

УДК 656.078

UDC 656.078

МОДЕЛЬ ІНТЕГРАЛЬНОГО ПОКАЗНИКА ДЛЯ ОЦІНЮВАННЯ РОБОТИ ОРГАНІЗАЦІЙНИХ СТРУКТУР ПІДПРИЄМСТВ ПЕРЕВІЗНИКІВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

Третиниченко Ю.О., Національний транспортний університет, Київ, Україна

Халацька І.І., Національний транспортний університет, Київ, Україна

MODEL OF INTEGRATED INDICATOR FOR EVALUATION OF WORK OF ORGANIZATIONAL STRUCTURES OF CARBON TRANSPORT INDUSTRY ENTERPRISES

Tretynychenko Yu.O., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Khalatska I.I., National Transport University, Kyiv, Ukraine

МОДЕЛЬ ИНТЕГРАЛЬНОГО ПОКАЗАТЕЛЯ ДЛЯ ОЦЕНКИ РАБОТЫ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ ПРЕДПРИЯТИЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Третиниченко Ю.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Халацкая И.И., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Умови стратегічного управління підприємствами, які здійснюють доставку дрібних відправлень вантажів в умовах забезпечення поштового зв'язку, експрес-доставки тощо автомобільним транспортом із використанням термінальної технології (ДВАТТ), – як мережею географічно (територіально) розподілених однорідних організаційних одиниць – мають виходити з необхідності забезпечення збалансованості їх функціонування та розвитку. В свою чергу, проведення оцінювання такої збалансованості, результати якого мають покладатися в основу розроблення і реалізації стратегічних (як взаємозамінний в науковій літературі і літературі професійних асоціацій, зокрема з управління проектами, вживається термін «стратегічно-орієнтованих») управлінських рішень будь-якого спрямування – в сфері планування, організації, мотивації або контролю, вимагає формування відповідної системи показників для оцінювання діяльності однорідних територіальних (регіональних) організаційних структурних одиниць (ТОСО), які входять до складу підприємств ДВАТТ.

Аналіз останніх досліджень. Відповідно до системної моделі стратегічного управління збалансованим розвитком підприємств ДВАТТ, представленої авторами даної статті в більш ранніх роботах, зокрема [1], збалансованість роботи однорідних ТОСО підприємств ДВАТТ пропонується оцінювати за наступними аспектами, які можна розглядати в складі єдиної системи: територіальним, який відповідає рівню управління ТОСО (або територіальними центрами відповідальності); процесним, виокремлюваним в складі територіального за процесами, який відповідає рівню управління територіально-процесними структурними одиницями (або територіально-процесними центрами відповідальності); діяльнісним, виокремлюваним в складі процесного за діяльностями (видами діяльностей), що, в даному дослідженні, узгоджуються зі сферами (напрямами), виокремлюваними за концепцією збалансованої системи показників (ЗСП) [2], який (діяльнісний аспект), в свою чергу, відповідає рівню управління територіально-процесно-діяльнісними структурними одиницями (або територіально-процесно-діяльнісними центрами відповідальності). Зауважимо, що організаційна структура підприємства ДВАТТ може накладатися на вищезазначені центри відповідальності – в розумінні, що виокремлювані структури (управління, відділи, робочі групи тощо) можуть або повністю ототожнюватися з центрами відповідальності, або кілька центрів відповідальності можуть бути представлені в рамках однієї структури, або один центр відповідальності – в рамках кількох структур.

В умовах, так званого, касадуння показників в контексті впровадження концепції ЗСП автори останньої [2, с. 220] зауважують, що один раз визначена система показників (у цитованому випадку – це ЗСП) доводиться до всіх організаційних одиниць і вводиться до їх систем звітності і матеріального стимулювання.

Постановка завдання. Метою даної роботи є розроблення моделі інтегрального показника для багатокритеріального оцінювання збалансованості роботи ТОСО підприємств ДВАТТ.

