

## Література

1. Саак А.Э. Менеджмент в социально-культурном сервисе и туризме : [учебное пособие] / А.Э. Саак, Ю.А. Пшеничных. – СПб. : Питер, 2007. – 512 с.
2. Назаров А.В. Нейросетевые алгоритмы прогнозирования и оптимизации систем / А.В. Назаров, А.И. Лоскутов. – СПб. : Наука и техника, 2003.
3. Ярушкіна Н.Г. Основы теории нечетких и гибридных систем : [учебное пособие] / Ярушкіна Н.Г. – М. : Финансы и статистика, 2004.
4. Негойце К. Применение теории систем к проблемам управления / Негойце К. – М. : Мир, 1981.
5. Исмагилов И.И. Нечеткое прогнозирование количественных параметров сложных систем на основе экспертного метода / И.И. Исмагилов, В.А. Зинкин // Сборник научных трудов Института проблем информатики АН РТ. Исследования по информатике. – Казань : Отечество, 2007. – Вып. 11. – С. 49–56.
6. Борисов А.Н. Принятие решений на основе нечетких моделей: примеры использования / Борисов А.Н., Крумберг О.А., Федоров И.П. – Рига : Зинатне, 1990. – 184 с.
7. Саати Т. Принятие решений. Метод анализа иерархий / Саати Т. – М. : Радио и связь, 1993.
8. Леоненков А.В. Нечеткое моделирование в среде MATLAB и fuzzyTECH / Леоненков А.В. – СПб. : БХВ-Петербург, 2005. – 736 с.

Надійшла 19.10.2012; рецензент: д. е. н. Полуянов В. П.

УДК 338.24:625.17

Н. С. КАЛИЧЕВА

Українська державна академія залізничного транспорту, м. Харків

## ПІДХОДИ ДО УПРАВЛІННЯ КОЛІЙНИМ ГОСПОДАРСТВОМ «УКРЗАЛІЗНИЦІ» В СУЧАСНИХ УМОВАХ

*У статті розглянуто основні підходи до управління підприємствами колійного господарства вітчизняного залізничного транспорту щодо гнучкості при прийнятті управлінських рішень, адаптації до змін у внутрішньому та зовнішньому середовищі, ощадного виробництва тощо.*

*In the article the basic approaches to the management of the enterprises of a railway facilities of the domestic railway transport, namely flexibility in making managerial decisions, adapt to changes in the internal and external environment, lean production, etc.*

*Ключові слова: залізничний транспорт, управління, підходи, залізнична мережа.*

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** Використання прогресивних та економічно вигідних технологій, суттєве зростання ефективності виробництва, приведення технічного потенціалу залізничного транспорту відповідно до потреб національної економіки при реалізації перевезень у внутрішньому на міжнародному сполученні є одними з найважливіших напрямів діяльності залізничного транспорту при змінах, що нині відбуваються у світовій економіці.

Сучасні зміни в роботі залізничного транспорту позначаються і на роботі колійного господарства. Тому, на даний час, для стабільної роботи залізничного транспорту, потрібно вирішити низку системних проблем у роботі колійного господарства. Адже, на вітчизняних коліях досить багато ділянок з наднормативним терміном експлуатації та з простроченим капітальним ремонтом, використовується застаріла техніка і технології для обслуговування і ремонту інфраструктури, не завжди якісно виконуються колійні роботи.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми.** Зміни у роботі залізничного транспорту потребують ретельного обґрунтування управлінських рішень в галузі. Провідні вчені та практики досліджують питання пов'язані з управлінням при реформуванні галузі [1–4], але в сучасних дослідженнях мало приділяється уваги управлінню в господарствах, котрі забезпечують роботу всього залізничного комплексу. Адже, господарства залізничного транспорту першими відчують зміни у роботі галузі і тому першими мають реагувати на зміни. Так як їх ефективна робота повністю відображається на перевізній спроможності залізничного транспорту, тому дослідження та обґрунтування підходів управління колійним господарством і визначило мету статті.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Впровадження швидкісного руху, розділення руху на переважно вантажний та переважно пасажирський рух виступають одними з головних перемін у роботі залізничного транспорту нашої країни. На всі зміни, котрі відбуваються в галузі, мають реагувати і всі господарства залізничного транспорту. Колійне господарство як одне з головних у забезпеченні роботи залізничного транспорту, повинно у своїй роботі враховувати нові умови його діяльності та чітко реагувати на всі зміни і нововведення, саме тому, використання принципів гнучкості в управлінні, адаптивності, ощадливого виробництва та постійного удосконалення роботи підприємств колійного господарства створить умови для ефективного, надійного і безпечного розвитку галузі.

