

УДК 005:625.1/5

МЕТОДИКА ОЦІНКИ РІВНЯ СПРИЙНЯТТЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІНСЬКИХ ІННОВАЦІЙ ПІДПРИЄМСТВАМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Мушнікова С.А., ст. викладач (НМетАУ)

На підставі проведеної інтегрованої оцінки адаптивної гнучкості промислових підприємств залізничного транспорту обґрунтована доцільність впровадження на них системи управлінських інновацій.

Ключові слова: управлінська інновація, інтегрована оцінка, доцільність впровадження, підприємства залізничного транспорту.

Постановка проблеми. Транспортний сектор національної економіки відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни, адже розвинена транспортна система є передумовою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності країни і якості життя населення. Стабільне і ефективне функціонування залізничного транспорту повинно забезпечувати необхідні умови обороноздатності, національної безпеки, цілісності держави, підвищення рівня життя населення, валютних надходжень до України. Але привертає увагу значний рівень фізичного та морального зношення основних фондів транспорту (на кінець 2010 р. становив 85,7%), тоді як обсяги введення в дію нових фондів галузі скоротилися у 2010 р. вдвічі порівняно з попереднім роком (відповідно, 9384 та 18124 млн. грн.). Оновлення виробничих фондів галузей транспорту (насамперед, локомотивів, вагонів тощо) напряму залежить від розвиненості вітчизняних промислових підприємств залізничного транспорту, тому ефективність використання потенціалу транспортної інфраструктури необхідно оцінювати через взаємодію та взаємозалежності галузей економіки, які створюють його та використовують.

Одним з основних факторів підвищення рівня інфраструктури залізничного транспорту є впровадження інновацій через формування системи управлінських інновацій на підприємствах.

Аналіз сучасних публікацій. Питанню формування управлінських інновацій суб'єктів господарювання приділено достатньо уваги вітчизняними економістами-науковцями: Ареф'євої О.В. [2], Прохорової В.В. [4, 5], Дикана В.Л. [6], Прохорової Ю.В. [3] та ін. Але на сьогодні недостатньо уваги відведено обґрунтуванню доцільності їх впровадження саме на промислових підприємствах залізничного транспорту.

Метою роботи є обґрунтування доцільності впровадження управлінських інновацій на

підприємствах залізничного транспорту через оцінку інтегрального показника адаптивної гнучкості суб'єкта господарювання.

Виклад основного матеріалу. Для оцінки доцільності впровадження системи управлінських інновацій на промислових підприємствах залізничного транспорту автором пропонується послідовність та зміст етапів методики розрахунку інтегрованого показника адаптивної гнучкості (рис. 1, рис. 2), тобто здатності підприємств адаптуватися до внутрішніх та зовнішніх факторів впливу на їх діяльність. Аналітичний етап, який безпосередньо пов'язаний з формуванням інформаційного простору побудови інтегрованої оцінки, відіграє важливу роль і направлений на створення системи фактичних показників діяльності підприємства за видами діяльності на певний момент часу. Основними принципами (властивостями) формування системи показників для розрахунку інтегральної оцінки за звітністю підприємств мають бути визнані такі: адекватність системи показників завданням дослідження, тобто можливість за їх допомогою забезпечити побудову інтегральної оцінки стану економічних систем; наявність інформаційного забезпечення для розрахунку значення показників, проведення динамічного і просторового порівняльного аналізу; можливість чіткого визначення алгоритмів розрахунку показників, що забезпечує тотожність їх економічного розуміння та тлумачення при використанні різними фахівцями; забезпечення накопичення статистичної бази стосовно рівнів показників в динаміці, що з часом може стати інформаційною передумовою розробки спеціальних критеріальних моделей (рейтингових систем) діагностики економічних систем; охоплення показниками усіх найважливіших напрямів (сфер) оцінки економічних систем, в яких повинні знаходити віддзеркалення всі явища, що притаманні їх діяльності; оптимальна чисельність показників з кожного напряму дослідження, виключення зі складу системи показників, що дублюють один одного (тобто за цими

