

РЕФЕРАТ

Левищенко Е.С. Концептуальная модель эффективной организации управленческого консалтинга для отечественных предприятий. / Елена Степановна Левищенко // Управления проектами, системный анализ и логистика. - К.:НТУ- 2012.-Вып. 10.

В статье предложен авторский подход, по формированию модели эффективной организации управленческого консалтинга для отечественных предприятий.

Объект исследования - взаимодействие консалтинговых компаний и предприятий-клиентов в процессе предоставления услуг по управленческому консалтингу.

Цель работы - анализ существующих подходов к организации управленческого консалтинга и формирования модели эффективной организации управленческого консалтинга для предприятий в современных отечественных реалиях.

Анализ современных подходов к организации управленческого консультирования показал, что нет единой модели предоставления услуг по управленческому консультированию отечественным предприятиям. Предложенные зарубежными, постсоветскими и отечественными учеными подходы не являются комплексными, они отражают лишь отдельные аспекты в области управленческого консультирования. Предложенные методики не позволяют построить эффективную модель управленческого консультирования отечественных предприятий и затрудняют их применение на практике.

Многочисленные концепции менеджмента доказывают, что оптимальной для применения в управленческом консультировании является система сбалансированных показателей, среди неоспоримых преимуществ которой является ее гибкость, возможность применения в организации практически любой сферы деятельности. Основная идея системы сбалансированных показателей как инструмента определения эффективности заключается в том, что руководство сначала определяет цели, а затем для каждой конкретной цели выбирает показатель и рассчитывает его оптимальное значение. Ключевые показатели эффективности могут быть адаптированы к индивидуальным проектам и использоваться в управленческом консультировании.

Таким образом, механизм формирования эффективной модели управленческого консультирования, основанный на применении принципов менеджмента качества и системы ключевых показателей эффективности в рамках проекта по управленческому консультированию отражает цикл повышения эффективности и улучшения качества консалтинговой услуги. Реализация данного механизма на практике заключается в использовании комбинации принципов менеджмента качества и системы ключевых показателей эффективности на каждой стадии консалтингового проекта.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: КАЧЕСТВО, ОРГАНИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНЧЕСКОГО КОНСУЛЬТИРОВАНИЯ, ЭФФЕКТИВНОСТЬ, КЛЮЧЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ

УДК 338.24

ПІДХІД ДО ВИБОРУ СУБ'ЄКТНИХ СКЛАДОВИХ, ЩО МОЖУТЬ ОБУМОВИТИ ЕКОНОМІЧНО ЕФЕКТИВНУ ІНТЕНСИФІКАЦІЮ ТРАНСПОРТНИХ ПОТОКІВ АВТОМОБІЛІВ Макарова Т.В.

Постановка проблеми. Глобалізація, що спостерігається як домінуюча риса економічних відносин між країнами, обумовила особливу роль транспорту, в якості основної рушійної сили розвитку економіки у світі. Транспортні потоки автомобілів, що постійно рухаються за транспортними лініями зв'язку між різними виробниками та споживачами, а також поєднують пасажирів з місцевостями, до яких вони прагнуть, є невід'ємною життєво важливою складовою низки небагатьох основних елементів, що докорінно уможливають сучасні достатні рівні функціонування економіки та існування суспільства. Однак, вимоги до підвищення мобільності роботи автомобільного транспорту (АТ) й проблема одночасного забезпечення незначного рівня аварійності, при переміщенні АТ з раціональною витратою ресурсів, визначили протиріччя й проблему, які обумовлені незадовільним станом рухомого складу АТ та автодорожньої інфраструктури.

Докорінна зміна соціально – економічних відносин в країні потребує дослідження взаємозв'язку між інтенсифікацією ТПА й ефективністю капітальних вкладень в дорожнє будівництво. Обґрунтування напрямів розвитку автомобільних доріг в залежності від інтенсивності

руху потребує оцінювання соціально – економічної ефективності інтенсифікації ТПА, в тому числі за рахунок раціонального вибору суб'єктних складових.

Аналіз основних досліджень. Взаємодія різних рівнів державного управління за участю приватних представників є необхідною складовою при вирішенні задач розвитку автомобільного транспорту та дорожнього будівництва. У роботі [1] розглянуті суб'єктні складові, що впливають на приватно – державні джерела фінансування розвитку автомобільних доріг регіону. Зазначається, що будівництво платних доріг можливе, також, за рахунок державно – приватного партнерства [2].

