

Секція

«МЕНЕДЖМЕНТ І МАРКЕТИНГ НА ТРАНСПОРТІ»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ - д.е.н., професор В.Г.Шинкаренко

УДК 004.738.8

**СПЕЦИФІКА УПРАВЛІННЯ
ЕЛЕКТРОННИМ БІЗНЕСОМ
ВИСОКОТЕХНОЛОГІЧНОГО
ПІДПРИЄМСТВА**

*Грабовський Є.М., к.е.н., доцент
(АВВ МВС України)*

На сучасному етапі розвитку економіки відбувається формування нового виду підприємницької діяльності, що характеризується інтенсивним використанням інформаційних технологій і, зокрема, мережі Інтернет як фундаменту бізнес-системи компанії. Цей новий вид підприємницької діяльності отримав назву електронного бізнесу (е-бізнесу).

Здійснення електронного бізнесу нерозривно пов'язане з необхідністю врахування основних особливостей цієї форми підприємницької діяльності:

1) середовищем бізнесу виступає глобальна мережа Інтернет;

2) необхідність клієнтоорієнтованого підходу в комерційній діяльності внаслідок зниження витрат переходу споживачів від одного продавця до іншого;

3) інформація є стратегічним ресурсом, що забезпечує конкурентну перевагу.

4) поділ праці на рівні управлінських функцій за межами підприємства.

5) зміна форм конкуренції. Раніше конкуренція укладалася в основному в змаганні із ціни і якості, в умовах е-бізнесу - це конкуренція за швидкістю зміни бізнес - моделей і продуктів. У цьому зв'язку, технологія стає основним провідним фактором й визначає розвиток бізнесу.

6) посилення рівня конкуренції внаслідок розширення географії здійснення бізнесу.

Сьогодні з'являються ряд специфічних особливостей організації е-бізнесу на рівні високотехнологічного підприємства:

1) максимізація функціональної сумісності організації зі своїм бізнес оточенням.

2) організація ефективних платежів і доставки товарів і послуг.

3) трансформація комерційної діяльності високотехнологічного підприємства під інтереси й запити споживачів.

4) перенесення акценту з матеріальних активів на такі нематеріальні активи, як люди, ідеї, технології й стратегії об'єднання й використання головних інформаційних ресурсів компанії.

5) придбання здатності постійно міняти структуру високотехнологічного підприємства, методи ведення бізнесу, продукцію й послуги.

В умовах е-бізнесу принциповим образом змінюється роль менеджера, що тепер зводиться до виконання наступних вимог:

1) необхідність засвоєння менеджером двох ролей. Перша - це «майстер змін» - лідер в організації, управлінні й підтримці змін у сфері бізнесу. Друга й найбільш важлива - «бізнес-стратег» - людина, що здійснює безпосередній вплив на стратегію розвитку підприємства, відповідальний за технологічні аспекти електронної комерції й т.п.

2) формування в членів колективу адекватних подань про функції інформаційних технологій.

3) можливість зробити враження на колег своїми проникливими судженнями про комерцію.

4) створення сильної управлінської команди, здатної забезпечити надійність в обслуговуванні клієнтів.

5) здатність забезпечити сильну торговельну марку компанії в глобальному масштабі.

Отже, електронний бізнес формує принципово нове мислення у керівництва високотехнологічного підприємства стосовно методів здійснення виробничо-комерційної діяльності.

УДК 658.5.012.1

**ВПЛИВ ТРУДОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ НА
РЕОРГАНІЗАЦІЮ УПРАВЛІННЯ
ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ**

Гриценко Н.В., к.е.н., доцент (УкрДАСТ)

Еволюція залізничного транспорту від початку промислової революції протікала на фоні макроекономічного поглиблення спеціалізації і галузевого розподілу праці, що призвело до диференціювання галузей господарської діяльності. У процесі становлення постіндустріального суспільства виникає потреба переходу від вертикально інтегрованих структур управління галуззю, до формування спеціалізованих горизонтальних зв'язків між залізничними підприємствами. У ринкових умовах такий перехід підвищить ефективність діяльності та поліпшить фінансову стійкість залізничного транспорту країни. Однак при будь яких змінах структури управління необхідно враховувати основу галузі, її трудовий потенціал. Аналіз використання трудових ресурсів галузі виявив, що загальна чисельність працюючих має тенденцію до зменшення. Коефіцієнт плинності на підприємствах