Виклад основного матеріалу дослідження. На основі системної моделі стратегічного управління ТОСО підприємств ДВАТТ, зокрема в частині такої її складової, як цілепокладання [1],

може бути запропонована модель формування показника для оцінювання роботи ТСО підприємств ДВАТТ (рис. 1).

Інтегральний показник оцінювання роботи ТСО підприємства ДВАТТ

Групові показники оцінювання роботи ТСО за n-м процесом, $n = \overline{1, N}$

Групові показники оцінювання роботи ТСО за i-м видом діяльності, $i = \overline{1, I}$, n-го процесу, $n = \overline{1, N}$

Часткові показники оцінювання роботи ТСО за i-м видом діяльності, $i = \overline{1, I}$, за n-м процесом, $n = \overline{1, N}$

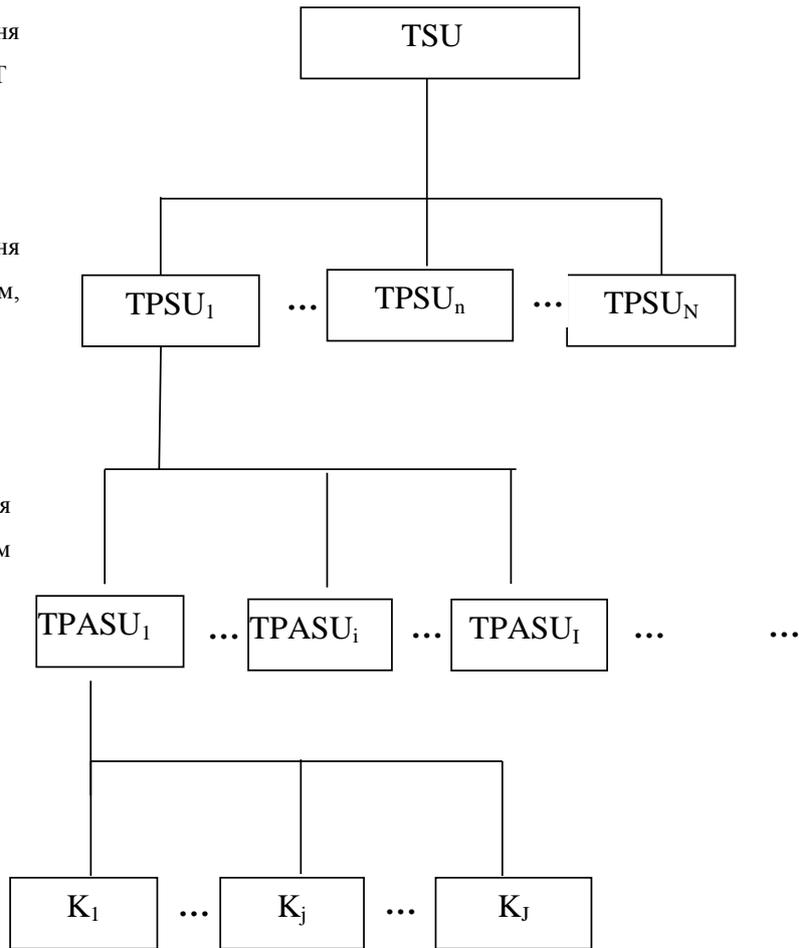


Рисунок 1 – Структура інтегрального показника для оцінювання роботи ТСО підприємств ДВАТТ

Виходячи із ієрархічної структурної будови наведеної моделі, рис. 1, показник для оцінювання роботи ТСО підприємств ДВАТТ може розглядатися як інтегральний. Відповідно, при розробленні теоретико-методичних основ формування даного показника, а також методичних рекомендацій щодо впровадження останнього в практику роботи підприємств ДВАТТ і подальшої роботи з ним, можуть бути використані загально визнані науково-методичні підходи і принципи, які стосуються формування і практики застосування інтегральних показників. За умов, які аналізуються, даний інтегральний показник, або групові показники, які його складають, може виконувати функцію рейтингування окремих власне територіальних, територіально-процесних і/або територіально-процесно-діяльнісних структурних одиниць підприємств ДВАТТ, що дає підстави також розглядати його, або відповідні групові показники, в якості рейтингових, тобто значення яких покладаються в основу формування рейтингів щодо роботи ТСО підприємств ДВАТТ.

