

13. Дикань В.Л. Відтворення людського капіталу підприємств залізничного транспорту /В.Л.Дикань, Н.М.Корольова/ Економіка: проблеми теорії та практики: збірник наук. праць. - Дніпропетровськ: ДНУ, 2009.- №253.Т.І.- С.157-165.

14. Компанієць В.В. Стратегія людського розвитку та зміни у підготовці кадрів залізничного транспорту [Текст] /В.В.Компанієць/ Вісник економіки транспорту та промисловості. - №31.- 2010.- С.203-211.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Компанієць В.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*

УДК 005.591:656.2

ПРИЙНЯТТЯ УПРАВЛІНСЬКИХ РІШЕНЬ ЯК ЧИННИК ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Філатова Т.В., к.е.н., доцент (ДонІЗТ)

У статті розглянуто проблеми прийняття управлінських рішень для підвищення ефективності роботи залізничного транспорту. Запропоновано створення транспортно-логістичних кластерів, що дозволить підвищити конкурентоспроможність транспортних послуг.

Ключові слова: управлінське рішення, залізничний транспорт, ефективність, показник, транспортно-логістичний кластер, реструктуризація.

ПРИНЯТИЕ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Филатова Т.В., к.э.н., доцент (ДонИЖТ)

В статье рассмотрены проблемы принятия управленческих решений для обеспечения повышения эффективности работы железнодорожного транспорта. Предложено создание транспортно-логистических кластеров, что позволит повысить конкурентоспособность транспортных услуг.

Ключевые слова: управленческое решение, железнодорожный транспорт, эффективность, показатель, транспортно-логистический кластер, реструктуризация.

MANAGEMENT DECISIONS AS A FACTOR INCREASING EFFICIENCY IN RAIL TRANSPORT

Filatova T.V.

The theoretical questions of taking of management decisions for rise of efficacy of railway transport's work are considered in the article. Creation transport and logistic klusters is pretexted, it shell permit to rise of competitor of transport services.

Keywords: management decision, railway transport, efficacy, index, transport and logistic klaster, reorganization.

Постановка проблеми. В сучасних умовах трансформації економіки та виходу її з системної кризи особливої актуальності набуває розвиток залізничного транспорту як галузі, що об'єднує та стимулює розвиток інших галузей. Стрімкі зміни ринкової інфраструктури та підвищення рівня конкуренції у транспортній галузі потребує своєчасного та оперативного прийняття управлінських рішень.

Аналіз останніх досліджень. Проблемами розвитку та підвищення ефективності діяльності залізничного транспорту займалися Ходаковський

О.М. при дослідженні гносеології підвищення ефективності залізничного транспорту на основі теорії систем [8], Ейтутіс Г.Д. при аналізі реструктуризації залізниць України на основі галузево-регіональної моделі управління [2], Савчук І.В. при дослідженні впливу експортної орієнтації залізничного транспорту України на його розвиток [5], Калетник Г.В., Козловський С.І., Козловський В.С. при аналізі стійкості економіки як чинника безпеки та розвитку держави [3], Хвестик М.В., Бистряков І.В. при дослідженні парадигмального погляду на концепт стійкого розвитку України [7],

Кислого В.І., Жарика Т.В. при аналізі розвитку транспортно-логістичних кластерів в Україні [4].

Невирішені питання загальної проблеми.

Проте недостатньо дослідженими виступають проблеми прийняття управлінських рішень та їх вплив на ефективність роботи залізничного транспорту.

Мета дослідження. Метою дослідження виступають процеси прийняття управлінських рішень як чинника підвищення ефективності роботи залізничного транспорту.

Викладення основного матеріалу. В Україні перевезення вантажів залізницями у 2011 р. порівняно з 2009 р. збільшилися на 10,6%. Зросли обсяги перевезення таких номенклатурних груп вантажів: лісові вантажі – на 35,4%, будівельні матеріали – на 25,7%, нафта і нафтопродукти – на 12,7%, кокс – на 12,6%, залізна та марганцева руда – на 11,6%, хімічні і мінеральні добрива – на 10,4%, кам'яне вугілля – на 8,1%, чорні метали (з бруктом) – на 8,0%, цемент – на 3,6%. Обсяги перевезення зерна і продуктів перемелу скоротилися на 35,0%.

