

транспортування.

Звичайно кожна з моделей має свої переваги і недоліки. Якщо брати до уваги європейський досвід, від реформи по цій моделі можна очікувати успіху у створенні конкуренції і стимулів до приватних інвестицій в локомотиви і рухомий склад. Але потреба інвестування в залізничні колії в Україні залишається актуальною.

План реформи української залізниці, опертий на американській системі, можна реалізувати на основі двох або трьох незалежних, вертикально інтегрованих залізничних компаній, які би конкурували між собою за перевезення вантажів до та з Києва, Одеси, та у більш мирному майбутньому Донбасу. Також важливими для наших цілей є приклад вражаючих сум приватних інвестицій, приваблених до системи реформ за американської моделі.

Мексиканська система конкуренції на сьогоднішній день є однією з найбільш вигідних і дієвих систем в світі. Однак, враховуючи всі переваги, запровадження альтернативної, американської моделі може бути кращим рішенням для української залізничної галузі.

Список використаних джерел

1. Н.П. Терёшина, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков и др.. Экономика железнодорожного транспорта: Учеб. для вузов ж.-д. транспорта Н.П. Терёшина, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков и др. ; Под ред. Н.П. Терёшиной, Б.М. Лапидуса, М.Ф. Трихункова. - М.: УМЦ ЖДТ.. 2006

2. Olga Bystritska, "The New law for Ukrainian Railways: Five Key Aspects," Centre for Transport Strategies, 15 June 2015, http://en.cfts.org.ua/articles/the_new_law_for_ukrainian_railways_five_key_aspects/;

3. Svitlana Zabolotska, "Why the American Model is Unacceptable for the Ukrainian Railway Reform," VoxUkraine, 14 September 2015, <http://archive.voxukraine.org/2015/09/14/why-the-american-model-is-unacceptable-for-the-ukrainian-railway-reform-eng/>

4. "Restructuring the Ukrainian Railway: Low Hanging Fruit for the Country's Fiscal Needs," VoxUkraine, 17 January 2015, <http://archive.voxukraine.org/2015/01/17/restructuring-the-ukrainian-railway-low-hanging-fruit-for-the-countrys-fiscal-needs/>

5. Реформа Укрзалізниці: обговорення двох хороших способів створити конкуренцію Рассел Пёттман <http://archive.voxukraine.org/2015/10/26/ukrainian-railway-reform-debating-two-good-ways-to-create-competition-ua/>

УДК 654.01:004

МЕХАНІЗМ ОРГАНІЗАЦІЇ ЕФЕКТИВНОЇ СИСТЕМИ КОМУНІКАЦІЙ ОРГАНІЗАЦІЇ

Громова О.В. к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Комунікація в організації охоплює всі засоби, формальні і неформальні, за допомогою яких інформація передається між працівниками вгору, вниз, і по горизонталі. Ці різні способи спілкування можуть використовуватися співробітниками і керівництвом для поширення офіційної інформації, пліток або слухів. Роль комунікації в організації неможливо недооцінити. Ефективна комунікація має величезне значення для формування робочої діяльності, такої як планування, організація, управління і контроль. Вона допомагає менеджерам виконувати свою роботу і обов'язки.

Комунікації в організації - це інформаційні взаємодії, в які вступають при виконанні своїх функціональних обов'язків або посадових інструкцій.

У вузькому розумінні організація - це структура, конструкція, що робить можливим протікання процесів, пов'язаних з рухом («скелет»).

Комунікація - функція управління, що дозволяє за допомогою правильно організованої передачі інформації забезпечити надійне з'єднання всіх ланок підприємства і їх взаємодію («нервова система»). [1]

Проблема комунікацій є класичною для будь-якої організації. Дослідження виявили, що керівники від 50 до 90% всього часу витрачають на комунікації. Опитування також показали, що 73% американських, 63% англійських і 85% японських керівників вважають комунікації головною перешкодою на шляху досягнення ефективності їх організації. Згідно ще одному опитуванню приблизно 250 тис. працівників 2000 найрізноманітніших компаній, обмін інформацією представляє одну з найскладніших проблем в організаціях. Розглянемо, як сучасні інформаційні технології, в тому числі Інтранет, допомагають ефективно організувати різні типи комунікацій:

- комунікації між організацією і її середовищем;
- міжрівневі комунікації;
- комунікації між різними відділами.