Ефективність роботи мережі регіональних ТПА залежить від вибору стратегічного підходу. Зазначену стратегію можна розглядати, як динамічну систему взаємопов'язаних правил, прийомів і принципів, яка функціонує шляхом раціонального поєднання наступних основних складових:

- ефективного використання внутрішнього потенціалу регіональних ТПА з урахуванням інтересів автотранспортних підприємств;

- створення привабливого середовища, в якому мають можливість рухатися транзитні потоки [3].

Для забезпечення належного економічного рівня існування мережі ТПА та її реагування на ринкові зміни слід зробити наступне:

- підвищити стійкість і здатність адаптування до мінливих умов господарювання;
- подолати відставання в розвитку технології і техніки;
- забезпечити високу якість продукції або послуг;
- створити цілеспрямоване керування розвитком потоків.

Мета статті – вибір дієвих суб'єктних складових для забезпечення економічно ефективною інтенсифікації ТПА.

Виклад основного матеріалу. Інтенсифікація ТПА повинна бути економічно ефективною і обумовлювати зростання обсягу грошових коштів, що надходять до загального та спеціального бюджетних фондів. Процес оцінювання впливу інтенсифікації ТПА на соціально – економічний розвиток регіону може обґрунтовувати необхідність капітальних вкладень в реконструкцію та ремонт автомобільних доріг.

Однак, різноплановий та відповідальний характер вимог до забезпечення економічно ефективною інтенсифікації регіональних ТПА, шляхом оцінювання їх стану, обумовлює необхідність організації спільних і скоординованих дій всіх рівнів державного управління: Уряду країни, регіональної та місцевої адміністрацій, а також органів самоврядування, представників громадських організацій та приватного бізнесу. Останні учасники можуть дієво сприяти проведенню економічно ефективною інтенсифікації, у зв'язку з недостатністю бюджетних коштів. А витрати фінансових ресурсів на інтенсифікацію ТПА регіону потрібні дуже великі, що пояснюється наступними можливими діями: реформуванням АТ; проведенням операцій з оцінювання стану потоків; фінансуванням будівництва, реконструкції, ремонту й утримання автомобільних доріг, а також створенням інформаційно – економічних структур.

Необхідним є розроблення сумісної концепції забезпечення інтенсифікації ТПА, що потребує суттєвого реформування АТ й докорінного поліпшення стану АД, яка повинна бути розрахована на достатньо великий термін часу (може здійснюватися на протязі 10 – 15 років) [4]. Але натепер, основні початкові роботи по створенню та здійсненню концепції для Донецького регіону слід виконати за відносно стислий термін, обумовлений певними обставинами, а саме:

- найбільш значущим чинником є стрімкий розвиток глобалізації світової економіки, а також проходження через Донецький регіон трьох Європейських маршрутів: Е – 40, Е – 50 та Е – 58, що повинні з'єднувати важливих світових виробників товарів та об'ємні ринки збуту (наприклад, маршрут Європа - Азія);

- слід використати таку сприятливу ситуацію, що в даний час не є сталими та відповідаючими всім необхідним вимогам автотранспортні системи ймовірних транзитних країн - сусідів та інших регіонів України, які також мають можливість першими організувати умови для створення привабливих ТПА на своїй території, й таким чином, користуватися всіма перевагами міжнародного транзиту;

- регіональна економіка Донецької області сама потребує організації надійних та раціональних ліній автомобільного зв'язку на території області між різними галузями, установами, організаціями тощо, що обумовлено тенденцією росту регіональної економіки та розвитку на пряму останніх дій уряду країни на розширення внутрішнього ринку;

- в регіоні слід сприяти повному насиченню працівниками потенційних центрів, що можуть забезпечити робочими місцями пригородних та іногородніх мешканців області;

- на території області, з використанням можливостей системи ТПА, необхідно повністю задовольнити потреби в пасажирських перевезеннях (в тому числі мешканців інших країн та регіонів), що рухаються на відпочинок в відповідні зони тяжіння, а саме: берег Азовського моря, курорти Слов'янська та Святогір'я;

- сприяти розвитку регіону зможуть нові пасажирські складові ТПА, при умові організації в області туризму, особливо промислового.