При побудові моделі показника для оцінювання роботи ТСО підприємств ДВАТТ було взято до уваги принципи, які відповідають загальним методологічним принципам оцінювання діяльності соціально-економічних систем. Це, зокрема, наступні:

- комплексність оцінювання, яка передбачає врахування найбільш важливих характеристик діяльності оцінюваних об'єктів, за яких, в даному контексті, виступають ТСО підприємств ДВАТТ;

- системність оцінювання, якою передбачається виявлення і врахування в процесах оцінювання взаємозв'язків між показниками, які розглядаються за часткові (вихідні), тобто в рамках нашої моделі, рис. 1, знаходяться на найнижчому рівні ієрархії, а також використання ієрархічно впорядкованої структури часткових, групових (комплексних) показників, які характеризують роботу «субструктур» ТСО підприємств ДВАТТ;

- забезпечення максимальної репрезентативності і повноти показників, в розумінні того, що використовується система показників має оцінювати різні аспекти роботи ТСО підприємств ДВАТТ;

– найбільш повна адаптація часткових показників, як при виборі в якості таких, так і в практиці застосування, до можливостей, забезпечуваних статистичною звітністю, яка склалася (або проектується) в окремих підприємствах ДВАТТ;

– забезпечення максимальної інформативності отриманих результатів оцінювання щодо можливостей порівняння об'єктів оцінювання, в даному контексті за рейтингом щодо роботи ТОО, який визначається на основі відповідного інтегрального показника, а також рейтингами територіально-процесних структурних одиниць (центрів відповідальності) і територіально-процесно-діяльнісних структурних одиниць (центрів відповідальності), які, в свою чергу, визначаються на основі відповідних групових (комплексних) показників, із позиції відповідності прийнятих рішень на різних рівнях управління в підприємстві ДВАТТ.

Пропонована модель інтегрального показника, рис. 1, передбачає, що часткові показники мають визначатися, в загальному випадку, за кожним із n наступних процесів (підпроцесів), $n=1,7$: прийняття і оброблення замовлень на відправлення; доставка відправлень на термінал – як термінал відправлення (ТВ); перероблення відправлень на ТВ; міжтермінальна доставка відправлень; перероблення відправлень на терміналі – як терміналі призначення (ТП); доставка відправлень із ТП; видача замовлень на відправлення. В свою чергу, кожний процес, в загальному випадку, структурується, і, відповідно, передбачається розподілення показників, які використовуються для оцінювання окремого процесу, за кожним із i наступних видів (сфер) діяльності, $i=1,4$: задоволення потреб (очікувань) клієнтів і/або споживачів; розвиток внутрішніх бізнес-процесів; забезпечення фінансової ефективності; навчання та розвиток персоналу.

Очевидно, що структурування за процесами, і, водночас за видами (сферами) діяльності, виокремлюваними відповідно до концепції ЗСП, вказує на доцільність застосування, при ідентифікації часткових (вихідних) показників, методичних підходів до розроблення загальнокорпоративної ЗСП і умов її каскадування, які отримали розвиток в рамках одноіменної концепції [2].

Можна зауважити, що при ідентифікації власне часткових показників вбачається доцільність залучення як менеджерів, які безпосередньо забезпечують виконання відповідного, n -го, $n=1,7$, процесу на загальноорганізаційному рівні і рівні окремих ТОО, так і зовнішніх та внутрішніх клієнтів або споживачів – як щодо продукту загального процесу доставки відправлення, так і вищевіокремлюваних процесів (підпроцесів) в складі останнього.

