

На прѣвах рукописи

Сергиенко Валерий Игоревич

Механизм организационно-экономического взаимодействия
предприятий различных ведомств
(на примере транспортной отрасли)

Специальность 08.00.05 – Экономика, планирование и
организация управления народным хозяйством и его
отраслями

А в т о р е ф е р а т
диссертации на соискание ученой степени кандидата
экономических наук

Одесса, 1993



Диссертация выполнена в
институте народного хозяйства.

Научные руководители:

доктор экономических наук
кандидат экономических
наук, доцент

КУЛИКОВ Ю.Н.

ЯГОДЗИНСКИЙ А.И.

Официальные оппоненты:

доктор экономических наук,
профессор
кандидат экономических
наук

ЧЕРВАНЕВ Д.Н.

КОРОВКИН В.П.

Ведущая организация - Институт экономики промышленности
АН Украины.

Защита состоится июня 1993г. в часов на заседании специализированного Совета Д-068.10.02 при Одесском институте народного хозяйства по адресу:

г. Одесса, ул. Советской Армии, 1.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Одесского института народного хозяйства.

Автореферат разослан мая 1993г.

Ученый секретарь специализированного
Совета, кандидат экономических наук,
доцент

О.С.Маркитан

ЛННБ ім. В. Стефаніка
АН України

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДИССЕРТАЦИИ

Актуальность проблемы. Первые результаты перехода экономики Украины на рыночные отношения показывают, что из старой, командно-административной системы, остаются приемлемыми в новых условиях лишь отдельные, как правило, организационные принципы и методы управления. В своей же основе теория и практика управления народным хозяйством требует коренного пересмотра, последующего изменения и развития.

Негативное наследие планово-распределительной системы привело к устойчивой структурно-ведомственной и территориальной несбалансированности, высокой монополизации экономики Украины, технологической отсталости и неразвитости рыночных инфраструктур. Положение усугубляется разрушением связей производственной кооперации, сложившихся между странами СНГ и дальнего зарубежья. В этих условиях проблема межведомственного взаимодействия становится по своей сути народнохозяйственной. Она возникает из-за объективно существующих и искусственно создаваемых субъектами управления ведомственных барьеров и местничества. В результате происходят сбои на стыках основных звеньев технологических цепочек, представляющих собой производственные системы со строгим порядком и последовательностью выполнения различных видов работ, находящихся в организационно-технологической и экономической взаимосвязи друг с другом. Образующие при этом потери становятся соизмеримыми с общими народно-хозяйственными непроизводительными издержками, составляя от их величины по различным оценкам не менее 9 процентов.

Важнейшая роль в снижении этих потерь принадлежит транспортной отрасли народного хозяйства Украины. Именно транспорт находится на стыках технологических цепочек, основными звеньями которых являются грузовладельцы (представленные предприятиями разных ведомств

и отраслей народного хозяйства) и предприятия различных видов транспорта. В этой своей роли транспорт не только стабилизирует процесс взаимодействия, но и способствует возникновению и углублению связей производственной кооперации. Одновременно предприятия различных видов транспорта непосредственно взаимодействуют между собой.

То есть народнохозяйственная кооперация неосуществима без транспорта. При этом совокупный процесс взаимодействия всех основных звеньев производственно-технологических цепочек, включая транспорт, осуществляется на микро и макроуровнях, сливаясь в единое целое. На микроуровне непосредственно взаимодействуют предприятия различных видов транспорта между собой. В основу такого взаимодействия положены единые технологические процессы. На макроуровне проявляются коммуникативные взаимосвязи транспортной системы с присущим им опосредованным экономическими формами взаимодействием. В рыночной экономике происходит все большее взаимопроникновение непосредственных и опосредованных форм взаимодействия. Учитывая такое взаимопроникновение, закономерно возникает вопрос о механизме организационно-экономического взаимодействия.