Важливою особливістю зазначеної проблеми є та обставина, що ефективність інтенсифікації ТПА за міжнародними маршрутами повинні оцінюватися разом з відповідними органами державного управління країни, з якою Донецька область має спільний кордон. В цьому випадку, необхідно використовувати можливості, що має Єврорегіон «Донбас», який містить у собі чотири потужні області: Донецьку та Луганську (Україна), а також Ростовську та Воронежську (Росія). Вони разом формують макрорегіон, який є самодостатнім з точки зору відтворення основних видів продукції, а також, транспортного виробництва – переміщення вантажів та пасажирів [5]. Однак, при цьому, повинні враховуватися, також, міжобласні відмінності в потужностях ТПА та автотранспортної інфраструктури. Так, наприклад, дорога Донецьк – Луганськ, що включена до Європейської магістралі Е – 40, на території Донецької області має чотири полоси руху (утримуються в доброму технічному стані), а на території Луганської області можливості інтенсифікації ТПА значно зменшуються тим, що існує тільки дві полоси руху.

Після проведеного вище аналізу особливостей Донецької області, що значуще впливають на забезпечення інтенсифікації територіальної мережі ТПА, розглянуті можливі відносини сторін, які вибрані для подальшого розроблення концепції забезпечення інтенсифікації потоків. Щоб концепція забезпечення інтенсифікації руху ТПА в рамках сталого розвитку Донецької області принесла ефективність капітальних вкладень в дорожню галузь, вона розроблена з урахуванням реальної ситуації в регіоні та урахуванням відповідей місцевих та закордонних спеціалістів, а саме:

- представників обласної адміністрації, що повинні бути координаторами й узгоджувати стратегії концепції з інтересами й потребами мешканців, організацій та підприємств області;

- представників наукових та проектних організацій регіону в сфері автотранспортної економіки й логістики;

- представників транспортних підприємств області, що вирішують конкретні питання з перевезення матеріальних об'єктів;

- представників міністерства економіки й інфраструктури «Вільної землі Саксонія» та Технічного університету м. Дрездена (Федеративна Республіка Німеччина).

Еволюція суб'єктної складової відносин сторін в процесі розглядання підходів до оцінювання ефективності інтенсифікації ТПА та створення механізму її забезпечення розглянута декількома стадіями розвитку: двосуб'єктною, трисуб'єктною та багатосуб'єктною. Недоліком першої двосуб'єктної стадії, що містить Уряд країни та приватного представника, є відсутність участі регіону, як значущої сторони, в розбудові економічно ефективних ТПА. А регіон є центральною ланкою територіальної системи суспільного виробництва, яке обласна адміністрація повинна організувати та забезпечити, шляхом інтенсифікації ТПА на території області. Рухатися в зазначених вище потоках зможуть будь – які користувачі, якщо вони визнають показники певних ТПА відповідаючими їх вимогам. Тому, передбачена більш складна, але дієва, трисуб'єктна стадія за участю трьох сторін, а саме: Уряду країни, адміністрації регіону та приватного представника. У цьому випадку, регіональна адміністрація буде в змозі приймати участь в плануванні та здійснюванні розбудови вибраного сценарію ефективної мережі ТПА на території області. Як наслідок, можна оцінювати та регулювати зростання регіонального бюджету, ВРП, середньої заробітної плати одного робітника тощо. Але у трисуб'єктній стадії, при оцінюванні та забезпеченні економічної ефективності інтенсифікації ТПА регіону, не в повній мірі розглянуті можливості Європейських маршрутів (Е – 40, Е – 50, Е - 58), що проходять через територію Донецької області. На ділянках зазначених маршрутів слід врахувати, також, дії множини значущих факторів, зокрема: рівнів діяльності транснаціональних корпорацій та розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, транзитності, динаміки переміщення вантажів і пасажирів через кордон з Росією.

Зазначені вище недоліки усунуті на багатосуб'єктній стадії, де ще однією з сторін є дві області РФ (Ростовська та Воронізька), що входять у (макрорегіон «Донбас»). У цьому випадку, російська сторона буде зацікавлена в сприянні руху АТЗ своїх громадян в ТПА Донецької області.