Як видно з рис. 1, часткові показники – це показники, які використовуються на найнижчому рівні в моделі інтегрального показника. Узгоджуючись із вищеаналізованими методологічними принципами оцінювання соціально-економічних систем, в роботах, які передбачають, в рамках виконуваних в них досліджень, формування багаторівневих ієрархічних структур інтегральних показників, наголошується на наступних вимогах, яким мають задовольняти часткові показники :

– повнота – в розумінні, що обрані часткові показники мають характеризувати різні аспекти об'єкта, який досліджується (аналізується), із таким ступенем повноти, який відповідає задачі, яка вирішується;

– достовірність – в розумінні, що достовірність результатів аналізу, які отримують із використанням агрегованих показників – комплексних і/або інтегральних, прямо буде залежати від достовірності часткових показників;

– однонаправленість – в розумінні, що для кожного часткового показника має бути зазначено, з яким напрямом його зміни пов'язується ріст (зменшення) інтегрального показника, який розглядається;

– співставимість – в розумінні, що часткові показники мають бути співставимими (співрозмірними). Водночас, так як, в загальному випадку, використовувані часткові показники мають різний порядок і одиниці вимірювання, то постає необхідність приведення часткових показників до співставимого виду, що потребує застосування методів статистичних перетворень;

– несуперечливість – в розумінні необхідності уникнення ситуацій, коли одночасно можуть бути бажані і ріст, і зниження деякого часткового показника;

– монотонність – яка передбачає, що у всьому інтервалі значень часткового показника – його росту (від меншого значення до більшого), або, навпаки, – зменшення, має місце лише відповідна однонаправлена зміна інтегрального показника.

Оскільки модель, яка пропонується в роботі, рис. 1, передбачає структурування часткових показників за процесами, для оцінювання яких ці показники мають використовуватися, і за видами (сферами) діяльності, які виокремлюються за процесами відповідно до концепції ЗСП, то стосовно часткових показників, як показників найнижчого рівня ієрархічної структури моделі, можуть бути взяті до уваги критерії ефективності їх застосування, які добре описано в роботі [3, с. 132-139].

Зауважимо також, що обрана сукупність часткових показників має характеризувати різні сторони складного процесу, що, в свою чергу, потребує використання як статистичних – абсолютних і/або відносних часткових показників, так і оціночних – таких, що можуть бути отримані, як правило, експертним шляхом, часткових показників. Тобто, в розглядуваному контексті, часткові показники умовно можна поділити на об'єктивні і суб'єктивні. Проблема дотримання раціонального співвідношення (балансу) між об'єктивними статистичними і суб'єктивними оціночними частковими показниками при розробленні методологічних підходів до оцінювання складного процесу є важливою, в першу чергу, як така, яка безпосередньо відображається в отриманих результатах групового і інтегрального оцінювання.

Припущення, відносно того, що при визначенні показника для оцінювання роботи ТОСО підприємств ДВАТТ до уваги має братися ряд часткових показників, представлених окремо або в групах, дозволяє розглядати даний показник як багатокритеріальний. В теорії і практиці обґрунтування і прийняття управлінських рішень, як відомо, отримали поширення ряд підходів до вирішення багатокритеріальних задач. Це, зокрема, ті якими передбачається визначення: а) одного (основного) критерію, з переведенням інших до рангу обмежень; б) пріоритетності критеріїв, із подальшою послідовною оптимізацією щодо кожного з них; в) інтегрального критерію, на основі надання ваги кожному із локальних критеріїв. Дані підходи розвиваються у взаємозв'язку з методами математичного програмування і імовірісно-статистичними методами. Тривалий час найбільш поширеним залишається підхід зважених критеріїв, який реалізується через побудову відповідних моделей. Останніми передбачається визначення пріоритетності кожного критерію, за яким аналізується об'єкт, в даному випадку, ТОСО підприємства ДВАТТ, через надання критерію певної ваги. В найбільш простих, принаймні щодо забезпечення «технічних» розв'язок за багатокритеріальною моделлю, випадках, які можна тлумачити як окремі (частковий) випадок щодо моделей, які аналізуються, часткові і групові (комплексні) показники розглядаються за рівноцінні і, таким чином, відповідні ваги, які вказують на їх пріоритетність, приймаються однаковими.