Совершенствование механизма взаимодействия в транспортно-производственных системах имеет свою историю и традиции. В странах СНГ большой вклад в его развитие внес И.Г.Александров, В.Н.Образцов, а впоследствии - В.В.Звонков, А.В.Комаров, А.В.Перепелюк, В.В.Повороженко, Н.В.Правдин, Н.К.Раздобудько, К.Ю.Скалов, Е.Н.Сыч и другие ученые. Они обосновали направления и методы согласованной деятельности основных звеньев транспортно-производственных систем. Отраслевыми исследовательскими и проектными институтами разработаны принципы рациональных перевозок с использованием двух и более видов транспорта. В последние годы стало уделяться внимание

экономическим методам управления транспортно-производственными системами.

Вместе с тем коммерциализация транспорта не должна отрицать возможности государственного регулирования взаимодействия его различных видов между собой и другими ведомствами. Об этом свидетельствует опыт ведущих капиталистических стран; для которых присуще сочетание принципов частного предпринимательства и федерального регулирования, взаимодействие центральных и территориальных государственных органов управления транспортом.

Ретроспективный анализ показал бессменный приоритет в механизме взаимодействия проблем общеметодического характера и одновременно-невнимание к его транспортной специфике: экстерриториальности магистрального транспорта, подавляющей роли государственной формы собственности, условиям перехода транспорта на прямые договоры с клиентурой и т.п. Из практики развития исследуемого механизма видно, что разработчиками не учитывался международный опыт. В итоге, несмотря на проводимую большую работу по совершенствованию механизма взаимодействия, последний еще не стимулирует работу транспортных организаций на конечный результат и не влияет на выполнение договоров между поставщиками и получателями грузов. Не способствует он и снижению транспортных затрат. Из-за неразвитости механизма взаимодействия происходит увеличение простоев подвижного состава в транспортных узлах, составляющих около 40 % времени нахождения его в эксплуатации при потерях рабочего времени, превышающих 14 % продолжительности рабочей смены. Следовательно, хроническая неудовлетворенность транспортных потребностей народного хозяйства определяется не только ростом перевозок в смешанном сообщении и недостаточными капитальными вложениями в развитие транспорта, а отсюда - нехваткой его производственных мощностей. Важнее

другое – несовершенство механизма организационно-экономического взаимодействия.

Необходимость практического разрешения рассматриваемой проблемы дополняется её масштабностью: в настоящее время в Украине при выполнении начально-конечных операций в транспортно-производственных системах взаимодействуют коллективы большинства ведомств, более 150 высококлассных железнодорожных станций и механизированных дистанций погрузочно-разгрузочных работ, около 30 высококатегорийных морских и речных портов, более 25 производственных территориальных объединений автотранспорта и наиболее крупные аэропорты.

Таким образом, возрастающие масштабы смешанных перевозок грузов, большие потери народнохозяйственных ресурсов, благоприятные предпосылки в связи с переходом экономики Украины на рыночные отношения и незначительные затраты на реализацию рекомендаций по совершенствованию механизма организационно-экономического взаимодействия предприятий транспорта и других ведомств определяют актуальность исследуемой проблемы.

Цель диссертационной работы состоит в обосновании и разработке наиболее эффективных направлений совершенствования межведомственного механизма организационно-экономического взаимодействия в транспортно-производственных системах (на примере различных видов транспорта).

Цель исследования достигается решением трех групп задач:

анализ теоретических и практических основ механизма межведомственного взаимодействия и специфики его организационно-экономических аспектов на примере транспортной отрасли;

исследование методической обеспеченности и научной обоснованности действующего механизма организационно-экономического взаимодействия, его возможностей для регулирования транспортно-производ-

ственных процессов и стимулирования участников совместной деятельности;

разработка методических и практических основ совершенствования межведомственного механизма организационно-экономического взаимодействия различных видов транспорта, его апробация и доработка в процессе внедрения.

Предмет и объект исследования. Предметом исследования являются теоретические, методические и практические вопросы, связанные с совершенствованием межведомственного механизма организационно-экономического взаимодействия на примере предприятий транспорта при перевозке грузов в смешанном сообщении.