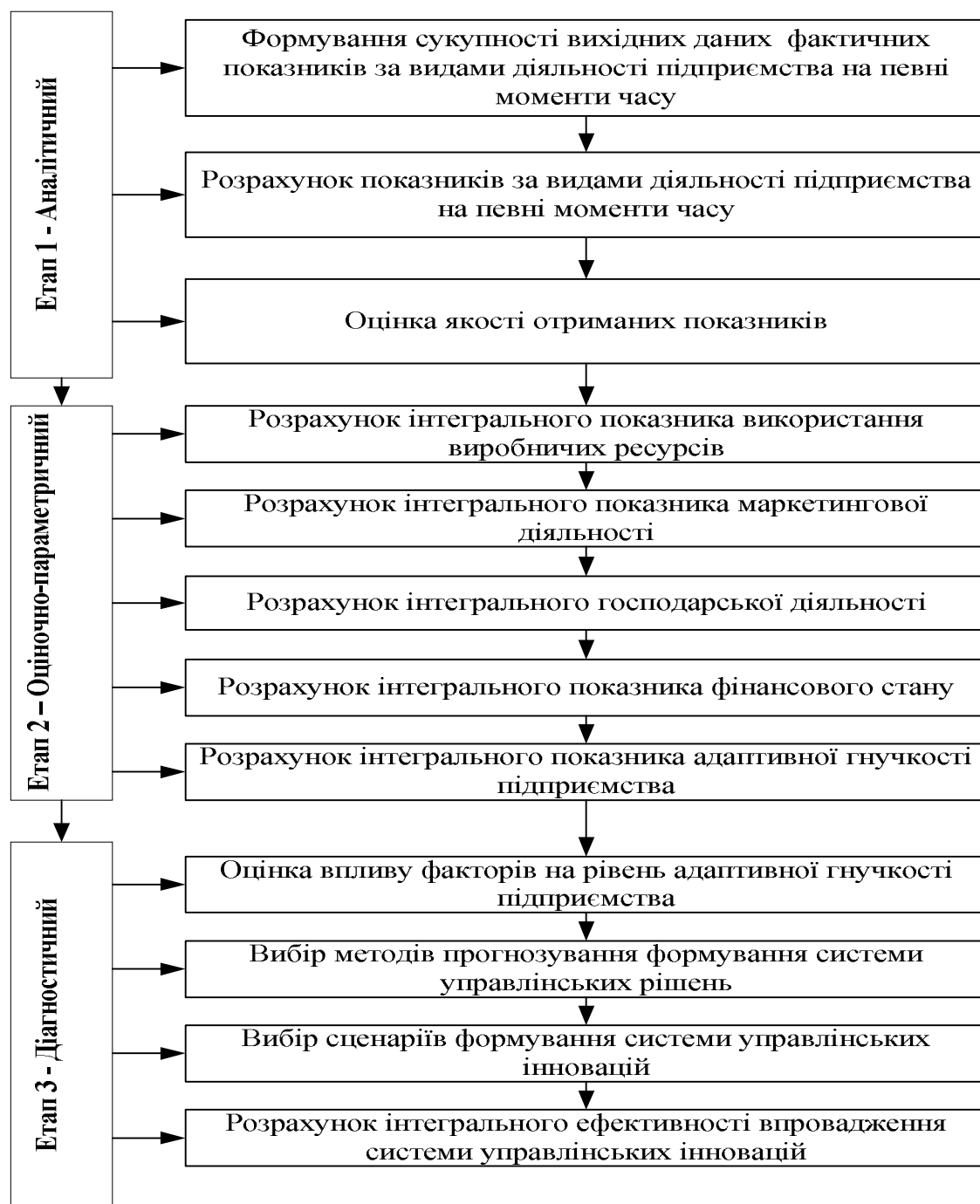


Рисунок 1 - Послідовність та зміст етапів формування системи управлінських інновацій на підприємстві