На основі обчислених значень часткових показників (критеріїв) за структурною моделлю інтегрального показника, яка розглядається, рис. 1, можуть бути отримані проміжні комплексні (групові) показники. Дані комплексні показники, в свою чергу, можуть бути отримані на основі агрегування часткових показників, а також узагальнення показників більш високого рівня узагальнення, на двох рівнях – як такі, що мають важливе самостійне значення. По-перше, це рівень груп, виокремлюваних відповідно до концепції ЗСП, за кожним виокремлюваним процесом. Тобто, в загальному випадку, для кожної ТОСО ми будемо мати 28 значень таких комплексних показників. По-друге, це рівень процесів (підпроцесів), виокремлюваних в складі загального процесу, за яким для кожної ТОСО, в загальному випадку, ми будемо мати 7 таких комплексних показників. На основі останніх, в підсумку, вже безпосередньо буде визначено інтегральний показник для сумісного оцінювання всіх аспектів роботи ТОСО підприємств ДВАТТ.

Встановлення відносних вагових коефіцієнтів для кожного елемента (об'єкта) сформованої моделі, відповідно до її структурної будови, рис. 1, в межах кожного рівня ієрархії передбачає необхідність вибору відповідних методів. Водночас, перш ніж розглянути методичні підходи до визначення вагових коефіцієнтів, в припущенні, що, в загальному випадку, останні не є однаковими, зауважимо наступне. Як відомо, можливості до формалізації інформації залежать від специфічних особливостей об'єктів, які досліджуються, надійності і повноти наявних даних, рівня прийняття рішення, а також типу обраних критеріїв [4, с. 33]. За багатьох випадків виокремлюють дві основні ситуації, які зумовлюють відмінності у формалізації даних щодо роботи об'єктів аналізу – за даних умов ТОСО підприємств ДВАТТ. В першій ситуації будемо виходити із того, що не існує об'єктивних передумов до прямого оцінювання роботи цих структурних одиниць за запропонованими частковими показниками (критеріями), в другій ситуації, навпаки, така можливість вбачається. При визначенні рейтингу ТОСО підприємств ДВАТТ за відповідним інтегральним показником і/або, наприклад, процесними складовими за відповідними комплексними показниками, в першій ситуації, проводячи аналогію з випадками такого роду, які мають місце в інших бізнесових сферах, видається за доцільне віддати перевагу методу аналізу ієрархій, який було запропоновано Т.Л. Саати використовувати для обґрунтування процесів прийняття багатокритеріальних рішень [5].

Водночас, як було зазначено вище, можливою є й друга ситуація, яка виходить із того, що об'єктивні передумови до коректного прямого оцінювання роботи ТОСО за ідентифікованими частковими показниками (критеріями) існують. При цьому метод аналізу ієрархій може бути застосовано для власне визначення вагових коефіцієнтів за ієрархіями структурної моделі, побудованої для формування інтегрального показника оцінювання роботи ТОСО підприємств ДВАТТ.

Висновки з проведеного дослідження та перспективи подальших розвідок за даним напрямком. Умови стратегічно-орієнтованого управління підприємствами ДВАТТ – як сукупністю однорідних ТОСО – виходять із необхідності забезпечення збалансованості функціонування і розвитку останніх. Для цілей оцінювання ступеня даної збалансованості в роботі розроблено структурну модель формування інтегрального показника для багатокритеріального оцінювання роботи ТОСО підприємств ДВАТТ.

