

В статье предложена классификация существующих алгоритмов адаптивного регулирования, которая показала, что управление движением в полном динамическом режиме с их использованием невозможно, поэтому необходим новый подход для разработки алгоритма, который позволит осуществить такое управление.

В дальнейших исследованиях необходимо работать над научным обеспечением предложенного алгоритма, чтобы его внедрение стало возможным.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** АЛГОРИТМ, АНАЛИЗ, КЛАССИФИКАЦИЯ, РЕГУЛИРОВАНИЕ ГИБКОЕ, СИСТЕМЫ АВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ, ДВИЖЕНИЕ ДОРОЖНОЕ, УПРАВЛЕНИЕ.

УДК 339.13.025

## ОСОБЛИВОСТІ МЕТОДОЛОГІЇ ПРОЕКТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНИХ ЗВ'ЯЗКІВ

Дмитриченко А.М.

*Постановка проблеми у загальному вигляді.* До пріоритетних завдань наукового забезпечення ефективності розвитку транспортного комплексу у сфері зовнішньоекономічних зв'язків [8], віднесено надання науково-методичної допомоги суб'єктам господарської діяльності з питань наукового обґрунтування транспортної інноваційної, промислової, соціальної політики на довгострокову перспективу, розроблення методологій моделювання і прогнозування соціально-економічного розвитку регіонів та адміністративно-територіальних одиниць, окремих сфер діяльності, запровадження їх у прогнозування та обґрунтування першочергових регуляторних актів (РА) [7]. Перспективні завдання щодо визначення пріоритетної сфери господарювання за критеріями соціально-економічної ефективності [5] для підвищення результативності розвитку транспортних комплексів та підвищення їх конкурентоспроможності також безпосередньо пов'язані з процесами підготовки та ухвалення РА, які вимагають відповідного методологічного забезпечення, що й визначає актуальність досліджень, результати яких викладено у цій статті.

*Вирішення теоретичних і практичних завдань за обраною темою пов'язане з планом науково-дослідних робіт* Національного транспортного університету.

*Аналіз останніх досліджень і публікацій* свідчить, що важливі питання методології дослідження в управлінні, які визначають основу формування управлінських рішень вивчались О.Г. Івасенком [2], а загальні положення, що стосуються процесу управління, заснованому на дослідженні економічних і соціальних об'єктів транспорту розглядалися в роботах Л.Б. Міротіна [3], А.І. Кредісова [9]. Дослідження умов організаційних змін, цілісності, розвитку, які мають відношення до процесів ухвалення РА досліджені Парахіною В.Н. [4], а аспекти єдності і суперечності структурних елементів транспортної системи – в роботах Д.Я. Бауерсокса [10]. Особливе значення при цьому надавалось вивченню системних властивостей, які, з одного боку, характеризують власний потенціал економічних і соціально-економічних систем; з іншого — відображають зв'язки із зовнішнім середовищем. І в сучасних умовах необхідно здійснити узагальнення наукових підходів, провести адаптацію та обґрунтування положень з визначення технологій, функцій, процедур та операцій при розробці РА, які комплексно не досліджувались за напрямом транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків. Саме таку мету ставить перед собою автор цієї статті.

У загальному вигляді системний підхід [3] і у сфері зовнішньоекономічних зв'язків зокрема [6,8] — це один з методологічних напрямів сучасної науки управління в галузі транспорту, пов'язаних з уявленням, вивченням та побудовою суб'єктів та об'єктів транспортного забезпечення як систем. Основні поняття системного підходу: «система», «структура», «елемент».

Системний підхід до транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків передбачає аналіз і синтез об'єкту управління, зокрема РА. До основних завдань системного підходу віднесено:

- розробку концептуальних (змістовних і формальних) засобів представлення досліджуваних об'єктів як систем;
- побудова узагальнених моделей систем і моделей різних класів та властивостей систем, включаючи моделі динаміки систем, їх цілеспрямованої поведінки, розвитку, ієрархічної будови, процесів управління та ін.;
- дослідження методологічних засад різних теорій транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків.

