрытая квалификация может быть выявлена тогда, когда персонал перемещается на новые должностные позиции или задействуется на новых функциональных ролях (имеется ввиду ротация кадров). Еще одной формой повышения квалификации может быть обмен кадрами между морскими портами Калининградского региона.

Работа представлена на III научную конференцию с международным участием «Экономическая наука. Актуальные проблемы фундаментальных исследований», 19-26 февраля 2005г. Хургада (Египет) Поступила в редакцию 24.01.2005г.