Можливість впровадження універсального інтегрального показника для багатокритеріального оцінювання роботи ТОСО підприємств ДВАТТ виходить із тотожності умов роботи даних ТОСО. Разом із тим, таке припущення не завжди є коректним, що, відповідно, потребує обґрунтування методичних підходів щодо оцінювання значущості відмінностей в умовах роботи окремих ТОСО підприємств ДВАТТ із можливістю, в подальшому, коректного групування останніх, як такого, що має передувати порівняльному (рейтинговому) оцінюванню.

Крім того, за умов подальшого вдосконалення розглядуваного інтегрального показника, до уваги має братися варіабельність процесів (підпроцесів), які характеризують представлені в складі інтегральні показники.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Білоног О.Є., Третиниченко Ю.О. Системна модель стратегічного управління збалансованим розвитком підприємств, які здійснюють доставку вантажів автомобільним транспортом із використанням термінальної технології // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2017. – Вип. 1 (14).
2. Каплан Р.С., Нортон Д. Стратегическое единство: создание синергии организации с помощью сбалансированной системы показателей: Пер. с англ. – М. : И.Д. Вульямс, 2006. – 384 с.
3. Нивен П.Р. Диагностика сбалансированной системы показателей: Поддерживая максимальную эффективность: Пер. с англ. – Днепропетровск: «Баланс Бизнес Букс», 2006. – 256 с.
4. Бешелев С.Д., Гурвич Ф.Г., Математико-статистические методы экспертных оценок. – М.: Статистика, 1980. – 263 с.
5. Saati T.L. The analytic hierarchy process. – New York: McGraw – Hill, 1984. – 374 p.

REFERENCES

1. Bilonoh O.Ye., Tretynychenko Yu.O. Systemna model stratehichnoho upravlinnia zbalansovanim rozvytkom pidpriemstv, yaki zdiisniuiut dostavku vantazhiv avtomobilnym transportom iz vykorystanniam terminalnoi tekhnolohii // Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu. Serii «Ekonomichni nauky». Naukovo-tekhnichnyi zbirnyk. K. : NTU, 2017. Vyp. 1 (14).
2. Kaplan R.S., Norton D. Strategicheskoe edinstvo: sozdanie sinergii organizatsii s pomoschyu sbalansirovannoy sistemy pokazateley: Per. s angl. M. : I.D. Vulyams, 2006. 384 p.
3. Niven P.R. Diagnostika sbalansirovannoy sistemy pokazateley: Podderzhivaya maksimalnuyu effektivnost: Per. s angl. Dnepropetrovsk: «Balans Biznes Buks», 2006. 256 p.
4. Beshelev S.D., Gurvich F.G., Matematiko-statisticheskie metodyi ekspertnyih otsenok. M.: Statistika, 1980. 263 p.
5. Saati T.L. The analytic hierarchy process. New York: McGraw – Hill, 1984. 374 p.

РЕФЕРАТ

Третиниченко Ю.О. Модель інтегрального показника для оцінювання роботи організаційних структур підприємств перевізників автомобільного транспорту / Ю.О. Третиниченко, І.І. Халацька // Економіка та управління на транспорті. – К.: НТУ, 2018. – Вип. 6.

В статті розроблено структурну модель формування інтегрального показника для багатокритеріального оцінювання ступеня збалансованості функціонування і розвитку ТОСО підприємств ДВАТТ.

Об'єкт дослідження – процес управління підприємствами ДВАТТ.

Мета роботи – розроблення методичних основ формування інтегрального показника для багатокритеріального оцінювання збалансованості роботи підприємств ДВАТТ.

Метод дослідження – метод аналізу та синтезу, метод аналогії та порівнянь.