Крім того, обов'язково слід урахувати можливий суттєвий вплив на оцінювання та забезпечення економічної ефективності інтенсифікації ТПА громадської організації «Всеукраїнська

спілка автомобілістів». Позитивний приклад зазначеного дієвого впливу спостерігається в ФРН, де «Загальний німецький автомобільний клуб» (ADAC) сприяє розвитку ТПА біля 100 років [6].

Структурна схема, що містить низку складових багатосуб'єктної стадії в процесі розглядання підходів до оцінювання інтенсифікації ТПА та створення механізмів її забезпечення, наведена на рис. 1.

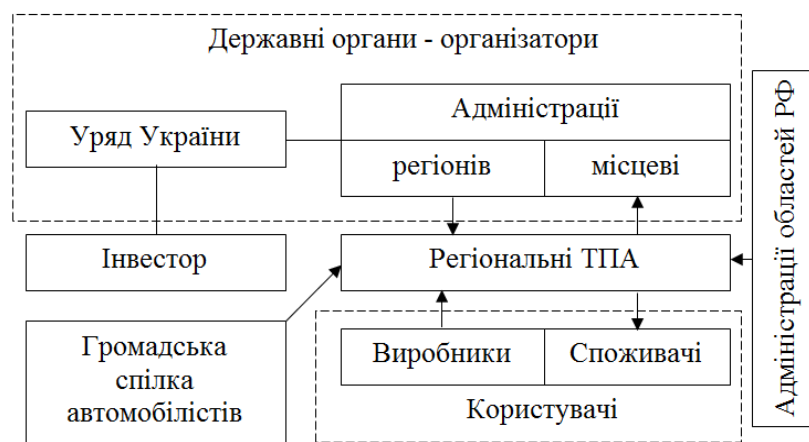


Рис. 1. Структурна схема, що візуалізує суб'єкти, які створюють умови для поліпшення ТПА та зв'язки між ними

Нижче наведений аналіз схеми. Якщо державні органи сприяють створенню умов для раціонального руху ТПА й зазначені умови є прийнятними для користувачів, то останні повинні, в свою чергу, сплачувати певні суми, що сприяють рішенням соціально – економічних задач регіону та безпечному руху АТЗ.

Посилаючись на досвід низки країн, в яких була вирішена проблема інтенсифікації регіональних ТПА, можна зробити наступні висновки:

- державні органи прагнуть забезпечити певний рівень функціонування потоків при помірних бюджетних витратах на їх оцінювання, формування та регулювання;

- виробник намагається знайти для переміщення своїх товарів ТПА з необхідною йому інтенсивністю, що забезпечать своєчасну, якісну та безпечну доставку вантажів споживачу;

- споживач та перевізник – автомобіліст намагаються використати потрібні їм напрямки руху, що є безпечними, де переміщення у ТПА обумовлює якісні та швидкі перевезення при помірних витратах;

- інвестор прагне отримати найвищий дохід, надаючи при цьому помірні вкладення в створення ТПА;

- безпосередній користувач – автомобіліст, зацікавлений в створенні додаткової дієвої гарантії отримання технічної та юридичної допомоги, що професійно та обов'язково може виконувати громадська організація «Всеукраїнська спілка автомобілістів» якщо вона буде діяти за прикладом ADAC.

Висновки. З наведених вище суджень випливає, що саме державні органи повинні постійно організовувати оцінювання економічної ефективності інтенсифікації ТПА та створювати їх раціональну регіональну мережу, обґрунтовано вибираючи для неї перспективні напрямки руху. Для розв'язання наведених суперечностей між зазначеними вище суб'єктами транспортного ринку необхідно розробити параметричну модель та методику оцінювання ЕЕ інтенсифікації ТПА.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Вдовенко Ю.С. Приватно – державні джерела фінансування розвитку автомобільних доріг регіону: дисертація ... канд. екон. наук.: 08.00.04 / Чернігівський державний технологічний університет. – К., 2008. – 232 с.

2. Жулин О.В. Тарифікація послуг за проїзд платними дорогами України: дисертація канд. екон. наук: 08.00.04 / Національний транспортний університет. – К., 2009. – 219 с.

3. Огонь Н.Г. Транзитний потенціал та доходи бюджету України / Н.Г. Огонь // Вісник Української академії банківської справи. – 2011. - №2 (31). – С. 32 – 38.