Підвищення ефективності роботи залізничного транспорту передбачає удосконалення процесів прийняття управлінських рішень та проведення інституційних перетворень, які обумовлені основними документами, що регламентують реформування залізничного транспорту України (Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту на 2007-2015 роки та Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2015 роки). Прийняття таких документів трактується як поступова реорганізація територіально-функціональної структури єдиного суб'єкта господарювання у вертикально-інтегровану [2, 3].

Але досвід сусідніх залізничних держав (Польщі, Румунії, Словаччини) показав, що ігнорування територіально-функціональної структурою управління та перехід до вертикальної моделі управління призводить до погіршення управляємості галузі.

І навпаки, поступове вдосконалення територіально-функціональної структури управління з одночасним існуванням як вертикально-інтегрованих, так і регіональних структур, створює умови для ефективного управління залізничним транспортом (приклад залізничного транспорту Німеччини) [2].

Прийняття управлінських рішень на залізничному транспорті повинно орієнтуватися на створення так званої «регіональної комплексності» для реалізації економічних, екологічних, науково-технічних завдань [2, 5].

Регіональна комплексність – це не просто агломерація і цілісність, це найвищий прояв взаємозв'язаного сполучення виробництва і інфраструктури в межах регіону.

Підвищення якості та оперативності прийняття управлінських рішень дозволяє удосконалити економічний механізм регіонального комплексоутворення, який повинен забезпечити:

додержання екологічної рівноваги, раціональне природокористування, виходячи з єдності, взаємозалежності всіх компонентів природного середовища, з урахуванням диверсифікації структури господарства регіону, ступеня розгалуженості, галузевого складу підприємств, характеру впливу застосовуваних технологій на оточуюче середовище;

комплексне, раціональне використання природних ресурсів, економічно ефективне видобування всіх корисних компонентів з родовищ мінеральної сировини, використання і утилізацію всіх супутніх продуктів і відходів виробництва, усієї вторинної сировини, що утворюється на території регіону незалежно від підпорядкованості і форм власності підприємств;

раціональне використання усіх трудових ресурсів регіону з врахуванням їх статевовікової, соціальної, професійно-кваліфікаційної та інших структур; регулювання економічними засобами міграційних процесів, забезпечуючи при цьому поєднання державних, регіональних та індивідуальних інтересів;

економію витрат за рахунок створення і раціонального використання загально-регіональної виробничої і соціальної інфраструктури, що обслуговує підприємства і організації усіх галузей народного господарства, усіх форм власності, нейтралізацію спроб створювати власні підприємства та елементи інфраструктури, що дублюють функції загально-регіональної інфраструктурної бази, об'єднання з цією метою коштів на часткових засадах різних підприємств;

раціональне використання товарно-матеріальних цінностей в межах району, в тому числі їх залишків, понаднормативних запасів, що утворюються на підприємствах і організаціях будь-якого підпорядкування, галузевої належності, форм власності;

ефективну реалізацію і просування в економіку держави, практику науково-технічних ідей та закінчених розробок, що народжуються в регіоні, передусім в рамках міждисциплінарних (як правило, найбільш продуктивних) досліджень, та передбачають міжгалузевий характер їх матеріалізації;

ефективне здійснення регіональних програм багатогалузевої структури за участю підприємств і організацій різних форм власності і підпорядкованості;

повне, безпечне та якісне забезпечення потреб регіону у перевезеннях пасажирів та вантажів [2].

Всі ці вимоги необхідно максимально враховувати при розробці управлінських рішень

щодо реформування залізничного транспорту, що безумовно, сприятиме ефективній співпраці з органами місцевого самоврядування.

На думку автора, основний вплив на формування регіональних комплексів здійснюють економічні, соціально-демографічні та історико-етнічні фактори і умови, але було б помилково не враховувати транспортну складову його впливу.

Практикою встановлено, що обсяги перевезень вантажів і пасажирів є дзеркалом всієї діяльності держави, в першу чергу матеріального виробництва та соціальної сфери.