Розроблено структурну модель показника для багатокритеріального оцінювання роботи ТОСО підприємств ДВАТТ. Пропонована структурна модель інтегрального показника, передбачає, що часткові показники мають визначатися, в загальному випадку, за кожним із наступних процесів: прийняття і оброблення замовлень на відправлення; доставка відправлень на термінал – як термінал відправлення (ТВ); перероблення відправлень на ТВ; міжтермінальна доставка відправлень;

перероблення відправлень на термінали – як термінали призначення (ТП); доставка відправлень із ТП; видача замовлень на відправлення. При цьому, кожний процес структурується і, відповідно, передбачається розподілення показників, які використовуються для оцінювання окремого процесу, за наступними видами діяльності : задоволення потреб клієнтів (споживачів); розвиток внутрішніх бізнес-процесів; забезпечення фінансової ефективності; навчання та розвиток персоналу.

При визначенні вагових коефіцієнтів за даним інтегральним показником або його складовими - відповідними комплексними показниками - пропонується використовувати метод аналізу ієрархій.

Результати статті можуть бути застосовані в управлінні підприємствами ДВАТТ на основі багатокритеріального оцінювання роботи ТОСО підприємств ДВАТТ.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – обґрунтування методичних підходів щодо оцінювання значущості відмінностей в умовах роботи окремих ТОСО підприємств ДВАТТ із можливістю, в подальшому, коректного групування останніх, як такого, що має передувати порівняльному (рейтинговому) оцінюванню.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ПІДПРИЄМСТВА, ЯКІ ЗДІЙСНЮЮТЬ ДОСТАВКУ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ ІЗ ВИКОРИСТАННЯМ ТЕРМІНАЛЬНОЇ ТЕХНОЛОГІЇ; МОДЕЛЬ БАГАТОКРИТЕРІАЛЬНОГО ОЦІНЮВАННЯ ОДНОРІДНИХ ОРГАНІЗАЦІЙНИХ ОДИНИЦЬ; ІНТЕГРАЛЬНИЙ ПОКАЗНИК.

ABSTRACT

Tretynychenko Yu.O., Khalatska I.I. Model of integrated indicator for evaluation of work of organizational structures of carbon transport industry enterprises. Economics and management on transport. Kyiv. National Transport University. 2018. Vol. 6.

In the article a structural model of the formation of the integral index for the multicriterial assessment of the degree of balance of the functioning and development of THSU of enterprises of the DGRTT is developed.

The object of the research is the process of managing the enterprises of the DGRTT.

The purpose of the work is to develop methodological foundations for the formation of an integral indicator for multicriterial assessment of the balance of the enterprises of the DGRTT.

The method of research - the method of analysis and synthesis, the method of analogy and comparisons.

An elaborate structural model of the indicator for multicriteria assessment of the work of THSU of the enterprises of the DGRTT. The proposed structural model of the integral indicator implies that partial indicators should be determined, in the general case, for each of the following processes: acceptance and processing of orders for departure; delivery of items to the terminal - as a departure terminal ; processing of items on departure terminal; inter-terminal delivery of shipments; processing of items at the terminal - as a destination terminal; Delivery of shipment from departure terminal; issuance of orders for departure. In this case, each process is structured and, accordingly, provides for the distribution of indicators used to evaluate a separate process, for the following activities: meeting the needs of customers (consumers); development of internal business processes; ensuring financial efficiency; training and staff development.

In determining the weight coefficients for the given integral indicator or its components - the corresponding complex indicators - it is proposed to use the method of analysis of hierarchies.

The results of the article can be applied in the management of the enterprises of DGRTT on the basis of multicriterial assessment of the work of the THSU of enterprises DGRTT.

Predictable assumptions about the development of the object of the study - the substantiation of methodological approaches to assessing the significance of differences in the conditions of work of individual THSU of the enterprises of the DGRTT with the possibility, in the future, of the correct grouping of the latter as being preceded by a comparative (rating) assessment.