Системний підхід не має фіксованої наочної сфери. Він формує характер, напрям і стиль наукового мислення при дослідженні якого-небудь процесу, пов'язаного з вирішенням питань транспортного забезпечення. При системному підході виходять з того, що специфіка складного об'єкту (системи) не вичерпується особливостями його складових елементів, а корениться перш за все в характері зв'язків і відносин між ключовими елементами [2].

В даний час діалектичний метод в дослідженнях за сферами транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків, який складає основу системного підходу, має припускати:

- аналіз транспортного комплексу як цілісного об'єкту, в якому всі явища і процеси взаємозалежні і взаємообумовлені;
- розуміння того, що як транспортний комплекс, так і всі його складові знаходяться в безперервному і закономірному русі і зміні (оновленні, прогресивному розвитку чи деградації);
- розгляд неминучості внутрішніх суперечностей як джерела змін.

Природно, що об'єктивно необхідні цілі розвитку транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків мають бути конкретними, реальними та контрольованими. Відповідно до обраної мети формується стратегія і тактика діяльності та розвитку транспортного комплексу, розробляються прогнози, програми соціально-економічного розвитку, оцінюються результати ухвалених рішень та реалізованих заходів. Орієнтація на мету має досягатись в результаті застосування професійних управлінських технологій розробки і реалізації РА в діяльності транспортного комплексу.

Технології реалізації регуляторних актів (РРА) — це мистецтво, майстерність і уміння керівника впливати на персонал для досягнення загальних та ключових цілей транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків. Технології РРА передбачають: методи та засоби збору і обробки інформації; прийоми ефективного впливу на персонал; принципи, закони і закономірності організації та управління; системи контролю.

Основою технології РРА є програми розвитку транспортного комплексу, які представлені регуляторними органами у галузі транспорту, прогнози та концепції розвитку, що стосуються як таких органів, так і кожної посадової особи. Управління територіальним розвитком транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків як вид професійної діяльності має базуватися на обґрунтованому застосуванні технологій РРА. На відміну від технократичних технологій (у машинобудуванні, металообробці і тому подібне) технології РРА не є детермінованими, оскільки їх об'єктами перевізники. Тому потрібна постійна робота з удосконалення умов застосування тих чи інших технологій РРА.

До складу технології РРА в діяльності щодо транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків доцільно включити цільові технології (ЦТ) РРА і процесорні технології (ПТ), які обслуговують цільові і є відносно них інструментарієм.

Цільові технології включають *ініціативно-цільову, програмно-цільову і регламентну технології*. ЦТ — це технологія заснована на пріоритеті цілей транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків над ситуаціями. ЦТ орієнтує вирішення на досягнення мети, а не на усунення збурюючих дій. ЦТ представляє технологію РРА на упередження.

Основним предметом ЦТ є мета. Мета суб'єкта транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків чи його структурного підрозділу — це бажаний і можливий для нього, необхідний та прийнятний для споживачів процес (явище).

Цілі можуть мати деяку міру вкладеності в місію суб'єкта транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків. Вважається, що названа місія — це декларація, що представляє в сукупності короткий історичний опис суб'єкта транспортного комплексу і його діяльності, що має здійснюватись; найменування глобальної мети управління, основної мети і конкретних цілей діяльності; перелік принципів роботи керівника з підлеглими і споживачами транспортних послуг; соціально-економічні орієнтири діяльності; транспортну політику суб'єкта транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків.

При реалізації ЦТ в діяльності суб'єкта транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків розрізняють солідарне і пропорційне авторство. Солідарне авторство — це рівні права керівників і виконавців на всю програму виконання завдання і результати. Пропорційне авторство — це права на всю програму і результати завдання або частини їх, які визначаються співвідношеннями витрат ресурсів (фінансових, матеріальних, інтелектуальних та ін.) [1].