Проведення інституційних перетворень передбачає вчасне прийняття якісних управлінських рішень, що включає сукупність параметрів рішення, які задовольняють конкретного споживача та забезпечує реальність його реалізації.

Компонентами системного підходу до прийняття управлінських рішень можуть бути наступні: вхід та вихід із систем, зовнішнє середовище та зворотний зв'язок.

Вхід до системи характеризується параметрами проблеми, яку необхідно вирішити за конкретними ринками (вимоги споживачів, результати сегментації, якість товару, обсяг продажів, терміни постачань, цілі).

На виході з системи – рішення, що виражено кількісно та якісно, що має певний ступінь адекватності та ймовірність реалізації, ступінь ризику запланованого результату.

До компонентів зовнішнього середовища відносяться чинники макро- та мікросередовища підприємства, інфраструктури регіону, що впливає на якість управлінського рішення. До цих чинників відноситься міжнародна інтеграція, політична ситуація в країні, економічний, технічний стан галузі, соціально-демографічні, природно-кліматичні, культурні та інші загальні чинники, чинники інфраструктури регіону (ринкова інфраструктура, моніторинг навколишнього середовища, соціальна інфраструктура, промисловість, транспорт, зв'язок та ін.), чинники, що характеризують конкретні зв'язки фірми (особи, що приймає рішення) з іншими підприємствами, організаціями, посередниками, конкурентами та ін.).

Зворотний зв'язок характеризує різноманітну інформацію, що надходить від споживачів до особи, що приймає рішення, або особи, від якої надходить інформація з рішення проблеми. Надходження інформації по зворотному зв'язку може бути пов'язане з неякісним рішенням, додатковими вимогами споживачів по уточненню або доробці рішення, появою інновацій, ноу-хау та інших чинників [3, 8].

Процес прийняття рішень включає наступні операції: підготовка до роботи, виявлення проблеми та формулювання цілей, пошук інформації, обробка інформації, виявлення можливостей ресурсного забезпечення, ранжування цілей, формулювання

завдань, оформлення необхідних документів, реалізація завдань.

До параметрів якості управлінського рішення на залізничному транспорті відносяться:

1) показник ентропії, тобто кількісної невпорядкованості проблеми. Якщо проблема формулюється тільки якісно, без кількісних показників, то показник ентропії наближається до нуля. Якщо всі показники проблеми виражені кількісно, то показник ентропії наближується до одиниці;

2) ступінь ризику інвестицій в розвиток залізничному транспорті;

3) ймовірність реалізації рішення за показниками якості, витрат та термінів;

4) ступінь адекватності (або ступінь точності прогнозу, коефіцієнт апроксимації) теоретичної моделі фактичним даним, на основі яких вона була пророблена [5, 7].

Після попередньої регламентації параметрів якості управлінського рішення на залізничному транспорті та його ефективності (встановлюється межа, мінімально допустима ефективність, заради якої варто прийматися за рішення проблеми) аналізуються чинники зовнішнього середовища, що впливають на якість та ефективність рішення. Потім аналізуються параметри входу системи та приймаються заходи щодо їх поліпшення та підвищення якості вхідної інформації.

Таким чином, після уточнень вимог входу та чинників зовнішнього середовища, що впливають на якість і ефективність рішення, що приймається на залізничному транспорті, відпрацювання входу системи слід змодельовати технологію прийняття рішень, проаналізувати параметри процесу, прийняти заходи щодо їх поліпшення та приступити безпосередньо до розробки рішення.

Досвід розвинених країн світу свідчить, що підвищення конкурентоспроможності економіки можливо досягти тільки шляхом переходу на інноваційну модель розвитку, кінцева мета впровадження якої полягає у підвищенні добробуту громадян за рахунок прискорення економічного розвитку. У якості одного з елементів такої моделі можуть розглядатися кластери – сконцентровані за географічною ознакою групи взаємозалежних компаній, а також пов'язаних з їхньою діяльністю організацій у певних галузях, що характеризуються сумісною діяльністю та доповнюють один одного. Прийняття якісних управлінських рішень в умовах кластерів сприяють підвищенню конкурентоспроможності економіки на національному та регіональному рівнях.

