

Тому з урахуванням всіх вимог постає науково прикладне завдання формування адаптивної моделі організації залізничних вантажних перевезень при функціонуванні конкурентних транспортних компаній на основі формування інтелектуальної системи управління, що як наслідок надасть гнучкість системі, підвищить ефективність транспортного обслуговування та конкурентоспроможність залізниці.

УДК 711.553.12

УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНОЇ СТРУКТУРИ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНО-МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТНИМ ВУЗЛОМ У МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

Волканова Н.Д., к.е.н., доцент (ДонІЗТ)

Удосконалення управління діяльністю транспортного вузла потребує признання усіма учасниками мультимодальних перевезень необхідності формування організаційної системи транспортно-логістичного обслуговування, основаної на принципах партнерства та наявності організуючого начала на рівні залізнично-морського транспортного вузла. З цією метою необхідне створення суб'єкту управління транспортним процесом, у основі якого б була співпраця, яка б розглядалася як формальна довгострокова діяльність між незалежними фірмами, що спирається на різноманітні угоди або на утворення окремого сумісного підприємства.

У сучасних розвинутих економіках різноманітність партнерських відносин між господарськими суб'єктами приводять до створення бізнес-альянсів. Особливу увагу привертають стратегічні альянси, розподілом діяльності між фірмами-партнерами. У основі альянсу особисті зв'язки підприємств, а також складні взаємодії бізнес-діяльності, метою яких є взаємне покращення умов для здобуття користі фірмам, які мотивовані загальною місією розвитку. На перших етапах такий бізнес-альянс може бути одноразовим і випадковим у вигляді віртуального логістичного транспортного підприємства (ВЛТП), яке створюється для обслуговування однієї угоди і припиняє свою діяльність після завершення угоди.

Координація діяльності різних організацій-учасників транспортного процесу в питаннях планування, організації, контролю і регулювання, застосування передових технологій і методів праці сприятиме прискоренню проходженню зовнішньоторгових вантажів через залізнично-морський транспортний вузол,

покращенню обробки транспортних засобів, зниженню невиробничих витрат.

Можна визначити основні задачі ВЛТП з управління матеріальним потоком у мультимодальних перевезеннях: 1) збір замовлень; 2) укладання договору з учасниками бізнес-альянсу; 3) складування вантажів у відправника вантажу; 4) вивіз до порту; 5) складування; 6) вивіз на склад вантажоодержувача; 7) розвіз клієнтам.

Управління ВЛТП здійснюється з використанням зворотного зв'язку і реагування віртуального підприємства на зворотний інформаційний зв'язок при наявності збоїв у роботі. Середній час перебування транспортного засобу в тому чи іншому стані залежить від пропускної здатності системи масового обслуговування, ВІД управляючого впливу зовнішнього середовища тощо.

У транспортних вузлах багатьох країнах світу функції центру управління бізнес-альянсів виконують універсальні транспортно-логістичні центри (УТЛЦ). Основна мета діяльності УТЛЦ полягає у тому, щоб формувати логістичні ланцюги, об'єднувати усіх учасників процесу виробництва, постачання, збуту, транспортування в інтегральні логістичні системи, оптимально скоординувати рух потоків в межах цих логістичних систем.

УДК 330.34:656.2(477)

ТЕОРЕТИЧНІ ТА МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ДЕРЖАВНОЇ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

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

В умовах реального процесу реформування галузі залізничного транспорту актуальним є необхідність розробки науково-практичного механізму функціонування новоствореної структури – публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування.

В сучасних умовах значно зростає необхідність більш активної участі держави у розробці та реалізації цілей і задач, які мають бути направлені на подолання негативних тенденцій в базових галузях економіки. Слід зазначити, що значна частина економічних рішень переходить до компетенції самих господарських суб'єктів, які визначають структурні зрушення на мікрорівні.