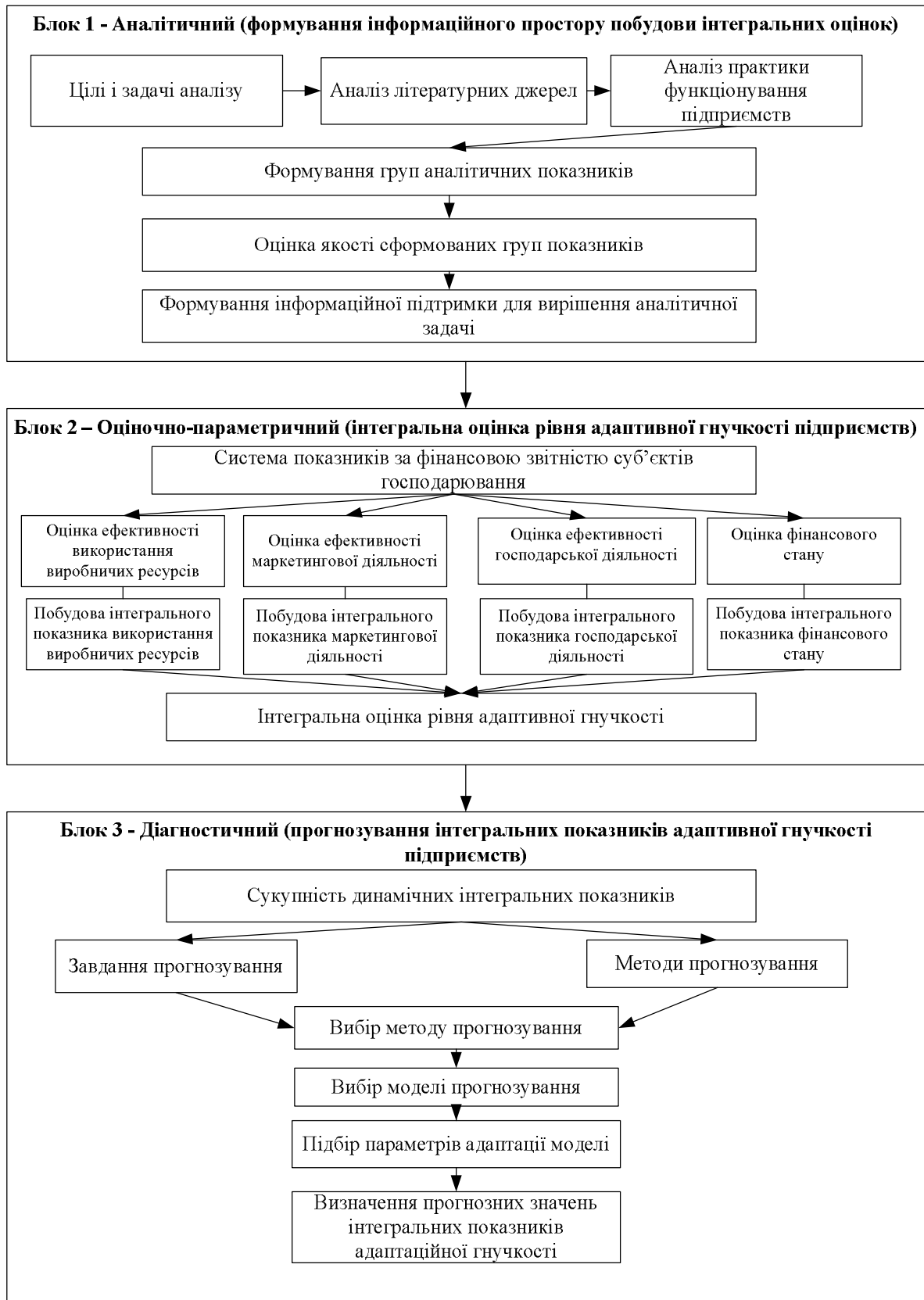


Рисунок 2 - Загальна методична схема інтегральних оцінок адаптивної гнучкості підприємства

показниками можна отримати тожоний за економічним змістом аналітичний висновок; можливість чіткого та однозначного визначення негативного значення (критеріальної межі) або негативної динаміки (напрямку зміни), які можуть використовуватись як база для ідентифікації показника; гнучкість системи показників (може розширюватися до вимог користувачів) та їх інтегрованість відповідно до потреб програмно-цільового управління [5].

Проаналізовані підходи і методи побудови системи показників, тією чи іншою мірою прийнятні для визначення інтегральної оцінки адаптивної гнучкості підприємств, яку доцільно застосовувати при розробці рейтингів, в формуванні системи управлінських інновацій. До найпростіших детермінованих і стохастичних методів розрахунку інтегральних показників можна віднести: середню арифметичну стандартизованих значень; бальну оцінку; суму фактичних показників; геометричну середню; суму відстаней до величини еталону тощо.

Успішному застосуванню методології перешкоджає виняткова особливість українських підприємств щодо тіньової діяльності, значних демографічних змін в динаміці та збитковості; параметри моделей, розраховані на моментних та інтервальних показниках поточного періоду, призводять до того, що реальні показники в динаміці не мають нічого спільного з тими (минулими), які використовувались для побудови алгоритму [4, 5].