М. Портер – основоположник теорії кластерів – вважав, що підприємства окремих галузей мають можливості концентруватися в певних регіонах країни. Причому найбільш конкурентоспроможні підприємства активно впливають на суб'єктів ринку, з якими вони

взаємодіють, - постачальників, споживачів та конкурентів, що підвищує їхню конкурентоспроможність. В свою чергу, підвищення конкурентоспроможності цих підприємств позитивно впливає на діяльність підприємства-лідера. В результаті такої активної взаємодії виникає синергетичний ефект [4].

В Україні вже здійснюються організаційні заходи щодо формування транспортно-логістичних кластерів. Наприклад, в Херсонській області перспективним було визнано створення першого в Україні транспортно-логістичного кластера, який має об'єднати 106 підприємств та організацій, серед яких – 3 морських торговельних порти, 7 річних портів, 5 судохідних компаній, судоремонтні верфі, підприємства залізничного та автомобільного транспорту, аеропорт, авіапідприємства. Основні задачі кластеру, який сьогодні знаходиться на стадії формування, складаються в удосконаленні транспортної системи області, налагодження взаємодії підприємства транспортної галузі, реструктуризації транспортних структур [4, 6].

У Закарпатській області створюється трансграничний логістичний кластер. 21 вересня 2009 р. у м. Загонь (Угорщина) було підписано угоду про співробітництво та інформаційне партнерство між Карпатським регіональним центром інноваційного розвитку та регіональним логістичним кластером «Загонь». Предмет угоди – активізація трансграничних економічних транспортно-логістичних, інфраструктурних та освітніх зв'язків на основі інформаційного розвитку регіонів. Проект комплексного розвитку регіону Загонь передбачає формування біля кордону з Україною логістичного центру, здатного грати роль моста транспортних перевезень між Азією, Росією, Україною та Західною Європою в обсязі як мінімум 16 млн. т. вантажів на рік.

Незважаючи на розпочату в Україні діяльність щодо формування логістичних кластерів, нормативно-правова база зі створення кластерів знаходиться на стадії розробки. Одним з перших таких нормативних документів стала Державна програма розвитку промисловості на 2003-2011 рр., що затверджена постановою Кабінету Міністрів України № 1174 від 28 серпня 2003 р. Для виконання цієї програми було розроблено Концепцію створення кластерів в Україні. Але, не зважаючи на існуючий практичний досвід створення кластерів та наявність деяких нормативно-правових документів, роботу за багатьма напрямками реалізації кластерної політики ще не розпочаті [4, 5].

Діяльність транспортно-логістичного кластера повинна базуватися на розроблених та затверджених організаційних документах, що стосуються його створення та функціонування (угода про створення кластера, угода про вступ до кластеру, положення та правило функціонування кластеру, положення про взаємозалежність учасників кластеру,

норми та правила взаємодії учасників кластеру та ін.). Головним документом, що регламентує діяльність логістичного кластеру, повинна стати угода про його створення кластеру, яка обов'язково повинна включати наступні елементи: загальні положення, цілі та задачі діяльності, напрямки діяльності, організаційно-правову основу діяльності, права та обов'язки учасників кластеру та інші умови.

Формування транспортно-логістичного кластеру здійснюється у декілька етапів:

виникнення ідеї та обґрунтування необхідності його створення;

визначення регіону (території) для створення кластеру на основі оцінки його конкурентного потенціалу у логістичній сфері;

розробка організаційної структури кластеру; формування системи управління ним; оцінка ефективності функціонування кластеру [4, 6].

Ініціатива з формування та розвитку транспортно-логістичних кластерів повинна виходити від органів державної виконавчої влади та місцевого самоврядування, які повинні сприяти інституційному розвитку кластерів, у тому числі забезпечувати ініціювання та організаційну підтримку створення кластеру, а також проводити діяльність щодо стратегічного планування його розвитку та встановленню ефективної інформаційної взаємодії між його учасниками.

При оцінці ефективності управлінських рішень в умовах функціонування кластерів можуть використовуватися наступні показники:

якісні та кількісні (визначення критеріїв оцінки та показників ефективності виробничих та транспортних процесів);

інтенсивні (зростання продуктивності праці, наукова організація виробництва та праці, науково-технічний прогрес, підвищення якості продукції, режим економії);

екстенсивні (продовження робочого часу, зростання продуктивності праці, кількісне розширення застарілої техніки);

специфічні (параметри, що обґрунтовані регіональним розміщенням, галузевою специфікою та організаційною побудовою кластеру).