Гнучке управління базується на сукупності підсистем загального та лінійного управління, функціональних підсистем, котрі спеціалізуються на виконанні однорідних функцій та зв'язків між ними, що у передкризовий період та період кризи допомагають підприємству прийняти правильні управлінські рішення для його подальшої роботи [5]. Використання принципів гнучості в управлінні змушує керівництво зосереджувати роботу підприємства на стратегічно перспективних напрямках, що є особливо актуальним на сьогоднішній день для залізничного транспорту.

Адже, зміни у роботі галузі потребують чітких і злагоджених змін у роботі всіх підприємств залізничного транспорту. Так, наприклад, закупівля нових швидкісних потягів іноземного виробництва призвела до необхідності створення спеціальних центрів для навчання машиністів, провідників, ремонтників та до створення спеціалізованих майстерень для його ремонту.

Гнучкість в управлінні підприємствами колійного господарства базується на використанні сучасних більш прогресивних методик управління, спрямованих на [6]:

- широке використання інформаційних технологій в управлінні;
- планування та вироблення рішень, що дозволяють виконувати більш широкий спектр робіт з модернізації, поточного утримання та ремонту колій;
- швидке та економічне виконання колійних робіт будь-якої складності та на будь-якій ділянці залізничної мережі.

Однією з систем організації та управління виробничим процесом, взаємовідносинами між постачальниками та споживачами, котра спрямована на задоволення потреб споживачів при виготовленні продукції чи наданні послуг з найменшими витратами є ошадливе виробництво [7]. Основною метою такого принципу управління виступає зменшення кількості дій, що призводять до витрат, але не створюють продукт чи послугу.

Принципи ошадливого виробництва дозволяють досить чітко і впевнено вибудувати філософію ведення бізнесу підприємством, котра спрямована на всі аспекти його діяльності, включаючи стратегічний розвиток та управління маркетингом [8].

Застосування принципів бережливого виробництва на залізничному транспорті дозволить:

- визначати цінність надання послуг з перевезень з точки зору пасажирів або товаровідправника/отримувача;
- визначати всі стадії здійснення перевізного процесу для кожного потягу та усувати всі можливі недоробки до початку надання послуги;
- будувати всі процеси із обслуговування перевізного процесу так, щоб була досягнута максимальна комфортність, швидкість та безпека перевезень;
- постійно вдосконалювати процес обслуговування клієнтів;
- постійно вдосконалювати процесів, пов'язаних з обслуговуванням технічної складової перевізного процесу.

Для колійного господарства як одного зі складових залізничного транспорту, необхідного для забезпечення якісного і надійного перевізного процесу, застосування принципів ошадливого виробництва має базуватися на:

- зменшенні матеріальної складової ремонту та модернізації верхньої будови колії та земляного полотна за рахунок використання більш прогресивних технологій та сучасних ресурсів;
- зниженні нерівномірності виконання колійних робіт залізничної мережі, що, в свою чергу, призводить до наявності ділянок колії із різним ступенем зношення, котрі знижують пропускну здатність залізниць;
- скороченні витрат, пов'язаних з використанням не ефективних і застарілих технологій, та обґрунтування доцільності застосування нових;
- використанні сучасної колійної техніки, що допоможе знизити витрати на її утримання та більш якісно виконати поточне утримання, ремонт або модернізацію колій;
- створенні умов для пропускання потягів із швидкостями понад 160 км/год, при цьому не обмежуючи рух вантажних, регіональних та приміських потягів;
- оптимізації тривалості «вікон» та їх кількості під час виконання колійних робіт для усунення обмежень пропускну здатності ділянки колії, на якій проводиться ремонт;
- та інших принципах спрямованих на збільшення пропускну спроможності залізниць, зниженні витрат на їх утримання тощо.

Ефективний розвиток залізничного транспорту в умовах нестабільного економічного середовища, адаптації галузі до зовнішнього економічного середовища, попередження виникнення кризових ситуацій та ефективної стратегічної реакції на всі зміни в геополітичній сфері призводять до необхідності використання нових принципів управління.

Застосування принципів адаптивного управління дозволить залізничному транспорту забезпечити його ефективний розвиток шляхом вивчення зовнішнього та внутрішнього середовища з використанням одержаних даних для покращення якості транспортного обслуговування.

