

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, рынок грузовых перевозок, конкурентоспособность, партнерско-конкурентный подход.

**Summary.** In the article the organizationally-economic terms of increase of competitiveness of national railways are reasonable at the market of freight transportations in the modern terms of management and the necessity of forming of modern paradigm of management is well-proven by a competitiveness.

**Keywords:** railway transport, market of freight transportations, competitiveness, partner-competition approach.

*Рецензент д.е.н., професор ДЕГУТ Колесникова Н.М.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 334.012.82:656.2

### УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ БУДІВЕЛЬНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ З ПОЗИЦІЇ СИСТЕМНО- ІНТЕГРАЦІЙНОГО ПІДХОДУ

*Чупир О.М., к.е.н., доцент (ХНТУБА)*

*Розкрито системно-інтеграційний підхід до управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту шляхом визначення його організаційного, процесного та ситуаційного аспектів.*

**Ключові слова:** система, системний підхід, інтеграція, потенціал

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** Майбутнє залізничного транспорту України пов'язано з реалізацією стратегічних рішень, серед яких реформування галузі та впровадження великомасштабних інвестиційно-інноваційних проєктів.

Найбільш актуальним в теперішній час є організація швидкісного пасажирського руху, розбудова міжнародних транспортних коридорів з урахуванням вектору національної політики на Схід-Захід; формування вітчизняної логістично-транспортної системи; об'єднання з іншими суб'єктами транспортної мережі при формуванні єдиної транспортної системи України.

У зв'язку з зазначеним постає завдання управління розвитком будівельного потенціалу підприємств залізничної галузі, що сприятиме розбудові залізничного транспорту в ринкових умовах господарювання.

**Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми.** Питання розвитку будівельного потенціалу підприємств залізничного транспорту досі залишилися поза увагою провідних вчених. До переліку напрямків їх наукового пошуку стосовно діяльності залізничного транспорту входили: соціально-економічний потенціал суб'єктів галузі

(Чебанова О.П. [1]), їх транспортний потенціал (Якименко Н. В. [2]), інноваційний (Воловельська І.В. [3]) та виробничий потенціали (Дикань В.Л., Панчишин Я.М. [4]) тощо. Відсутність теоретичних підходів до сутності будівельного потенціалу, механізмів управління його розвитком, методик оцінки формує певний інтерес до цієї сфери наукового знання. А тому *метою статті* є розкриття системно-інтеграційного підходу до управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту шляхом визначення його організаційного, процесного та ситуаційного аспектів.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Інтеграційні процеси і структурні зміни, що відбуваються в сучасному суспільстві, зачіпають його ключові сфери: бізнес, науку та освіту. З'являються на цьому тлі інтегративні комплекси, які є структурами нового, мережного типу, відмітною ознакою яких є горизонтальні зв'язки. Ці структури здатні впливати як на інститути науки, освіти та бізнесу, так і на систему суспільних відносин в цілому, породжуючи інноваційні практики управління.

Будь-яка галузь пізнання потребує визначення теоретичного базису. Таким для теорії управління є підходи до управління, серед яких ключова роль належить системному підходу.

Систему як сукупність відносно замкнених систем, які взаємодіють між собою в умовах відкритого зовнішнього середовища та які отримують внаслідок цього нові, емерджентні якості, яких не має окрема локальна система, пропонує визначати Міронова Н.І. [5, с. 11].

На думку Бідняка М.І. та Біліченко В.В., система є не просто сукупністю одиниць, коли кожна частка керується законами причинного зв'язку, що діє на неї, а сукупністю відносин між цими елементами. Це в цілому визначає структуру системи, де існує матеріалізована частина – об'єкт та абстрактна частина – сукупність організаційних відносин між елементами об'єкта [6, с. 32].

Функціонування системи характеризується такими категоріями як функції, склад, структура, конструкція, поведінка та розвиток системи.