залізничного транспорту має достатньо високе значення. Така висока плінність кадрів позначається на продуктивності праці, заважає створювати ефективно працюючу команду, негативно впливає на корпоративну культуру підприємств залізничного транспорту. Причому адміністративний штат при цьому тільки зростає, на бригаду з двох електромеханіків приходиться вісім приймальників. Виходячи з цього необхідно шукати інші шляхи подолання такого стану галузі, а саме це: зміна стратегії та удосконалення структури управління; раціоналізація штату галузі; раціональне використання ресурсів; грамотна фінансова політика; пошук нових технологій; зменшення собівартості продукції. В умовах реформування залізничного транспорту, враховуючи істотні зміни які вже відбулись, тому, наперед є актуальним зміна стратегії та структури управління галуззю. Виникає питання яким чином та з використанням яких економічних методів проводити реорганізацію управління залізничної галузі.

Реорганізація структури управління залізничним транспортом потребує цілеспрямованої адаптації до сучасних правил ринкової гри. Сучасна концепція удосконалення структури управління залізничним транспортом повинна бути спрямована на ліквідацію багаторівневої ієрархії, шляхом усунення паралелізму в управлінні залізничним транспортом, ліквідуючи сегменти виробничо-збутової сфери галузі, та концентруючи свою увагу на формуванні центрів прибутку залізничного транспорту.

Отже, вибір оптимальної системи управління залізничного транспорту залежить від глибини аналізу і оцінки динаміки господарської ситуації в ході прийняття рішень по зміні організаційно-економічного механізму та з урахуванням результатів використаних економічних методів при визначених умовах, його функціонування у максимально можливому реальному масштабі часу в рамках функціонування автоматизованих систем управління та використання економіко-математичних методів і моделей. Однак, враховуючи особливості при виборі системи управління не треба забувати про трудовий потенціал, тому що саме мотивовані та задоволені умовами праці працівники, зможуть налагодити чітку злагоджену роботу залізничного транспорту. Звичайно, у цьому випадку необхідний кваліфікований керівник який зможе на професійному рівні корегувати, дисциплінувати, створювати задовільний психологічний клімат, а також морально та матеріально мотивувати трудовий колектив. Дані зміни сприятимуть формуванню більш ефективних господарських рішень, вдосконаленню діяльності галузі, підвищенню продуктивності праці та конкурентоспроможності залізничного транспорту в цілому.

УДК 332.025.12.001.76

КОНЦЕПЦІЯ РОЗРОБКИ МЕХАНІЗМІВ ДЕРЖАВНОГО ТА РИНКОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ В УМОВАХ РЕАЛІЗАЦІЇ ІННОВАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

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

Проведення структурних перетворень в економіці України не є можливим без урахування світового досвіду та тенденцій міжнародного розподілу праці. Для більшості науково містких галузей цивільної промисловості технологічна деградація стала практично невідвратною. Нажаль скрутне становище відбувається у галузях промисловості, які мають визначити економічне зростання. В цілому динаміка скорочення промислового виробництва свідчить про наявність структурних диспропорцій у промисловості. Вже сьогодні галузева структура української економіки більш схожа на економіку колоніального типу, що характеризується орієнтацією на ввезення із-за кордонів готової продукції та експортом сировини.

Нажаль, не відбуваються позитивні зміни і в інвестиційній політиці щодо формування майбутньої структури промисловості. Держава досі не визначилась з пріоритетами розвитку базових галузей економіки, що коштувало агропромислому комплексу повним розвалом. Внаслідок відмови держави від фінансової підтримки базових галузей, що визначають науково-технічний прогрес в економіці, виникли цінові диспропорції. Тому, інновації - це необхідна умова розвитку виробництва, підвищення якості і кількості продукції, появи нових товарів і послуг. Як відомо, в ринкових умовах інновації мають охоплювати всю економіку включаючи продуктивні сили (засоби виробництва, навчання працівників) і виробничі відносини (форми і методи управління, поділу, спеціалізації і кооперації праці).

Інноваційна активність на макрорівні обумовлена економічним і науково-технічним потенціалом країни, духовним станом суспільства, його спроможністю сформулювати національно інноваційну доктрину, стратегію науково-технічного розвитку, визначити напрямки і форми інноваційної політики і форми інноваційної політики, сконцентрувати ресурси на її реалізацію.

Структурна політика України має бути розроблена у рамках загальної програми виходу економіки країни з кризи. Вона базується на наступних концептуальних засадах:

- державі доцільно ретельно регулювати структуру ВВП, галузеву структуру, макропропорції. Метою стратегічних змін в економіці має бути її ефективність і зростання динамічності;
- доцільно забезпечити гнучке сполучення ринкових та протекціоністських заходів;
- на обсяги виробництва і на його технічний і