В качестве объекта исследования определены предприятия железнодорожного, морского, речного и автомобильного транспорта, находящиеся во взаимодействии между собой и предприятиями различных ведомств при завозе-вывозе и перевалке грузов в транспортных узлах.

Методология и методика исследования. Методологической основой явились законодательные, директивные и нормативные акты Украины по экономическим реформам и развитию транспорта, философская, отечественная и зарубежная экономическая литература, материалы периодической печати, данные общестатистической отчетности, отчеты Министерства транспорта и транспортных ведомств Украины, материалы Украинского института комплексных транспортных проблем, Проектного института автомобильного транспорта Министерства транспорта Украины, Южного научно-исследовательского института морского флота Украины.

Основные исследования проведены в Региональном совете по координации работы транспорта Одесской области, в котором автор диссертации длительное время работал ученым секретарем, а также в Причерноморском филиале Украинского НИИ труда. Исследование по теме

диссертации охватывает период с 1980 по 1993 годы.

При проведении исследований применялись методы экономического и экономико-статистического анализа; группировок и наблюдений; специальные методики социологического анализа мотивации совместной деятельности. При обосновании выводов и предложений учитывались научные доклады, информационные и докладные записки, подготовленные автором в адрес научных организаций и директивных учреждений.

Исследования проводились в транспортных узлах на базе морских портов и железнодорожных станций при взаимодействии четырех, трех и двух видов транспорта; на предприятиях промышленного железнодорожного транспорта и транспортно-экспедиционного обслуживания; на ряде промышленных предприятий. Специальными методами и наблюдениями охвачены предприятия Одесского, Ленинградского, Прибалтийского и Юго-Западного транспортно-экономических регионов.

Апробация и внедрение осуществлялись на предприятиях Одесской железной дороги, Черноморского морского и Украинского Дунайского пароходства, Одесского территориального производственного объединения автомобильного транспорта и Одесского предприятия промышленного железнодорожного транспорта.

Выбор исследуемых предприятий, контингента и численности работников определялся исходя из конкретных задач. Основные положения диссертации опубликованы в печати, многие из них реализованы в методических материалах, изданных массовым тиражом. Большинство вопросов, рассматриваемых в работе, обсуждены на научно-практических конференциях и семинарах, при встречах "за круглым столом", на заседаниях Регионального Совета по координации работы транспорта Одесской области.

Научная новизна диссертации состоит в том, что в результате си-

стемного анализа теоретических, методических и практических основ межведомственного механизма организационно-экономического взаимодействия, исследования его транспортной специфики, методической обоснованности и возможностей для регулирования транспортно-производственных систем разработаны наиболее эффективные направления совершенствования этого механизма применительно к переходному периоду экономики Украины на рыночные отношения при перевозке грузов в смешанном сообщении.

В теоретическом изыскании дается авторское толкование механизма взаимодействия, его содержания и особенностей в транспортно-производственных системах, обоснована сущность предмета труда, критерии и системы показателей для оценки результатов совместной деятельности.

В анализе проблем автором сделана критическая оценка действующего механизма взаимодействия, его научной обоснованности и методической обеспеченности основных положений в условиях переходного периода к рыночной экономике.

Практическая ценность результатов теоретического анализа и исследования состояния проблемы определяется в формулировании содержания основных направлений совершенствования рассматриваемого механизма, в успешной экспериментальной апробации, доказавшей его эффективность и возможности расширения сферы внедрения.

Результаты апробации. Выводы и предложения, изложенные в диссертации, постоянно (по мере их разработки) рассматривались на заседаниях Регионального совета по координации работы транспорта, на семинарах и конференциях, во встречах "за круглым столом". Многие из них использованы в докладных записках в административные органы управления, нашли применение в методических материалах и научных публикациях, указанных в конце автореферата.

Публикации. Основные положения диссертации представлены более чем в 10 научных работах, в том числе в ряде межотраслевых методических рекомендаций.