Варто зазначити, що адаптивна система – це система, що здатна зберегти власну працездатність при

неочікуваних змінах у структурі управління системи або при змінах у зовнішній сфері (економіці, політиці, тощо) через зміну функціонування, тобто така система здатна самостійно призвичаїтися до змін внутрішніх і зовнішніх умов функціонування [9]. А під адаптацією, в такому разі, розуміють таку реакцію системи на перетворення обставин функціонування, що протистоїть зменшенню чи можливому зменшенню ефективності її діяльності [9]. При цьому система повинна бути спроможною відповідати на звичні події і впливи та мати потенціал для реакції на непередбачені, за звичай, сторонні події, що трапляються у зовнішньому оточенні.

Залізничний транспорт як виробничо-економічна система, складається з різних виробничих підрозділів (колійного, вагонного, локомотивного та інших господарств і служб), що тісно взаємодіють між собою, використовує різноманітні матеріали і ресурси та володіє інтеграційними властивостями, що не приводяться до властивостей поодиноких його частин (структурних підрозділів), та виконує при цьому свою головну роль – перевезення вантажів та пасажирів. Саме тому, економічна стабільність залізничної галузі визначається як спроможність системи чітко реагувати на будь-які зміни у внутрішньому та зовнішньому оточенні.

Для зростання конкурентоспроможності залізничного транспорту необхідно проводити комплекс заходів направлених на оцінку та оптимізацію взаємодію всіх структурних підрозділів галузі. Стан колії як основи перевізного процесу та найбільш матеріалоемної частини в структурі залізничного транспорту потребує особливої уваги до функціонування колійного господарства. Тому, використання принципів адаптивного управління на підприємствах колійного господарства дозволить поліпшити стан верхньої будови колії та земляного полотна за умов реформування галузі та при обмеженні фінансування всього господарства.

Головним принципом адаптивного управління виступає пошук ефективних варіантів прийняття та реалізації рішень, спрямованих на функціонування і розвиток підприємств у конкурентному середовищі. Основне завдання адаптивного управління полягає у підтримці внутрішньої стабільності залізничного транспорту при змінах у зовнішньому середовищі [10].

Використання принципів адаптивного управління для підприємств колійного господарства має базуватися на [11]:

- функціональній взаємодії внутрішніх та зовнішніх факторів, спрямованих на удосконалення роботи залізничного транспорту при змінах, котрі на сьогоднішній день відбуваються в галузі;
- зміні організаційної структури господарства, що дозволить більш якісно проводити колійні роботи;
- управління обліком і контролем при виконанні робіт з поточного утримання, ремонту та модернізації залізничної мережі.

**Висновки.** Враховуючи всі зміни у роботі залізничного транспорту, пріоритетом у роботі колійного господарства виступає зростання довготривалості стабільності верхньої будови колії та земляного полотна шляхом використання прогресивних технологій, конструкцій, матеріалів. А в управлінні колійним господарством необхідно враховувати зміни у роботі служб колій, дистанцій колій, колійно-машинних станцій та інших структурних підрозділів господарства.

Зміни у структурі управління повинні базуватися на чіткому розмежуванні функцій управління з поточного утримання, ремонту та модернізації верхньої будови колії та земляного полотна.

## Література

1. Макаренко М.В. Організаційно-економічні основи реструктуризації залізничного транспорту України / Макаренко М.В. – 2004. – 32 с.
2. Макаренко М.В. Проблеми та основні напрямки реформування залізничного транспорту України / М.В. Макаренко, Ю.М. Цветов та ін. – К. : КУЕТТ, 2007. – 222 с.
3. Ейтутіс Г.Д. Реструктуризація залізниць України на основі галузево-регіональної моделі управління / Г.Д. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – К., 2011. – № 2. – С. 57–63.
4. Бараш Ю.С. Обґрунтування оптимальної моделі управління залізничним транспортом / Ю.С. Бараш // Залізничний транспорт України. – 2005. – № 9. – С. 208–213.
5. Шегда А.В. Гнучкість підприємства як форма його розвитку в умовах динамічного попиту / А.В. Шегда, Т.В. Божидарнік // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Серія “Економіка”. Випуск 63. – 2002. – С. 43–44.
6. Гибкие производственные системы / Н.П.Меткин, М.С.Лапин, С.А.Клейменов, В.М.Критський. – М. : Издательство стандартов, 1989. – 309 с.
7. Монден Я. «Тоета»: методы эффективного управления / Монден Я. – М. : Экономика, 1989. – 288 с.
8. Лисицин В.Д. "Роль ощадливого виробництва" в діяльності підприємства [Електронний ресурс] / Лисицин В.Д., Лисенко О.І., Вовк Ю.С. – Режим доступу : [http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/PSPE/2009\\_1/Lisenko\\_109.htm](http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/PSPE/2009_1/Lisenko_109.htm).

9. Єльнікова Г.В. Основи адаптивного управління : [курс лекцій] / Єльнікова Г.В. – Х. : Видав. гр. „Основа”, 2004. – 128 с.