Враховуючи те, що майже всі показники для оцінки інтегрального показника адаптивної гнучкості підприємств є відносними величинами, необхідною процедурою вимірювання є попереднє нормування (стандартизація) відібраних показників, яке забезпечує порівнянність та

співставність сформованої інформаційної бази.

У роботі пропонується методика оцінки рівня адаптивної гнучкості підприємства за допомогою інтегрального показника (I), що визначається за формулою:

$$I = \sum_{i=1}^n \lambda_i * R_i \quad (1)$$

де λ_i - коефіцієнт, що відображує значущість функціональної складової;

R_i - величина частинного критерію за i -тою функціональною складовою;

n - число функціональних складових потенціалу економічного розвитку підприємства.

Поряд із перевагами, пов'язаними з простотою інтерпретації отриманих результатів, дана методика має низку недоліків. Так, наприклад, відсутні будь-які рекомендації щодо формування системи оціночних показників; не визначені види локальних функцій; для оцінки загального рівня адаптивної гнучкості використовується лінійна модель, що не завжди адекватно описує динаміку аналізованих процесів. Графічна інтерпретація отриманих оцінок допомагає кращому сприйняттю і характеризує не тільки поточний стан підприємства, але і той стан адаптивної гнучкості, до якого варто прагнути. Цей підхід дає можливість провести аналіз різномірних факторів, що визначають стан підприємства і тенденцій його розвитку.

На підставі запропонованої методики оцінки адаптивної гнучкості проведена її оцінка на промислових підприємствах залізничного транспорту (табл. 1), рівень інтегрального показника адаптивної гнучкості підприємств залізничного транспорту подано на рис. 3.

Таблиця 1

Інтегральний показник адаптивної гнучкості підприємств залізничного транспорту за 2003 – 2010 рр.

Підприємства	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1	2	3	4	5	6	7	8	9
ВАТ «Запорізький механічний завод»	0,000	0,000	0,000003	0,000000	0,000004	0,437963	0,000002	0,000063
ВАТ «Івано-Франківський локомотиворемонтний завод»	0,000007	0,000003	0,128144	0,000004	0,439970	0,884624	9,002681	10,756840
ВАТ «Дніпропетр. завод електротехнічного обладнання»	0,000000	0,000003	0,000000	0,000004	-0,000018	0,000001	-0,000001	0,000001
ЗАТ «Артемівський електротехнічний завод»	0,002387	-0,002173	0,000000	0,000277	0,494527	0,044430	0,060908	0,036407
ВАТ «Світлофор»	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000	4,903347	-2,980901	-0,003255

Продовження табл.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
ВАТ "Дніпропетровський тепловозремонтний завод"	0,000001	1,944526	0,562873	0,002241	0,017158	0,522714	0,000000	0,000000
ПАТ "Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів"	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000	-0,000001	0,257823
ВАТ "Гайворонський тепловозремонтний завод"	0,000577	0,000000	0,025673	0,000005	0,007769	0,567607	0,006636	0,007165
ВАТ "Ізюмський тепловозремонтний завод"	-0,022847	-0,438273	0,000225	0,001847	0,000000	-0,341979	-0,002047	3,924101
ВАТ "Київський електровагоноремонтний завод ім.Січневого повстання 1918 року"	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000	0,000003	0,000003	0,000000	6,645206
ВАТ "Львівський локомотиворемонтний завод"	0,009838	0,001044	0,002056	0,142799	3,462086	4,042542	0,000000	7,408547
ЗАТ "Сімферопольський електротехнічний завод"	3,176541	2,360840	-8,408443	1,246187	-2,075836	0,053093	0,674764	-11,4927
ВАТ "Дніпропетровський стрілочний завод"	0,000001	0,000013	0,000001	0,000251	0,000160	0,040993	0,025396	10,173753
ВАТ "Трансмаш"	-0,000114	0,000016	0,000000	0,000000	-9,41653	-8,571	-13,6	7,3419
ВАТ Київський електротехнічний завод "Трансигнал"	-0,004928	-0,000045	0,031406	2,297708	-0,2419	-1,032677	-0,0490	-3,626662
ВАТ "Харківський електротехнічний завод "Трансв'язок"	0,000000	0,000000	-0,000001	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000	0,022755

Об'єктом дослідження обрані промислові підприємства залізничного транспорту, які входять до складу Українського об'єднання «Укрзалізпром»: підприємства з ремонту рухомого складу, дрезин, колісних пар, електричних машин, двигунів внутрішнього згорання, з виготовлення стрілочного обладнання, продукції автоматики, телемеханіки, зв'язку, комплектуючих і запасних частин з усіх видів рухомого складу.