Функції - це властивості системи, необхідні для досягнення мети в заданому середовищі. Відношення до реалізації мети розмежовує всі властивості систем на три класи: функціональні, дисфункціональні та нейтральні. Таке визначення функції виходить з необхідності врахування функціональної ролі, як складу, так і структури, причому не тільки в конструкційному аспекті, а й у динамічному. Іншими словами, функціональні властивості повинні виявлятися як для елементів конструкції і відносин між ними, так і для процесів поведінки і розвитку системи, а також відносин між цими процесами.

Склад - це безліч функціональних елементів системи. Для динамічних систем термін «склад» має окрім конструкційного змісту ще й динамічний. У динамічному аспекті як елементи складу виступають функціонально-орієнтовані процеси поведінки та розвитку систем.

Структура - це безліч функціональних відносин між елементами системи. Поняття структури також є характеристикою не тільки конструкції, але і динаміки систем, позначаючи в другому випадку безліч відносин між системними процесами, необхідних для досягнення мети.

Конструкція системи - це єдність її складу і структури. Будучи відносно стабільною і довготривалою стороною системи, вона повинна відповідати як вимогам функціонування, так і розвитку. Оскільки функціонування системи може здійснюватися в кількох напрямках, причому ці напрями зазвичай розрізняються як за своєю значимістю для вирішення протиріч, так і за частотою і характером реалізації, то, очевидно, конструкція, як інваріантний щодо функціонування «зріз» системи, повинна бути орієнтована на все поле напрямків функціонування з урахуванням характеру, питомої ваги і значимості кожного з них.

Поведінка - це динаміка системи, яка здійснюється в межах існуючого типу її

організації.

Розвиток - це зміна організації системи.

Функціональну орієнтованість системи, її поведінку та розвиток визначають такі фактори як, по-перше, ресурсне та інформаційне забезпечення; по-друге, відкритість та доступність інформації до елементів системи; по-третє, перетворення управлінської інформації безпосередньо в функціональні ефекти; по-четверте, взаємодія між ресурсно-інформаційним забезпеченням, управлінням та виконанням [188, с. 38].

Завдяки складності відкритих систем в їх межах можливе утворення різноманітних структур. При цьому дисипація грає при утворенні структур конструктивну роль. Це підтвердив І. Пригожин ввівши термін «дисипативні структури», які є відкритими нелінійними нерівноважними системами, в яких можуть виникати нові структури. Дисипативні системи є окремими випадками процесів самоорганізації за рахунок виникнення нових структур. Причиною цього процесу є зовнішні впливи, які переходять визначену критичну межу та збільшують ентропію (як міру невизначеності та неорганізованості) системи.

Потенціал, або можливості, системи є основою ефективності її діяльності. Тому підвищення потенціалу системи є першочерговим завданням. Проблема управління системою спрощується, якщо система володіє кількісно великим потенціалом і можливістю його використання за необхідністю (використання певних елементів в потрібний час та невикористання але збереження в працездатному стані тих елементів, які в певний час непотрібні). Маневрування потенціалом систем та її оптимальне використання забезпечується завдяки можливості концентрації сил, коштів і ресурсів на окремих ділянках діяльності системи в стислі терміни.

Встановлюючи важливість системного підходу у пізнанні та перетворенні суспільства, В.Г.Афанасьєв виокремлює наступні його аспекти:

- системно-елементний, який відповідає на питання стосовно компонентів системи;
- системно-структурний, який розкриває засоби взаємодії компонентів системи;
- системно-функціональний, який надає уявлення про функції системи та її елементів;
- системно-інтегративний, який розкриває фактори збереження та розвитку системи;
- системно-процесуальний, який відображує процеси, які мають удосконалюватися з метою збереження цілісності системи, її удосконалення та розвитку;
- системно-комунікаційний, який надає

явлення про механізми горизонтальної та вертикальної взаємодії системи з іншими системами [7, с. 85].