Державне регулювання у транспортній галузі в умовах ринкових відносин має переслідувати довгострокові перспективні цілі. Це прискорення науково-технічного прогресу та

структурна перебудова усього залізничного транспорту, підвищення темпів економічного зростання та створення найбільш сприятливих умов для ринкової конкуренції між окремими структурними його підрозділами. Щодо стратегічних цілей, то вони мають вбачатися у завойовуванні транспортним комплексом нових позицій на Європейському і Світовому ринках, забезпеченні беззбиткової діяльності галузі та вирішенні на цій основі комплексу соціальних питань, як то високого рівня життя і подолання соціальних негараздів. Таким чином, йдеться про надання ринковій економіці соціально орієнтованого характеру саме через стрімкий розвиток базових галузей економіки, до яких належить залізничний транспорт. Стабільність галузі та передбачуваність її функціонування, створення стимулів до зростання перевізного процесу, підвищення завантаження транспортних одиниць та інфраструктури, відновлення транспортних економічних зв'язків з сусідніми країнами мають створити комфортні умови для повернення залізничній галузі довіри власного та зарубіжного бізнесу. Кінцева мета стратегічних змін - це зростання ефективності залізничного транспорту та набуття ним динамічності.

Безумовно, вирішення зазначених макроекономічних проблем стане можливим лише за умов впровадження інноваційних проектів та науково обґрунтованої інвестиційної політики держави. Як відомо, ринок є нейтральним щодо довгострокових проектів, таких як будівництво нових колій та їх використання для швидкісного і високошвидкісного пасажирського руху, реанімація в Україні діяльності міжнародних транспортних коридорів, уніфікація перевізного процесу при перетинанні кордонів зі зміною ширини колії, повна заміна інфраструктурної складової залізничного транспорту, діяльність галузі під кутом зору оптимізації логістичного процесу, тощо. У цих питаннях саме держава має виступити гарантом збереження конкурентоспроможності галузі на основі селективного підходу, оцінки пріоритетності, ефективності або збитковості тієї чи іншої діяльності. Держава повинна забезпечити вигоди національному перевізнику, а не іноземному, який має незабаром з'явитися на залізничному транспорті.

Державні структури і, перш за все уряд, повинні звернути увагу на галузеву науку і освіту. Термінового вирішення потребують питання уніфікації законодавчої бази та побудови ефективної податкової політики. Доцільно державі дещо повернутися до практики розробки перспективних планів і прогнозів розвитку залізничного транспорту на якісно новому рівні. Зазначені плани мають за мету забезпечити критерії економічної безпеки галузі.

УДК 338.47:656: 330.131.52

НАПРЯМКИ ВИЗНАЧЕННЯ ОПТИМАЛЬНОЇ СИСТЕМИ, СПРЯМОВАНОЇ НА УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ПРОЦЕСАМИ

Дикань В.В., к.е.н, доцент (УкрДАЗТ)

В основі формування структури управління лежить виділення функцій управління, необхідних для організації і підтримки нормальної діяльності об'єкта управління. Всі інші елементи системи управління є засобом, необхідним для своєчасної реалізації тієї чи іншої функції. Функції управління мають постійний характер та притаманні будь-якому ступеню управління. Зміст основних функцій на кожному ступеню виражається через конкретні, специфічні функції.

Рівні, на яких концентрується та чи інша частина кожної з усіх функцій управління, визначають ієрархію управління. Організаційна структура управління являє собою складну динамічну систему, що знаходиться в постійному розвитку по горизонталі і вертикалі.

Система верхнього рівня управління транспортом являє собою складну організаційну, функціональну та інформаційну структуру. Організаційна структура формується відповідно до генеральної схеми управління транспортом і може являти собою дворівневу структуру, де реалізуються елементи лінійно-функціональної системи управління, при цьому домінуюче місце належить функціональній організації. Але ця структура має ряд недоліків: слабкий розвиток конкретних функцій по горизонталі; практична відсутність протяжності кожної з функцій по вертикалі.

Існуюча інформаційна система не в повній мірі відповідає вимогам оперативності, гнучкості, не має здатності до перебудови інформаційних потоків у відповідності з вимогами перебудови системи управління. Певною мірою порушений баланс надходження, обробки і виходу інформації.

Практика останніх років показує, що для ефективного управління транспортним процесом, необхідно використовувати наступні методи: аналогів, експертний, економіко-математичного та інформаційно-організаційного моделювання.

Всебічний аналіз розроблених методів і моделей формування організаційних структур управління, оцінка потенційних можливостей їх застосування на різних етапах організаційного проектування і для різних типів організацій рекомендують використовувати регресійні, оптимізаційні моделі та моделі побудови організаційних структур на основі непрямих