*Ініціативно-цільова технологія* в діяльності суб'єкта транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків має бути заснована на визначенні завдань без визначення засобів та методів їх виконання та розрахована на ініціативного і професійного виконавця [6]. Ініціативно-

цільова технологія передбачає розробку керівництвом суб'єкта транспортного комплексу тільки кінцевої мети завдання для працівника або групи, а також терміну виконання без визначення механізму його досягнення. При цьому мета може бути не досягнута за яких-небудь причин, може бути досягнута в передбачені терміни або раніше, може бути досягнута за межами встановленого терміну. Ініціативно-цільова технологія надає великий простір для ініціативних рішень підлеглих [4].

Для цієї технології ефективна лінійна схема організаційних відносин в транспортному забезпеченні зовнішньоекономічних зв'язків. Професіоналізм виконання завдання визначається кваліфікацією виконавця завдання, а кваліфікація керівника відіграє вторинну роль. Технологія не гарантує досягнення мети.

Найчастіше в суб'єктах транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків має застосовуватись *програмно-цільова технологія*. Вона полягає у видачі для виконання завдань (цілей, завдань) з вказівкою на засоби, методи та час їх виконання, є вказівки про зовнішній або внутрішній контроль проміжного стану цього виконання. Професіоналізм виконання завдання визначається кваліфікацією керівника, що видав завдання, а кваліфікація виконавця грає вторинну роль. Програмно-цільова технологія (ПЦТ) зазвичай гарантує досягнення мети.

Застосування ПЦТ може привести до трьох основних результатів діяльності суб'єкта транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків:

- досягненню мети в заданий термін при прийнятних відхиленнях від заданих проміжних значень;
- досягненню мети в заданий термін при істотних відхиленнях від заданих проміжних значень;
- стійкому недосягненню мети в заданий термін.

Ця технологія передбачає розробку керівником цілей управління, засобів і методів їх реалізації, а також термінів й стану проміжних значень процесу. Якщо яке-небудь задане проміжне значення не досягнуте, то на його виконання виділяються додаткові ресурси; якщо задане проміжне значення перевершує заплановане, то частина ресурсів переводиться на інші потреби, й при цьому мета буде досягнута в передбачені терміни.

Програмно-цільова технологія базується на сучасних знаннях, економіко-математичних методах і інформаційних технологіях. Досягнення мети управління з високим ступенем вірогідності гарантується. Ця технологія формує управління з упередження.

*Регламентна технологія* полягає у видачі для виконання завдань (цілей, завдань) з визначенням засобів і їх можливих обмежень, методів, що рекомендуються, і орієнтовного часу їх виконання. Технологія передбачає наявність жорсткого контролю процесу наближення до мети. Професіоналізм виконання завдання визначається кваліфікацією керівника, що видав завдання, та виконавця. Передбачається жорсткий контроль за позитивною динамікою процесу виконання завдання

Регламентна технологія в діяльності суб'єкта транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків може привести до досягнення відчутних позитивних результатів від самого процесу досягнення мети та відсутності істотних позитивних результатів протягом визначеного часу (топання на місці).

Регламентна технологія передбачає розробку керівництвом суб'єкта транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків кінцевої мети управління та стратегій при можливому обмеженні різних ресурсів (матеріальних, людських, фінансових та ін.). При цьому мета буде обов'язково досягнута, але в терміни, які важко визначити заздалегідь. Досягнення мети гарантується тільки при жорсткому внутрішньому або зовнішньому контролі ходу процесу реалізації поставлених цілей.

Ця технологія базується на статистичних методах, теорії розмитих множин, теорії розробки рішень в умовах невизначеності. Авторство на програму і отримані результати належить керівникові і виконавцеві.

Структурами управління суб'єкта транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків, що рекомендуються, є лінійно-функціональною, структурою, що орієнтована на запити споживачів.