Системний підхід дозволяє розглянути об'єкт як цілісну систему, де є взаємозалежність системи в цілому від її елементів та навпаки, взаємозалежність елементів між собою. Важливою характерною рисою системи є її складність, що обумовлюється внутрішньою закономірністю системи, її просторовою структурою і властивостями процесів, які протікають в її межах. Збільшення складності системи до критичного рівня обумовлює необхідність внесення змін в її управління, у тому числі за рахунок його децентралізації.

Однією з основних рис системи є її організованість. Звернення до загальної теорії організації дозволяє зазначити такі методи збільшення організаційного ефекту дії системи:

1) метод локалізуючої концентрації дії, який забезпечує організаційний ефект дій системи за рахунок їх концентрації на вузькому напрямі, що дозволяє збільшити інтенсивність впливу на об'єкт та зменшити величину сил опору цим впливам;

2) метод масируючої концентрації дії, який виражає необхідність для освоєння чи руйнації об'єкта такої кількісної концентрації сил та засобів системи, щоб відносний опір об'єкта в заданому інтервалі часу виявився нижчим одиниці;

3) метод динамічної концентрації дії, який виражає можливість збільшення потужності впливу на об'єкт за рахунок вивільнення на протязі малого інтервалу часу потенціалу елементів системи;

4) метод фокусууючої концентрації дій, який визначає сфокусованість всіх потенційних можливостей системи на вирішенні актуальних протиріч або, іншими словами максимально можливе підпорядкування всіх дій системи її цілі. Фокусування дій системи є найважливішим сутнісним моментом, який дозволяє визначити високий або низький рівень організації системи та проаналізувати ефект дії системи при незмінних обсягах ресурсів, які використовуються. Процес фокусууючої спрямованості дій визначається функціональною доповнюваністю елементів системи, яка забезпечується максимальною узгодженістю та взаємодією елементів системи в досягненні кінцевої мети.

Термін «інтеграція» до управління підприємством в наукових працях минулих років часто підмінявся поняттям «системний підхід». Застосування системного підходу в організаціях найчастіше зводиться до статички, до побудови структури та функцій організації. Використання концепції систем як би передбачало, що досить один раз визначити межі, елементи і зв'язку

системи, щоб вони постійно були присутні в процесі функціонування підприємства. Однак реальна практика показала, що просто констатації наявності системи, єдності організації мало, потрібні підходи, механізми реального об'єднання всіх елементів підприємства в єдину систему. Поступово до менеджерів прийшло розуміння того, що одного системного підходу для ефективного, сильного менеджменту недостатньо, і необхідно впроваджувати й інтеграційні процеси. Одними з перших за необхідності застосування в управлінні фірмами інтеграційних підходів висловилися М.Мескон, А. Альберт, Ф. Хедоурі [8].

Інтеграційний підхід до управління націлений на дослідження і посилення взаємозв'язків між:

а) окремими підсистемами і компонентами стратегії підвищення конкурентоспроможності організації;

б) стадіями життєвого циклу об'єкта управління (стратегічний маркетинг, НДДКР, організаційно-технологічна підготовка виробництва, виробництво та інше);

в) рівнями управління по вертикалі (світове співтовариство, країна, регіон, місто, фірма, її підрозділи);

г) суб'єктами управління по горизонталі.

Основною метою інтегрованого функціонування бізнес-суб'єктів є вирішення власних тактичних і (або) стратегічних завдань шляхом залучення та використання можливостей підприємства - партнера.

Взаємодія господарюючих суб'єктів - є інтеграційним, якщо воно:

- протікає між двома і більше суб'єктами у певних інституційних рамках, які задають способи, механізми і структури економічної взаємодії;

- засноване на єдності цілей, інтересів та економічної політики суб'єктів;

- припускає узгодженість дій і відсутність суперництва;

- формує стійкі зв'язки, засновані на ієрархії (підпорядкуванні) або рівноправності суб'єктів;

- припускає повторюваність, відтворення даного типу відносин між суб'єктами;

- призводить до формування нового суб'єкта, який функціонує як єдиний комплекс, інтегрованої структури.