Висновки. Таким чином, підвищення якості управлінських рішень сприятиме зростанню ефективності роботи залізничного транспорту та підвищенню конкурентоспроможності транспортних послуг. Особливо ефективним буде прийняття управлінських рішень в умовах створення транспортно-логістичних кластерів, що дозволить сформувати сучасну логістичну інфраструктуру, яка відповідає міжнародним стандартам, а також підвищити продуктивність та інноваційну активність транспортних підприємств, які входять до складу кластерів, активізувати надходження інвестицій в розвиток залізничного транспорту та забезпечити

стійкий соціально-економічний розвиток регіонів України.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Гальчинський А. Економічне розвиток: методологія оновлення парадигми / А. Гальчинський // Економіка України. – № 5. – 2012. – С. 4-17.

2. Ейтутіс Г.Д. Реструктуризація залізниць України на основі галузево-регіональної моделі управління / Г.Д. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – № 2. – 2011. – С. 41-45.

3. Калетник Г. Устойчивость экономики как фактор безопасности и устойчивости государства / Г. Калетник, С. Козловский, В. Козловский // Экономика Украины. – № 7. – 2012. – С. 16-25.

4. Кислый В. Развитие транспортно-логистических кластеров в Украине / В. Кислый, Т.

Жарик // Экономика Украины. – № 12. – 2010. – С. 28-37.

5. Савчук И. Влияние экспортной ориентации железнодорожного транспорта Украины на его развитие в годы независимости / И. Савчук // Экономика Украины. – № 7. – 2012. – С. 36-44.

6. Сиденко В. Модификация мировой экономики под влиянием новейших факторов глобального трансформационного кризиса / В. Сиденко // Экономика Украины. – № 5. – 2012. – С. 18-31.

7. Хвесик М. Парадигмальный взгляд на концепт устойчивого развития Украины / М. Хвесик, И. Быстряков // Экономика Украины. – № 6. – 2012. – С. 4-12.

8. Хомаківський О.М. Гносеологія підвищення ефективності залізничного транспорту на основі теорії систем / О.М. Хомаківський // Залізничний транспорт України. – № 2. – 2012. – С. 19-20.

*Рецензент д.е.н., професор ДонІЗТ Фінагіна О.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Уткіна Ю.М.*

УДК 656.2

ХАРАКТЕР ТА ОСОБЛИВОСТІ СУЧАСНОЇ СИСТЕМИ СУБ'ЄКТІВ РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Чеховська М.М., к.е.н., доцент (ДЕТУТ)

У статті надається характеристика суб'єктам сучасного вітчизняного ринку залізничних перевезень, пропонується, для покращення взаємодії між ними, створення в галузі інституту саморегульованих організацій.

Ключові слова: залізничний транспорт, ринок залізничних перевезень, саморегульовані організації.

ХАРАКТЕР И ОСОБЕННОСТИ СОВРЕМЕННОЙ СИСТЕМЫ СУБЪЕКТОВ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Чеховская М.Н., к.э.н., доцент (ГЭТУТ)

В статье дается характеристика субъектам современного рынка железнодорожных перевозок в Украине. Для улучшения степени взаимодействия между ними предлагается создание в отрасли института саморегулируемых организаций.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, рынок железнодорожных перевозок, саморегулируемые организации.

CHARACTER AND FEATURES OF THE MODERN SYSTEM OF SUBJECTS OF MARKET OF RAILWAY TRANSPORTATIONS

Chekhovska M.N.

In the article description is given to the subjects of modern market of railway transportations in Ukraine. For the improvement of degree of co-operation between them creation in industry of institute of the selfmanaged organizations is offered.

Keywords: railway transport, market of railway transportations, selfmanaged organizations.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. транспорту, в нашій країні поступово формується ринок залізничних перевезень. Зокрема, саме таке завдання було визначено у Державній цільовій Відповідно до напрямів реформування залізничного