

УДК 337.4

**УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ
УПРАВЛЕНИЯ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ
МОРСКОГО ТРАНСПОРТА**

Пархоменко И.Н., аспирант (ОНМА)

Судоходные компании являются важнейшими составляющими транспортного комплекса страны. Они вынуждены работать в условиях конкуренции с другими отечественными и зарубежными компаниями, с перевозчиками, использующими другие виды транспорта. Вместе с тем, на результаты работы судоходной компании влияют многочисленные не всегда благоприятные факторы внутренней и внешней среды, остро стоит проблема обновления устаревшего флота, что сказывается на рентабельности рейсов и понижает производственно-финансовые показатели работы судоходных компаний.

Эффективность работы предприятия, его конкурентоспособность в значительной мере определяется качеством системы управления и всех ее составляющих. Изменение факторов внутренней и внешней среды, ревизия целей и задач деятельности предприятия должны находить адекватное отражение в системе управления организацией и представлять собой процесс реорганизации не оправдавших себя, а также тщательный поиск и освоение новых управленческих форм, технологий, средств и методов. Научно обоснованное формирование систем управления и их совершенствование является актуальной задачей адаптации хозяйствующих субъектов к требованиям рыночной экономики, конкурентной среды и залогом их успешной работы.

В процессе проектирования ставится задача создания такой структуры управления, которая бы наиболее полно отражала цели организации, т. е. речь идет о том, чтобы вновь созданная структура наилучшим образом позволяла организации взаимодействовать с внешней средой, продуктивно и целесообразно распределять и направлять ресурсы, удовлетворять потребности клиентов и достигать высоких результатов.

При совершенствовании систем управления целесообразно придерживаться следующих принципов:

1. Простота — обеспечение минимально возможного числа иерархических ступеней;
2. Адаптивность, т. е. способность изменяться в определенных пределах при изменении внешних и внутренних условий;
3. Увеличение самостоятельности при принятии решений;

4. Кратчайшие пути прохождения информации, оптимизация информационных потоков;

5. Рациональная степень централизации, при которой, с одной стороны, достигается специализация, а с другой — обеспечивается оперативность;

6. Разделение стратегических и оперативных функций;

7. Сочетание вертикальных (линейно-функциональных) и горизонтальных (программно-целевых) связей в управлении;

8. Расширение участия персонала в управлении.

Система управления тем более эффективна, чем более согласованы между собой все ее компоненты для достижения определенных (наилучших в каждой конкретной ситуации) результатов. Поскольку характеристика системы зависит от состояния ее частей и окружающей среды (подсистем, надсистем и равноправных систем), которые во многом обладают не только формальными или техническими, но и неформальными, социально-экономическими характеристиками и их поведение определяется собственными интересами, то строго фиксированные, жесткие структуры, планы, алгоритмы в данном случае не являются оптимальными.

УДК 656.61.076:005.932

**УПРАВЛЕНИЕ КОМПЛЕКСНОСТЬЮ
РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ
ПОДСИСТЕМЫ МОРСКОГО РЕГИОНА**

Примачев Н.Т., д.э.н., профессор (ОНМА)

В оптимизации управления предпринимательскими результатами флота или портов важнейшей проблемой становится совершенствование показателей на базе диверсификации целей развития и функционирования. В системе управления по характеру отражения эффективности следует различать две группы показателей: результативные — общий размер чистого дохода и его отношение на единицу ресурсов; предпринимательские — соотношение результатов и затрат. Для первой группы кредо достоверности — норматив или стандарты. Для второй — максимизация фондообразующих результатов.

Управление результатами и их оценка основывается на принципе расчета конечных результатов. Достаточно четко видна целесообразность отражать прирост параметров

подсистемы в форме интегрального эффекта. Он представляет собой алгебраическую сумму изменений стоимости объекта – эффект инвестиций и эффект функциональной деятельности за средневзвешенный нормативный срок службы, а также эффект грузовладельцев – снижение затрат на доставку и уменьшение потребности в оборотных средствах.

В современных методах оценки развития

морских транспортных предприятий отсутствует сопоставимость социальных результатов. Экономический результат в условиях нарастания дефицита человеческого капитала в системе морского транспорта следует рассматривать как одно из условий необходимости оптимизации социальных результатов. В любом случае возможность развития обуславливает предельную величину экономического эффекта (рис. 1).



Рис. 1. Система управления формированием сбалансированности транспортного комплекса

Это положение четко реализуется ведущими морскими державами на протяжении интенсивного, несмотря на цикличность, роста торгового флота.

В условиях экономической самостоятельности предприятий морского транспорта любой формы собственности совокупные затраты необходимо уточнять по изменениям степени использования производственного потенциала. Следует иметь

ввиду, что важнейшей задачей становится оптимизация добавленной стоимости относительно капитальных активов, а совокупность финансовых показателей отражает характер изменения базисного состояния предприятия. Принципиальная проблема, в конечном счете, сводится к обоснованию будущего состояния и выработки соответствующей стратегии.