Системно-інтеграційна теорія підприємства, яка пропонується Клейнером Г.Б., об'єднує процесний, організаційно-інституційний та «подійний» аспекти функціонування та побудови підприємства. У загальному вигляді функціонування і взаємодія підсистем підприємства в межах системно-інтеграційної теорії описується в термінах [9]:

- метаболізму, тобто обміну з навколишнім середовищем або, в більш вузькому сенсі, трансформації вхідних потоків у вихідні. Кожну з підсистем підприємства можна розглядати як, умовно кажучи, виробника деякого «продукту», що має товарну форму або форму послуги, який споживається усередині підприємства, а також за його межами. Кожне без винятків функціонує підприємство є продуцентом: профільної продукції; інститутів; знань; рішень, поведінкових прикладів; корпоративної культури та корпоративного менталітету. При цьому відповідна підсистема бере участь у «виробничому» процесі вищої підсистеми;

- репродукції, тобто відтворення основних характеристик системи;

- еволюції, тобто зміни основних характеристик системи, що відбувається в результаті еволюції самого підприємства в цілому у вигляді реакції на зміни зовнішнього середовища, так і під впливом на кожную підсистему відповідної підсистеми внутрішнього середовища;

- гармонізації внутрішнього простору системи, тобто забезпечення внутрішньої єдності, узгодженого функціонування та розвитку підсистем.

Таким чином, з огляду на теорію Клейнера Б.Г., підприємство розглядається як складна, багатопроесна і «багатопроесорна» система, в складі якої є центри управління та впливу.

Теоретичні положення, які викладено вище, дозволяють встановити доцільність застосування системно-інтеграційного підходу до управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту. Його сутність можна розкрити з точки зору системного та інтеграційного підходів до управління за допомогою схеми, представленої на рисунку.

Системно-інтеграційний підхід до управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту розкривається у трьох аспектах:

1) організаційний аспект - взаємозв'язок складових потенціалу за ресурсною та функціональною ознаками;

2) процесний аспект – узгодженість процесів, які забезпечують формування, реалізацію та розвиток будівельного потенціалу;

3) ситуаційний аспект - збереження життєздатності функціональних складових потенціалу в ситуації змін у внутрішньому та зовнішньому середовищі.