KEYWORDS: ENTERPRISES AUTHORIZING CARGO DELIVERY BY AUTOMOTIVE TRANSPORT USING TERMINAL TECHNOLOGY; MODEL OF MULTI-CRITERIAN EVALUATION OF UNIFORM ORGANIZATIONAL UNITS; INTEGRATED INDICATOR.

РЕФЕРАТ

Третиниченко Ю.А. Модель интегрального показателя для оценки работы организационных структур предприятий перевозчиков автомобильного транспорта / Ю.А. Третиниченко, И.И. Халацкая // Экономика и управление на транспорте. – К.: НТУ, 2018. – Вып. 6.

В статье разработана структурная модель формирования интегрального показателя для многокритериального оценивания степени сбалансированности функционирования и развития то со предприятий ДВАТТ.

Объект исследования – процесс управления предприятиями ДВАТТ.

Цель работы – разработка методических основ формирования интегрального показателя для многокритериального оценивания сбалансированности работы предприятий ДВАТТ.

Метод исследования – метод анализа и синтеза, метод аналогии и сравнения.

Разработана структурная модель показателя для многокритериального оценивания работы то со предприятий ДВАТТ. Предлагаемая структурная модель интегрального показателя, предусматривает, что частичные показатели должны определяться, в общем случае, по каждому из следующих процессов: принятие и обработка заказов на отправку; доставка отправок на терминал – как терминал отправления (ТВ) переработки отправок на ТВ; междутерминальная доставка отправок; переработки отправок на терминале – как терминале назначения (ТП) доставка отправок с ТП; выдача заказов на отправку. При этом, каждый процесс структурируется и, соответственно, предполагается распределения показателей, используемых для оценки отдельного процесса, по следующим видам деятельности: удовлетворение потребностей клиентов (потребителей); развитие внутренних бизнес-процессов; обеспечение финансовой эффективности; обучение и развитие персонала.

При определении весовых коэффициентов по данным интегральным показателем или его составляющими – соответствующими комплексными показателями – предлагается использовать метод анализа иерархий.

Результаты статьи могут быть применены в управлении предприятиями ДВАТТ на основе многокритериального оценивания работы то со предприятий ДВАТТ.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования – обоснование методических подходов по оценке значимости различий в условиях работы отдельных то со предприятий ДВАТТ с возможностью, в дальнейшем, корректного группировки последних, как имеющего предшествовать сравнительном (рейтинговом) оценке.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ПРЕДПРИЯТИЯ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИЕ ДОСТАВКУ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТЕРМИНАЛЬНОЙ ТЕХНОЛОГИИ; МОДЕЛЬ МНОГОКРИТЕРИАЛЬНЫЙ ОЦЕНКА ОДНОРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ЕДИНИЦЫ; ИНТЕГРАЛЬНЫЙ ПОКАЗАТЕЛЬ.

АВТОРИ:

Третиниченко Ю.О., Національний транспортний університет, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, тел.: +380442544326, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 439.

Халацька І.І., Національний транспортний університет, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, тел.: +380442544326, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 439.

AUTHOR:

Tretynychenko Yu.O., National Transport University, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, tel.: +380442544326, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str., 1, of. 439.

Khalatska I.I., National Transport University, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, tel.: +380442544326, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str., 1, of. 439.

АВТОРЫ:

Третиниченко Ю.А., Национальный транспортный университет, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, тел.: +380442544326, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 439.

Халацкая И.И., Национальный транспортный университет, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, тел.: +380442544326, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 439.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Гурнак В.М., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри транспортного права та логістики, Київ, Україна.

Ейтутіс Г.Д., доктор економічних наук, професор, Державний університет інфраструктури та технологій, професор кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування, Київ, Україна.

REVIEWER:

Hurnak V.M., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, professor, department of Transport Law and Logistics, Kyiv, Ukraine.

Eitutis H.D., Ph.D., Economics (Dr.), professor, State University of Infrastructure and Technology, professor, department of Economics, Marketing and Business Administration, Kyiv, Ukraine.