Розрахунок інтегрального показника адаптивної гнучкості відбувався на підставі чотирьох груп показників: ефективності використання виробничих ресурсів; ефективності маркетингової діяльності; ефективності господарської діяльності та фінансового стану, які запропоновані автором і не є вичерпними для інших цілей дослідження.

Результати розрахунків свідчать про різнобічну спрямованість до сприйняття рівня адаптивної гнучкості в динаміці. Найкращі показники інтегральної оцінки спостерігаються в 2010 році, внаслідок покращення економічної ситуації в країні. Із 16-ти підприємств тільки на трьох отримані від'ємні значення показника в 2005, 2007 та 2009 роках. Це свідчить про недостатній рівень прийняття управлінських рішень. Майже нульовий рівень інтегрального показника адаптивної гнучкості підприємств залізничного транспорту характеризує необхідність впровадження кардинальних дій для підвищення цього рівня і результатів діяльності взагалі, що потребує формування системи управлінських інновацій на підприємствах.

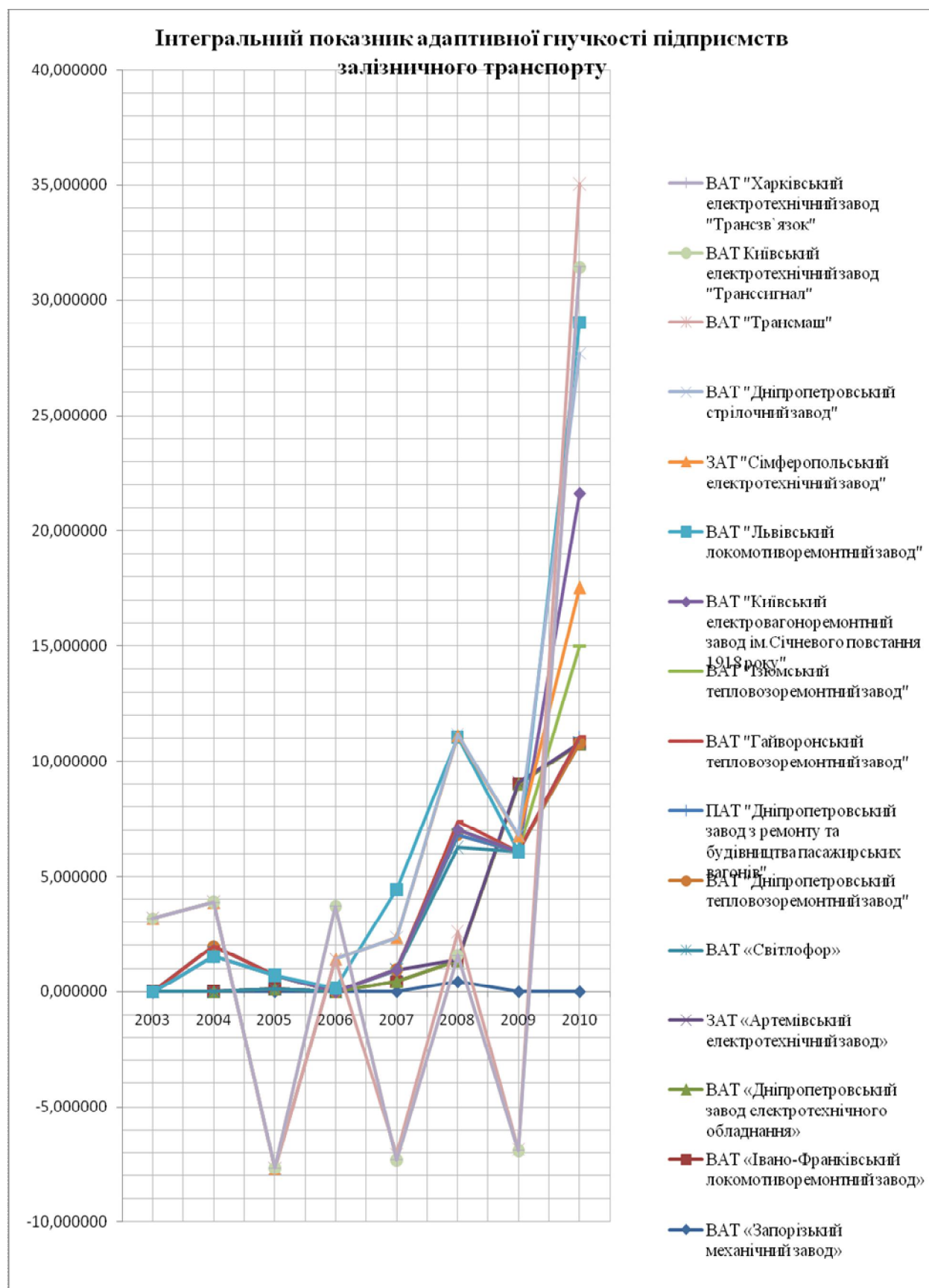


Рисунок 3 - Рівень інтегрального показника адаптивної гнучкості підприємств залізничного транспорту

Висновки. Поєднуючи в собі основний методичний інструментарій системи управління промисловим підприємством залізничного транспорту та інноваційним управлінням, управлінська інновація повинна мати наступні основні складові: цілі та задачі, принципи, функції, форми та методи.

На сьогодні основною метою функціонування промислових підприємств залізничного транспорту є здатність їх пристосування до зміни зовнішніх та внутрішніх факторів впливу і швидка реакція до впровадження гнучких методів, насамперед, в управлінні щодо більш тривалого розвитку підприємств, тобто бути адаптивно гнучкими. Тому саме це є основною ціллю впровадження управлінських інновацій на рівні загальних стратегічних та тактичних цілей управління підприємством залізничного транспорту.

Для отримання об'єктивних результатів діяльності суб'єктів господарювання за необхідне вважаємо впровадження методів інтегральної оцінки за видами діяльності.