Найбільш гостро проблеми комунікацій встають в організаціях з територіально-розподіленими підрозділами. Між такими

підрозділами може бути сотні і тисячі кілометрів. В сучасних умовах є лише один реальний спосіб налагодити ефективні комунікації всіх рівнів - використання Інтранет / Екстранет технологій. Інтранет-технології дозволяють підвищити ефективність всіх типів комунікацій - низхідних, висхідних, між відділами та ін.

Формально Інтранет (Intranet) - це використання Інтернет-каналів в корпоративних цілях. На початку XXI століття сталося те, про що так багато говорили вчені в XX столітті - світ прийшов до так званої системи «інформаційного суспільства». Сьогодні практично кожен житель, навіть найвіддаленого куточка планети, може дізнатися про все, що сталося в світі напередодні, і безпосередньо про те, що відбувається в даний момент. Це стало можливо завдяки Інтернету - тільки ледачий і ні разу не заглядав у всесвітню павутину. Нерідко людина обізнана про останні світові події краще, ніж про те, що відбувається на підприємстві, де він працює, а працівники підприємств з колегами з-за океану спілкуються частіше, ніж з колегами з сусіднього відділу.

Це і зрозуміло - щоб бути в курсі світових новин, досить зайти на потрібний сайт і прочитати все, що тебе цікавить. У той же час грамотна координація діяльності декількох відділів компанії вимагає регулярного обміну документами, а іноді утомливих консультацій і тривалих нарад.

Якщо у компанії кілька філій і їх офіси розташовані далеко один від одного, то процес спілкування стає ще більш складним - не всі питання можна вирішити по телефону, а значить - доводиться сканувати багатосторінкові матеріали, відправляти електронні листи і факси, а найчастіше - посилати кур'єра або відправлятися в тяжку поїздку. Все це забирає дуже багато часу, яку жодна компанія, яка хоче домогтися успіху, не може дозволити собі гаяти.

Одне з сучасних рішень, яке сьогодні використовують західні компанії для економії часу і зусиль співробітників, а також для скорочення витрат - це Інтранет. Інтранет - це віртуальний інформаційний простір, створений всередині окремо взятої компанії (причому, то, наскільки ця компанія мала або велика - не має ніякого значення, свій інтранет створюють і фірми, що налічують не більше десятка співробітників, і великі корпорації, що мають філії по всьому світу).

Якщо ж компанія поступово набирає оберти, завойовуючи все нові та нові позиції і розширюючи сферу впливу на ринку, то разом з нею може рости і її Інтранет-система, яку можна розробляти поетапно, спочатку впроваджуючи

лише функції першорядної важливості і поступово нарощуючи додаткові.

Дуже зручна Інтранет-система для фірм, працівники яких їздять у відрядження - можливість віддаленого доступу до інформації дозволяє менеджеру, який знаходиться в іншому місті або навіть за кордоном, безперешкодно заходити на сайт, користуватися внутрішніми документами і працювати з аналітичною та фінансовою інформацією. Крім того, він може спілкуватися зі своїми колегами, які працюють в офісі - звітувати і отримувати консультації.

Ще одна категорія активних користувачів інтранет-систем компанії - її дилери. Тут вони можуть бачити регулярно оновлювану інформацію про асортимент продукції, а також про ціни та знижки. Ці дані будуть цікаві і корпоративним клієнтам - в інтересах компанії забезпечити доступ постійних клієнтів до своєї інтранет-системи.

Особливих проблем з впровадженням інтранету на підприємстві, як правило, не виникає. Інтранет просто об'єднує розрізнені джерела інформації в єдину систему. Основні витрати - це оплата послуг компанії-підрядника, яка буде аналізувати вимоги замовника, розробляти і впроваджувати інтранет-систему. При подальшому розвитку системи співробітникам не доводиться переучуватися, і збільшення її функцій при збереженні єдиного інтерфейсу не викликає складнощів. Результат же запровадження інтранету стає помітний практично відразу - у керівництва з'являється можливість краще координувати діяльність всіх відділів і підрозділів, у співробітників з'являється серйозний помічник, і, отже, підвищується ефективність роботи компанії.