4. Бездек М. Концепція розвитку транспортної системи Моравско – Силезького регіону Чешської республіки / М. Бездек, А. Мороз, В.П. Ткаченко // Логістика промислових регіонів: IV міжнародна наук. – практ. конф., 23 - 25 квітня 2012 р.: матеріали конф. – Донецьк, 2012. - С. 10 – 13.

5. Стратегия социально-экономического развития Еврорегиона «Донбасс» на период до 2020 года. Одобрена на заседании Совета Еврорегиона «Донбасс» 10 апреля 2012 г. – Луганск, 2012. – 136 с.

6. Всеобщий немецкий автомобильный клуб ADAC – Режим доступа - <http://www.adac.de/>.

РЕФЕРАТ

Макарова Т.В. Підхід до вибору суб'єктивних складових, що можуть обумовити економічно ефективну інтенсифікацію транспортних потоків автомобілів. / Тамара Володимирівна Макарова // Управління проектами, системний аналіз і логістика.- К.:НТУ- 2012.-Вип. 10.

Об'єктом дослідження є забезпечення економічно ефективною інтенсифікації транспортних потоків автомобілів. З метою вибору дієвих суб'єктивних складових для економічно ефективною інтенсифікації зазначених потоків, був застосований зіставно – порівняльний метод аналізу механізмів і засобів. Використання державних, приватних, міждержавних та громадських суб'єктивних складових обумовить проведення комплексного оцінювання та забезпечення економічно ефективною інтенсифікації потоків. Новизною роботи є включення в багатосуб'єктивну стадію Всеукраїнської спілки автомобілістів. Використання можливостей цієї громадської організації, може обумовити задоволення потреб її членів, а також, економічних та соціальних потреб інших мешканців регіону. Раніше взаємодія різних рівнів державного управління за участю приватних представників розглядалася у роботах щодо фінансування розвитку автомобільних доріг.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ОЦІНЮВАННЯ, ЕФЕКТИВНІСТЬ, ТРАНСПОРТНИЙ ПОТІК, АВТОМОБІЛЬ, СУБ'ЄКТНА СКЛАДОВА

ABSTRACT

Makarova T.V. The approach to the selection of subjective components that could cause cost-effective intensification of traffic cars. / Tamara Makarova // Management of projects, system analysis and logistics. – K.: NTU . – 2012. – Vol. 10.

The object of the study is to provide a cost-effective intensification of traffic vehicles. In order to select the components of subjects for cost effective intensification of these flows have been applied is comparable - the comparatives methods of analysis mechanisms and tools. The use of public - private, public and international components of subjective will determine and provide cost effective intensification flows. The novelty of the work is the inclusion of a stage - Ukrainian union motorists in subjectivity stage. Harnessing the power of this social organization, may satisfy the needs of its members, as well as the economic and social needs of other residents. Previously, the interaction of different levels of government management with representatives private business considered in the work on funding the development of roads.

KEY WORDS: EVALUATION, EFFICIENCY, TRAFFIC, CAR, SUBJECTIVITY COMPONENT

РЕФЕРАТ

Макарова Т.В. Подход к выбору субъективных составляющих, которые могут обусловить экономически эффективную интенсификацию транспортных потоков автомобилей. / Тамара Владимировна Макарова // Управления проектами, системный анализ и логистика. – К.:НТУ – 2012. – Вып. 10.

Объектом исследования является обеспечение экономически эффективной интенсификации транспортных потоков автомобилей. С целью выбора действенных субъективных составляющих для экономически эффективной интенсификации указанных потоков, был применен сопоставимо - сравнительный метод анализа механизмов и средств. Использование государственных, частных, межгосударственных и общественных субъективных составляющих обусловит проведение комплексной оценки и обеспечение экономически эффективной интенсификации потоков. Новизной работы является включение в многосубъективную стадию Всеукраинского союза автомобилистов. Использование возможностей этой общественной организации, может обусловить удовлетворение потребностей ее членов, а также экономических и социальных потребностей других жителей региона. Ранее взаимодействие различных уровней государственного управления с участием частных представителей рассматривалось в работах по финансированию развития автомобильных дорог.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ОЦЕНИВАНИЕ, ЭФФЕКТИВНОСТЬ, ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТОК, АВТОМОБИЛЬ, СУБЪЕКТНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