Структура диссертации. Диссертационная работа состоит из введения, трех глав и заключения, списка использованной литературы и приложений. Диссертация представлена на 153 страницах, приложения составляют 15 страниц.

П. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Введение. В нем изложены цель и задачи исследования, научная новизна, практическая ценность и результаты апробации диссертации.

В первой главе "Вопросы теории и практики формирования механизма организационно-экономического взаимодействия предприятий различных видов транспорта" сделан теоретический анализ сущности, содержания и особенностей механизма организационно-экономического взаимодействия в транспортно-производственных системах, рассмотрена сущность и специфика продукции транспорта, ее роль в анализируемом механизме, обоснованы единые показатели совместной деятельности работников предприятий различных ведомств.

Следуя логике диалектической науки и анализируя точки зрения и мнения ряда ученых-экономистов Украины, стран СНГ, государств зарубежья с развитой рыночной экономикой, автор в своих теоретических изысканиях не останавливается на терминологических спорах, а сосредоточил внимание на принадлежности механизма взаимодействия к сфере совместной деятельности работников разном ведомственных коллективов. Такое взаимодействие основывается на определенном порядке и последовательности выполнения совместных работ и происходит в рамках единых технологических процессов. Известные под названием технологических цепочек, они несмотря на совершенно иные сочетания

взаимодействующих разноведомственных звеньев, имеют много общего. То есть независимо от того, взаимодействуют между собой аграрные и перерабатывающие; добывающие, металлургические и машиностроительные предприятия или взаимодействие происходит в ином сочетании для каждого из вариантов обязательно присуще наличие предприятий транспорта (внутреннего, внешнего промышленного и магистрального). В нашей экономической литературе имеются попытки изучения таких систем, которые вполне закономерно названы авторами транспортно-производственными (Е.Н.Сыч, М.И.Котлубай и др.), так как эффект взаимодействия определяется, прежде всего, слаженной работой грузового транспорта. Анализ таких систем свидетельствует, что совместная деятельность работников, относящихся к предприятиям различных ведомств, не только не отнесена к механизму взаимодействия, но зачастую опущена вообще. Взаимодействие же рассматривается безотносительно к работникам, их экономическим интересам и стимулам к труду. Это видно из опыта работы Одесского и Ленинградского транспортных узлов, где внедрение метода непрерывного планирования совместной работы смежных транспортных и предприятий грузовладельцев не принесло предполагаемой эффективности. Не достигли ожидаемого результата транспортники Львовской и Белорусской железных дорог, пытавшиеся более рационально использовать вагоны или применяя "передовые технологии перевозок" сократить работников. Невнимание к экономическим аспектам совместной производственной деятельности взаимодействующих работников заранее обрекло на неудачу казалось бы хорошо задуманные идеи, хотя отдельные методические моменты организационно-технического (и технологического) характера в них несомненно представляют определенную ценность по настоящее время.

Проведенные исследования в переходный период к рыночной экономике закономерно поставили вопрос о механизме взаимодействия, его

транспортной специфике и проблемах развития в новых условиях хозяйствования. В диссертации доказывается несостоятельность точек зрения, отвергающих преимущество отдельных методических положений организационно-технологического характера. Особенно этот вывод, по мнению автора, справедлив по отношению к единому технологическому процессу, включающему в себя сквозную транспортную экспедицию и координацию работы различных видов транспорта. Данные элементы механизма взаимодействия отнесены автором к числу основных.

Расширительно трактуя структурно-содержательную сторону анализируемого механизма, автор здесь не претендует на особую новизну. Однако учитывая межведомственную (межотраслевую) специфику рассматриваемого механизма в диссертации выделяются основные его элементы. Именно ранее названные элементы выполняют, как это доказывается анализом, главную роль и в самом механизме и в результатах взаимодействия.