Пропонована методика інтегральної оцінки адаптивної гнучкості підприємства знайшла відображення в розрахунках й отриманих результатах діяльності промислових підприємств залізничного транспорту, а саме, низький рівень адаптивної гнучкості протягом 2003-2010 років майже по всіх підприємствах. На підставі отриманих результатів можна зробити висновки про доцільність формування й впровадження на промислових підприємствах залізничного транспорту системи управлінських інновацій для підвищення рівня їх конкурентоспроможності та покращення результатів діяльності.

Анотація. На основі проведеної інтегральної оцінки адаптаційної гнучкості промислових підприємств залізничного транспорту обґрунтована цілесобразність впровадження на них управлінських інновацій.

Ключеві слова: управлінська інновація, інтегральна оцінка, цілесобразність впровадження, підприємства залізничного транспорту.

Summary. On the basis of an integrated assessment of adaptation flexibility industrial railway request about free transport expediency of introducing them to the management of innovation.

Keywords: management innovation, integrated assessment, feasibility of implementation, the company of rail transport.

Стан економічного розвитку України та промислових підприємств показав необхідність змін саме в системі управління та орієнтацію на інноваційний розвиток. Впровадження системи управлінських інновацій дозволить підприємствам вийти на новий рівень конкурентоспроможності, бути більш гнучкими та адаптуватися до змін факторів які впливають на їх діяльність.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. – К.: НІСД, 2011. – 37 с.
2. О.В. Ареф'єва. Управління економічною стійкістю підприємств / О.В. Ареф'єва, О.М. Городянська [Текст]: Монографія. - К.: Видавництво Європейський університет, 2011. 230 с.
3. О.В. Ареф'єва. Антикризове управління підприємством / О.В. Ареф'єва, Ю.В. Прохорова [Текст]: Монографія. - Львів: Укр. академ. друкарства, 2011 – 252 с.
4. О.В. Ареф'єва. Управління розвитком економічних систем: теорія, механізми регулювання та управління / О.В. Ареф'єва, В.В. Прохорова [Текст]: Монографія. – Харків: УкрДАЗТ, 2010. – 301 с.
5. В.В. Прохорова. Економічний розвиток підприємств: теоретико-методологічний аспект [Текст]: Монографія. – Харків: УкрДАЗТ, 2010. – 523с.
6. В.Л. Дикань. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: Монографія / В.Л. Дикань, В.О.Зубенко. – Харків: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Маковоз О.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.