У процесі розробки та реалізації РА виділяють три ключові суб'єкти: замовник, розробник і виконавець регуляторного акту. Кожну фігуру можуть представляти декілька осіб, груп або організацій.

Згідно з загальною методологією управлінської діяльності в теорії управління розробка і реалізація РА включає ієрархію функцій, процедур і операцій [2].

Кожна конкретна функція (КФ) РРА має передбачати весь набір загальних функцій (ЗФ), а кожна загальна функція має включати весь набір процедур (Пр), і, нарешті, кожна процедура повинна включати необхідний набір операцій (Оп) [4].

Функція в діяльності суб'єкта транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків — це сукупність дій, однорідних за певною ознакою, спрямованих на досягнення заданої мети та підпорядкованих загальній меті управління.

До конкретних функцій РРА відносяться розробка і реалізація РА в наступних сферах: комунікацій із зовнішнім середовищем; стратегічного планування; управління персоналом; управлінського консультування; управління сферами виробництва та послуг; управління управлінською діяльністю; формування системи управління суб'єкта транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків (методологія, структура, процес, механізм).

Залежно від трудомісткості та складності конкретні функції РРА можуть бути розділені на дрібніші. Кожна з них має свої особливості в розробці та реалізації.

До загальних функцій РРА віднесено:

- прогнозування стосовно методів розробки, реалізації та можливих наслідків кожного РА;
- планування складу та змісту обраних методів розробки та реалізації майбутнього РА;
- організація (технічна, фінансова та ін.) розробки й виконання РА;
- стимулювання об'єктів, щодо розробки та виконання РА;
- координація, тобто зміна прийнятого раніше порядку діяльності у зв'язку з виникненням не передбачених раніше обставин, що заважають або сприяють його виконанню;
- контроль виконання заходів;
- інформування ініціатора розробки РА про хід виконання завдання.

Кожна загальна функція може містити два етапи і сім процедур. Етапи складаються з підготовки РА і їх реалізації. Повний набір процедур включає: інформаційну підготовку, розробку варіантів РА, узгодження варіантів з залученням відповідних фахівців, вибір одного РА, затвердження (підписання) РА суб'єктом транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків, організацію виконання, контроль.

*Таким чином*, здійснено узагальнення наукових підходів до підготовки та ухвалення регуляторних актів у залежності від умов діяльності суб'єкта транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків. Охарактеризовано технології РРА, як мистецтво, майстерність і уміння керівника чи керівників структурних підрозділів суб'єкта транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків впливати на персонал для досягнення загальних та ключових цілей транспортної політики. До складу таких технологій в діяльності суб'єкта транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків включено цільові технології (ініціативно-цільову, програмно-цільову і регламентну) та процесорні технології, які обслуговують цільові і є відносно них інструментарієм. Згідно з теорією управління розкрито ієрархію функцій, процедур і операцій стосовно розробки та реалізації РА в діяльності суб'єкта транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків.

*Подальші розвідки у перспективі* доцільно спрямувати на дослідження особливостей застосування технології РРА за основними напрямками діяльності суб'єктів транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків, визначеними законодавством.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Ефремов В. С. Проектное управление: модели принятия решений / В.С.Ефремов // Менеджмент в России и за рубежом.— 2008.— № 6.— С. 105—139.
2. Ивасенко А.Г. Разработка управленческих решений: учебное пособие / А.Г. Ивасенко, Я.И. Никонова, Е.Н. Плотникова. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: КНОРУС, 2008. - 168 с.
3. Миротин Л.Б., Ташбаев Ы.Э. Системный анализ в логистике: Учебник./ Л.Б.Миротин, Ы.Э. Ташбаев. - М.: Издательство «Экзамен», 2002. — 480 с.
4. Парахина В.Н. Стратегический менеджмент: ученик / В.Н.Парахина, Л.С.Максименко, С.В.Панасенко. - М. : КНОРУС, 2006. — 267 с.
5. Покровская В.В. Международные коммерческие операции и их регламентация / В.В.Покровская. - М.: Инфра-М, 2006. - 432 с.
6. Портер М. Международная конкуренция / М.Портер. — М.: Междунар. Отношения, 2003. — 896 с.
7. Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності. Закон України. // Офіційний вісник. - 2003. - № 41. -Ст.2157.

8. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період.- К.: НІСД, 2011. - 48 с.
9. Управління зовнішньоекономічною діяльністю: Навч. посіб. / За заг. ред. А.І. Кредісова; Пер. з рос. Н. Кіт, К.Серажим. - К.: ВІРА-Р, 2007. - 528 с.
10. Bowersox D.J., Closs D.J. Management. The Integrated Supply Chain Process. — The McGRAW-HILL Companies, inc. New York, 1999.- 418 p.

#### РЕФЕРАТ

Дмитриченко А.М. Особливості методології регулювання у сфері транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків. – Вісник НТУ. – К.: НТУ. – 2012. – Вип. 26.

Здійснено узагальнення наукових підходів до підготовки та ухвалення регуляторних актів у залежності від умов діяльності транспортного підприємства. Охарактеризовано технології розробки регуляторних актів, розкрито ієрархію функцій, процедур і операцій стосовно їх підготовки та реалізації.

*Ключові слова:* регуляторний акт, методологія, транспортне забезпечення, зовнішньоекономічні зв'язки, технологія, ієрархія, функція, процедура, операція.

#### ABSTRACT

Dmitrichenko A.M. Features of methodology of the project adjusting are in the field of a transport providing of external economic connections. – Visnyk NTU. – K.: NTU. – 2012. – Vol. 26.

Generalization of the scientific going is carried out near preparation and acceptance of regulator acts in dependence on the terms of activity of a transport enterprise. Technologies of development of regulator acts are described, the hierarchy of functions, procedures and operations is exposed in relation to their preparation and realization.

*Keywords:* regulator act, methodology, transport providing, external economic copulas, technology, hierarchy, function, procedure, operation.

#### РЕФЕРАТ

Дмитриченко А.Н. Особенности методологии регулирования в сфере транспортного обеспечения внешнеэкономических связей. – Вестник НТУ. – К.: НТУ. – 2012. – Вып. 26.

Осуществлено обобщение научных подходов к подготовке и принятию регуляторных актов в зависимости от условий деятельности транспортного предприятия. Охарактеризована технологии разработки регуляторных актов, раскрыта иерархия функций, процедур и операций относительно их подготовки и реализации.

*Ключевые слова:* регуляторный акт, методология, транспортное обеспечение, внешнеэкономические связи, технология, иерархия, функция, процедура, операция.

УДК 656.02

### КРИТЕРІЇ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ТА ЯКОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЛЕГКОВИХ АВТОМОБІЛІВ

Дудник О.С.

Постановка проблеми.

В умовах транспортного ринку українські перевізники легкових автомобілів повинні цілком забезпечити інтереси споживача при транспортуванні легковиків за умови наскрізного транспортно-експедиційного обслуговування у рамках удосконалення його технології. З урахуванням цього робота по перевезенню автомобілів повинна базуватися на нових підходах, що враховують як досвід країн з розвинутою ринковою економікою, так і специфіку умов перехідного періоду в Україні - зниження обсягів виробництва власного автопрому та його імпорту, платоспроможності клієнтури, а також інших явищ перехідного періоду.

Аналіз останніх досліджень та публікацій.

Найбільш значущими працями в цій галузі є роботи науковців Дергаусов М.М. «Морські порти України», Борданов С.В. «Міжнародні перевезення в контексті інтеграції України до світового ринку», Внукова С.М. «Економічні аспекти підвищення ефективності міжнародних перевезень вантажів» та інших.