Осуществляемый в работе двуединый методический подход (система и процесс), позволяет доказать, с одной стороны, необходимость соблюдения принципа сознательного конструирования внутреннего устройства (оргструктуры) системы механизма взаимодействия. С другой, - процесс совместной деятельности рассматривается как его важнейший элемент и заранее намеченный результат в рамках действия объективных законов рыночной экономики. Данный методический подход роднится с современными представлениями о менеджменте, который в действующих условиях должен представлять систему управления производством с присущими ей системообразующими параметрами и свойствами системности. Адекватно приведенному понятию сущность рассматриваемого механизма следует видеть в специфике проявления экономических, административных и социально-психологических форм, принципов, методов и правовых норм регулирования организационно-экономических взаимоотно-

ношений в транспортно-производственных процессах межведомственно-го взаимодействия для достижения эффективности совместной деятельности на основе единства экономических интересов, включая народное хозяйство, коллектив предприятия и конкретного работника.

Останавливаясь на основных элементах механизма межведомственно-го взаимодействия, автор формулирует особенности их проявления в анализируемых транспортно-производственных системах. В частности, в механизме учитывается, что оргструктура управления взаимодействием строится на сочетании как жестких вертикальных производственных, так и свободных горизонтальных экономических связей. Эти межведомственные связи основываются на финансово-экономических рычагах, средствах хозрасчета и хозяйственного права, облекаемых в договорные отношения. Их учет позволяет определить и использовать необходимые ресурсы, повысить сбалансированность. Одновременно договор становится формой добровольного и реального объединения предприятий на вневедомственной основе для совместного решения научно-технических, производственных и социально-экономических задач и программ взаимодействия.

Межведомственный хозмеханизм взаимодействия обязывает применение адекватных ему организационных форм совместной деятельности, в своем развитии направленных от межведомственного коллективного порядка к различного вида хозяйственным ассоциациям. При этом усиливается значение органов координации и самой функции координации. Она как бы замещает в управлении функцию планирования и не только оперативного, но и на уровне прогнозов. Особая роль принадлежит координации в оценке выполнения сторонами договоров. Теперь координация формирует единую цель и контингент работников, взаимодействующих на всех уровнях управления, создавая условия для согласованной деятельности.

Таким образом, заслуживает право на существование промежуточный тип механизм взаимодействия. В нем еще сохраняются функции централизованного учета грузопотоков по основной номенклатуре, кооперированных поставок и перспективного социально-экономического развития. Стоимостные показатели объемов производства, отношения с клиентурой, системы экономического стимулирования предприятия устанавливают самостоятельно. Состязательность между взаимодействующими предприятиями достигается не жесткой конкуренцией, а получением согласованных оценочных показателей результатов взаимодействия, связанных с финансово-экономическими стимулами.

На основе теоретического анализа в работе делается вывод о том, что именно совокупность груза, пространства и времени является предметом труда на транспорте. Если же считать предметом труда только сам груз, подлежащий перемещению, то возникает безвыходное положение - ведь транспорт ничего не меняет в перемещаемом грузе. На транспорте создается и продукция. Правильно квалифицируя её как перемещение грузов, многие экономисты отказывают транспорту в производстве нового продукта оценивая его как работу транспорта и называя либо перевозками, либо грузооборотом.

Рассматривая суть продукции транспорта - перемещение груза в пространстве и времени, которое всегда целенаправленно, можно обосновать показатели, выражающие потребительную стоимость этой продукции. К ней относятся: место и время доставки груза при безопасности движения; сохранность количества, качества груза и окружающей среды и другие.

Следует иметь ввиду не только полезный эффект, производимый транспортом, но и затраты на её получение (стоимость этой продукции). Стоимость полезного эффекта определяется стоимостью затраченной рабочей силы, средств производства и стоимостью прибавочного труда

работников, занятых в рассматриваемых транспортно-производственных системах.

Сделанные выводы позволяют обоснованно подойти к выбору критерия оптимальности и единых показателей, объективно отражающих результаты взаимодействия предприятий различных видов транспорта.

Общий критерий оптимальности вытекает из экономической задачи по обеспечению минимума совокупных приведенных затрат на перевозку и перевалку грузов при взаимодействии различных видов транспорта, а не суммы частных минимумов по каждому из партнеров.