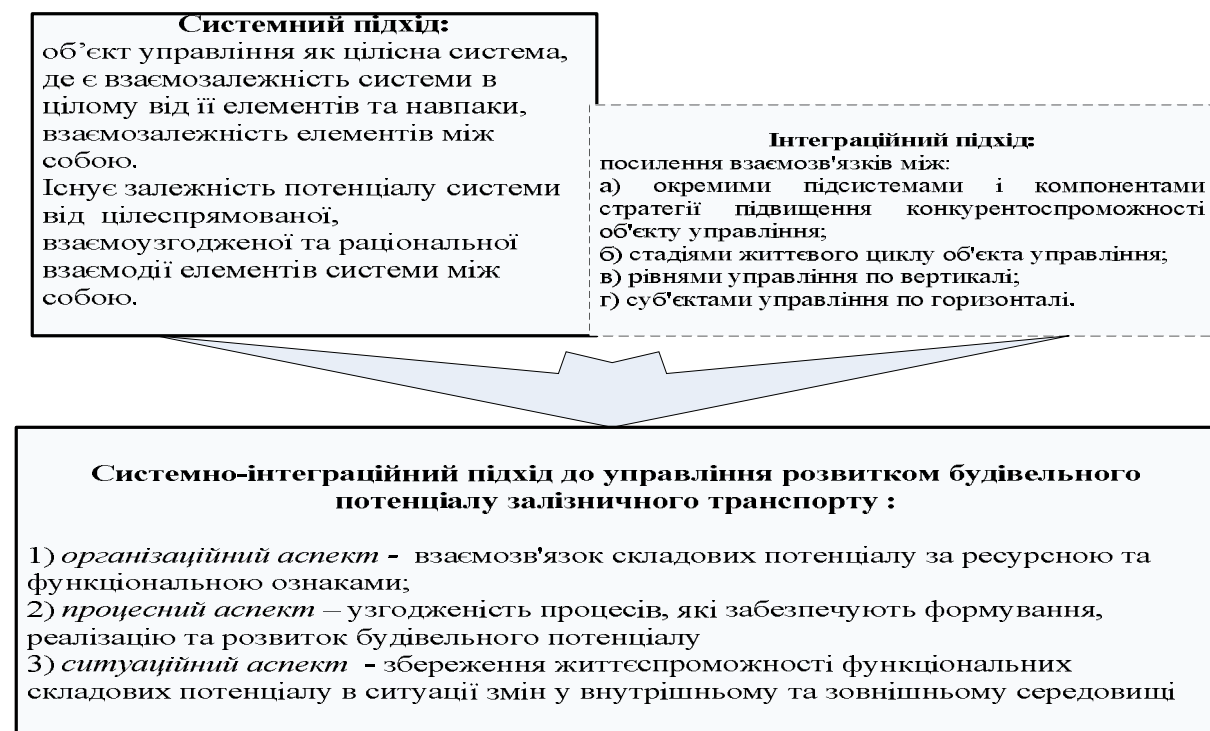


Рисунок – Аспекти системно-інтеграційного підходу до управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту

Джерело: авторська розробка

**Висновки.** Отже, системно-інтеграційний підхід до управління будівельним потенціалом залізничного транспорту України ґрунтується на його розгляді як складної системи. Її складність розкривається, перш за все, через функціональну різноманітність суб'єктів, які забезпечують формування, реалізацію та розвиток будівельного потенціалу залізничного транспорту.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Чебанова О.П. Розвиток соціально-економічного потенціалу залізничного комплексу: автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.03 [Текст] / О. П. Чебанова; Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2011. — 19 с.:

2. Якименко Н. В. Розвиток транспортного потенціалу залізничного транспорту в системі інтеграційних процесів [Текст]// Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. — Харків: УкрДАЗТ, 2009. - № 26. — С. 56-59.

3. Воловельська І.В. Вибір оптимальної інноваційної стратегії підприємств залізничного транспорту: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.04 [Текст] / І.В. Воловельська;

Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2008. — 20 с.

4. Дикань В. Л. Основи логістичної інтеграції при формуванні логістичних систем [Текст] / В. Л. Дикань, Я. М. Панчишин // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць. — Харків: УкрДАЗТ. — 2009. - № 26. — С.60–63.

5. Миронова Н.И. Введение в системный анализ: лекция и практикум / Н.И. Миронова. — Челябинск, 2004. — 28 с.

6. Бідняк М.Н. Виробничі системи на транспорті: теорія і практика: монографія / М.Н. Бідняк, В.В. Біліченко. — Вінниця: УНІВЕРСУМ-Вінниця, 2006. — 176 с.

7. Афанасьев В.Г. Системность и общество / В.Г. Афанасьев. — М.: Политиздат, 1980. — 368 с.

8. Мескон М.Х. Основы менеджмента./ Маскон М., Альберт М., Хедоури Ф. — М.: Дело, 1994. — 680 с.

9. Клейнер Г.Б. Системно-интеграционная теория предприятия и эволюционный поход [Электронный ресурс] / Г.Б. Клейнер. Режим доступа до статті: <http://www.kleiner.ru/skrepk/Systintegrenerprise.pdf>.

**Аннотація.** Раскрыт системно-интеграционный подход к управлению развитием строительного потенциала железнодорожного транспорта путем определения его организационного, процессного и ситуационного аспектов.

**Ключевые слова:** система, системный подход, интеграция, потенциал.

**Summary.** Discloses a system-integration approach to managing the development of building the capacity of railway transport by determining its organizational, processional and situational aspects.

**Keywords:** system, system approach, integration, potential.

**Рецензент** к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.  
**Експерт редакційної колегії** к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.