Екстранет (Extranet) - це розподілене інформаційне середовище, яке об'єднує всі філії компанії, її партнерів і клієнтів. Extranet можна розглядати як розширення Intranet, що містить виділені області, до яких дозволений доступ зовнішнім користувачам. Intranet/Extranet дозволяє співробітникам і партнерам компанії ефективніше управляти бізнес-процесами, ввести і дотримуватися єдиних стандартів на звіти та іншу документацію, спільно користуватися контактною інформацією, необхідною для спілкування з клієнтами і партнерами, отримувати доступ до даних, що знаходяться в корпоративній мережі, з мобільних бездротових пристроїв. [2]

Отже, як зазначено вище, в більшості компаній проблеми комунікаційного характеру є одними з найважливіших, тому використання Інтранет та Екстранет систем дозволить покращити комунікаційні зв'язки між всіма

рівнями персоналу та управлінського складу, наочно об'єднуючи їх в цілісну систему спілкування.

Список використаних джерел

1. Коммуникации в организациях [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://its-journalist.ru/Parts/kommunikacii_v_organizaciyah.html
2. Что такое Интранет / Экстранет и чем он отличается от Интернет? [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.informato.ru/nintranet.html>

УДК 351:656/2(4)

**ПУБЛІЧНЕ УПРАВЛІННЯ ТА
НАПРЯМКИ РЕГУЛЯТОРНОЇ
ПОЛІТИКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

Дейнека О. Г., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

Соціально орієнтована ринкова модель економіки передбачає необхідність публічного управління та державного регулювання економічних процесів, що відбуваються. В першу чергу, це має відноситися до базових галузей, які несуть на собі функції економічної незалежності держави. Однією з таких галузей і є залізничний транспорт, який був, є і надалі має бути головним в здійсненні вантажних і пасажирських перевезень та забезпечувати формування єдиного Європейського транспортного простору.

Ще на початку ХХ ст. в країнах з ринковими відносинами держава активно починає втручатися у діяльність залізничного транспорту. Це більш ретельно можна оглянути на прикладі США та провідних Європейських країн. Саме глибока криза 30-х років унеможливила орієнтацію лише на технічну модель західних економістів, яка пояснювала виникнення економічних криз випадковими причинами. Адже вчені стверджували, що механізм ринкового саморегулювання забезпечує відповідність між сукупним попитом та сукупною пропозицією. На цьому базувався висновок про небажаність втручання держави до економічного життя, у тому числі у залізничну галузь.

Проте глибока та затяжна депресія 30-х років поставила під сумнів попередні висновки вчених. Адже механізм ринкового саморегулювання перестав відповідати своїм

функціям. Він вже не сприяв автоматичному виходу із кризи. Зазначені обставини обумовили необхідність переходу до активного державного регулювання економіки. Тобто, на «озброєння» був взятий «новітній курс» Дж. М. Кейнса, який передбачав вихід із глибокої кризи на основі принципового висновку про те, що ринковий механізм має бути доповнений механізмом публічного управління прямого державного регулювання економіки. Таким чином, ринковий механізм державного регулювання за умов провідної ролі ринку, має регулювати сучасну ринкову економіку в цілому і транспортну галузь зокрема. Система заходів, що була запропонована, носила антикризовий характер.

В сучасних умовах публічне управління і державне регулювання має переслідувати довгострокові перспективні цілі як для економіки, так і для профільних галузей. Це прискорення НТП, структурна перебудова народногосподарського комплексу, підвищення темпів економічного зростання, створення привабливих умов для ринкової конкуренції, отримання нових позицій на світових ринках, надання ринковій економіці соціально орієнтованого характеру тощо.

Концепція державної програми реформування залізничного транспорту та утворення ПАТ «Укрзалізниця» саме і віддзеркалює напрямки діяльності, що передбачають створення якісно нової галузі яка має забезпечити стабільне і ефективне функціонування усього народногосподарського комплексу країни. Причому основною метою реформування залізничного транспорту є орієнтація на сучасні механізми державного регулювання.

Загрозливою вважається ситуація щодо старіння основних виробничих фондів, майже повна відсутність взаємодії залізничного транспорту з вітчизняним залізничним машинобудуванням, галузями нафтохімії, приладобудування і зв'язку. На жаль, слід зазначити про відсутність комплексності в управлінні розвитком і функціонуванням залізничної транспортної системи і координації щодо взаємодії різних видів транспорту.

Основні напрямки мають враховувати головну стратегічну мету - євро-інтеграційний вектор економіки держави, що на фоні глобалізації бізнесу підіймає на якісно новий рівень необхідність державного публічного управління і регулювання діяльності галузі як у внутрішньому, так і у зовнішньому полі господарювання.