Апробацией подтверждено, что в частном случае целесообразно использовать критерий, отражающий динамику совокупных затрат по базовому предприятию транспортного узла.

В диссертации обоснованы и уточнены системы показателей совместной деятельности и результатов взаимодействия. Первая система применяется для текущего премирования работников каждого ведомства за достижение единых показателей совместной деятельности. Вторая - используется для экономического стимулирования взаимодействующих предприятий по конкретному вкладу в достижение результатов совместной деятельности и дальнейшего материального поощрения работников.

Систему единых показателей совместной деятельности представляют: суммарный объем завоза-вывоза грузов по договорам и нарядам, в номенклатуре и в срок, тыс. т., в том числе контейнерно-пакетным и другими передовыми методами;

норматив обработки транспортных средств в сочетании с нормативом нахождения груза в транспортном узле, час.

Отправление грузов маршрутами (количество, удельный вес), вагон, (%); грузопереработка прямым вариантом (количество, удельный вес), тыс. т., (%); статическая нагрузка вагона (грузовместимость судна, грузоподъемность автомобиля), т. - остаются в этой системе расчет-

ными показателями.

Вклад участников взаимодействия в его результаты рассчитывается по коэффициентным показателям, характеризующим ритмичность, непрерывность и интенсивность взаимодействия. Данная система показателей при необходимости дополняется коэффициентом синхронности взаимодействия, характеризующим прямой вариант перевалки грузов.

Приведенные системы показателей обосновываются в работе с теоретических позиций. Целесообразность их практического применения подтверждается результатами внедрения.

Во второй главе "Исследование методического обеспечения развития механизма взаимодействия на транспорте" выявляются и делается оценка современных тенденций в развитии взаимодействия различных видов транспорта, анализируются методические подходы к его регламентации и стимулированию. Наиболее характерной формой взаимодействия в смешанном сообщении с перегрузкой грузов является непосредственное взаимодействие. Оно представляет позитивное взаимовлияние работников коллективов предприятий различных видов транспорта при выполнении единого технологического процесса перевалки грузов в транспортных узлах.

Выполненный анализ показал, что сегодня происходит взаимопроникновение организационно-технологического и экономического взаимодействия. В результате претерпевают изменения непрерывные графики работы транспортных узлов, единые технологические процессы взаимодействия при перевалке грузов, все более наполняясь экономическим содержанием. Особенно в части материальных стимулов к труду. Экономическое взаимодействие сегодня направлено на оптимальное функционирование всех видов транспорта в условиях ограниченных его ресурсов, на создание единой номенклатуры грузов, единых комплексных норм обработки транспортных средств, сопоставимых

статей эксплуатационных расходов и себестоимости перевозок, унификацию отчетных показателей использования подвижного состава и эффективности перевозок. При этом коммерческо-правовой аспект экономического взаимодействия все более носит межотраслевой характер. Взаимоотношения между партнерами регулируются не только общепринятыми регламентами (уставами, кодексами), но соглашениями и обязательствами. Усиливается роль информационного взаимодействия. Оно обеспечивает совместимость информации по времени и глубине, её надежность и достоверность.

В диссертации разработана и уточнена методика анализа вариантов взаимодействия коллективов различных видов транспорта. Различие вариантов определяется условиями выполнения совместных работ, что находит свое отражение в характере проявления основных атрибутов (признаков) этого взаимодействия. Установлено, что такими признаками являются: выполнение транспортно-экспедиционной функции (ТЭФ); участие в едином технологическом процессе (ЕТП); общность конечного результата (КР); ответственность за использование транспортных средств - (Тс-судов), (Тв-вагонов); (Та-автомобилей) и перегрузочной техники (Пт); общность экономических стимулов к труду (ЭС); принадлежность к межведомственной форме организации совместной деятельности (МОД).

Символами обозначаются участники взаимодействия: железнодорожный транспорт (Ж), морской (М), речной (Р), автомобильный (АТ), авиационный (АВ); предприятие (промышленное, сельскохозяйственное ...) - (ПР); внешнеторговая организация (ВТ); торговля-производство (ТП) и т.д.