10. Алексеев С.Б. Адаптивное управление конкурентоспособностью предприятия : [монография] / Алексеев С.Б. – Донецк : ДонНУЭТ, 2007. – 170 с.

11. Кузьменко В.В. Теоретические аспекты функционирования адаптивной системы управления предприятием / В.В. Кузьменко, Д.В. Гришин // Вестник СевКавГТУ. Серия "Экономика". – 2003. – № 2 (10).

Надійшла 21.10.2012; рецензент: д. е. н. Кірдіна О. Г.

УДК 338.436

О. М. ОДІНЦОВ

Черкаський державний технологічний університет

## ІНТЕГРАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК АГРОПРОМИСЛОВИХ КЛАСТЕРІВ В КОНТЕКСТІ ІНСТИТУЦІОНАЛЬНОЇ ТЕОРІЇ

*Розглянуто основні аспекти та фактори формування агропромислового кластера на інституціональній основі. Обґрунтовано переваги інтеграційних формувань кластерного типу під дією синергетичного ефекту.*

*Considered main aspects and factors of forming the agricultural cluster on the institutional basis. Grounded advantages of integrating formations of the cluster type under synergetic effect.*

*Ключові слова: агропромисловий кластер, синергетичний ефект.*

**Постановка проблеми.** Сучасний механізм розвитку організацій АПК, побудований на концентрації капіталу великих холдингових структур, переживає кризу і не здатний підвищувати конкурентоспроможність аграрної сфери економіки.

В останні роки найбільш поширеною ефективною формою міжгосподарських взаємовідносин в ряді країн виявляють себе кластери. При даній формі організації спільної діяльності самостійних організацій, згуртованих у кластери, проявляється системний синергетичний ефект, значно перевищуючий ефективність різних форм інтеграції в межах розрізаних фірм.

Потужним методологічним інструментом, що узагальнює процес організації соціально-економічних систем, є дослідження систем управління інтегрованими формуваннями. Сучасний системний аналіз дозволяє вивчити причини реальних ускладнень, що виникають перед різними формами об'єднань у вигляді асоціацій, кооперованих і інтегрованих в ланцюзі створення вартості продукту та на відпрацьованні варіантів усунення перешкод.

**Виклад основного матеріалу.** Останні фундаментальні досягнення в галузі дослідження інтегрованих систем належать бельгійській школі вчених на чолі з Іллею Пригожином [1]. Якраз роботи Пригожина і його послідовників сприяли виникненню нової науки, названою Г. Хакеном синергетикою, що встановлює універсальність явища і поширюється на неживу природу [2].

В синергетиці, на відміну від кібернетики, акцент робиться не на процеси управління і обміну інформацією, не на функціонування систем, а на її структурі, на принципах побудови організації, умовах її виникнення, розвитку і самоускладнення. Дана теорія звільняє поняття нестабільності від негативного відтінку. Нестабільність – не завжди зло, що підлягає усуненню, або якась неприємність. Нестабільність сприяє виявленню і відбиранню кращого. Таким чином, синтез порядку і хаосу, що здійснюється дисипативною, тобто не рівноважною відкритою системою, полягає в тому, що упорядкована система не може існувати без неупорядкованою, порядок без хаосу.

Для аналізу і моделювання властивостей нелінійних динамічних економічних систем останніми роками широко використовується теорія синергетики – "синергетична економіка". В синергетичній економіці економічна еволюція трактується як безповоротний процес. Суттєву роль у безповоротних процесах відіграють час і хаотична динаміка. Необоротність і еволюція виникають як наслідок складності колективної поведінки самоуправляємих підприємницьких організацій.

В подібному напрямку питання стійкості розвитку організацій і фірм знайшли відображення в теорії неінституціоналізму, де основною категорією є поняття інститутів, під якими розуміється система відносин між економічними агентами або, за термінологією Норта, формальні і неформальні "правила гри". Важливо те, що формальні правила можуть бути змінені державою, а неформальні обмеження змінюються дуже повільно. Зокрема, Норт говорить про дві функції, які виконуються інститутами: створення обмежень і створення стимулів [3]. Зокрема, він акцентує увагу на тому факті, що інститути повинні одночасно володіти двома суперечливими властивостями – жорстокістю і гнучкістю.

Норт також відмічає, що більшу частину свого існування люди розглядали економіку як гру з нульовою сумою, коли виграш одних досягається за рахунок програшу інших. Таке розуміння було характерним для початкового етапу переходу від невизначеності світу фізичного до невизначеності світу соціального. В ряді випадків стандартна конкуренція перетворювалася в цілком неефективну взаємодію –