Когда один из возможных вариантов взаимодействия описывается "интегративным состоянием" транспортно-производственного процесса с помощью матричной таблицы.

Матричная таблица "интегративного состояния"
транспортно-производственного процесса на
примере Ильичевского транспортного узла

	!	М	!	Ж	!	АТ	!	ПР	!	ВТ	!	ТП
ТЭФ		+		-		+		-		+		-
ЕТП		+		+		+		+		-		-
КР		+		+		-		-		-		-
Тс		-		+		-		-		-		-
Тв		-		+		-		-		-		-
Та		-		-		+		+		-		-
Пт		+		+		-		+		-		-
ЭС		+		+		+		+		+		-
МОД		+		+		+		+		+		+

Из анализа матричной таблицы устанавливается идентичность (различие) вариантов взаимодействия, их особенности, наличие резервов, связь с полученными результатами. Методика матричного анализа позволила проанализировать преимущества основных вариантов взаимодействия внешнего промышленного (ведомственного) транспорта, предприятий промышленного железнодорожного и магистрального транспорта.

Анализом установлен неформальный характер современного развития взаимодействия, закономерность параллельного создания как территориальных производственных образований, так и межведомственных хозяйственных ассоциаций. Исследование практики взаимодействия подтвердило, что в рыночных условиях транспортная экспедиция является важнейшей функцией в смешанных перевозках грузов. Однако существующая система транспортно-экспедиционного обслуживания в Украине не отвечает условиям перехода на рыночные отношения из-за:

монополизма и прерывности процесса обслуживания клиентуры что приводит к несоблюдению интересов грузоотправителей и грузополучателей;

необоснованности нормативов показателей и тарифов, отсутствия

ответственности сторон за конечные результаты работы;

отсутствия единого транспортного законодательства и согласованных правовых норм транспортно-экспедиционной деятельности.

Ретроспективный анализ отечественного опыта, современное состояние транспортной экспедиции в странах с развитой рыночной экономикой свидетельствует, что эффект экспедиторской деятельности выражается, прежде всего, в экономии расходов промышленно-торговых фирм, которым выгоднее не содержать громоздкие штаты клерков-транспортников, не иметь дорогостоящее оборудование, а поручить экспедитору выполнение различных транспортных операций. Кроме того, экономии затрат грузовладельца на полную транспортировку "от двери - до двери" проявляется в ускорении доставки груза, снижении цены перевозки, повышении сохранности груза, экономии в хранении и т.п.

Таким образом, в условиях рыночной экономики необходимо дальнейшее развитие функции транспортно-экспедиционного обслуживания. Для этого во внутренних перевозках целесообразно образовать (на базе действующих экспедиционных предприятий и служб) Украинскую хозрасчетную транспортно-экспедиционную фирму "Укртрансэкспедиция" с сетью региональных и местных контор и агентств на местах. Главный принцип работы такой фирмы - обеспечение централизованного завоза-вывоза грузов на станции (порты), а также сопутствующих этим перевозкам коммерческих, расчетных и информационных операций за отдельную плату, получаемую с грузовладельцев по договорам.

Анализ положений, регламентирующих взаимоотношения предприятий различных видов транспорта при их взаимодействии в транспортных узлах позволяет отметить, что большинство из действующих методических материалов устарели, превратившись в формальные, нежизнеспособные регламенты.

Из анализируемых в работе регламентов наибольшее практическое значение при взаимодействии транспортников имеют узловые соглашения и особенно единые технологические процессы. Анализ единых технологий свидетельствует о различном их содержании даже в идентичных транспортных узлах. В них не всегда находят отражение вопросы подачи и уборки подвижного состава, порядка его реформирования и ведения необходимой документации, безопасности совместных работ и др. В них четко не определены функции участников, контроль за результатами совместного труда. Кроме того, все они устарели и не отвечают рыночным отношениям. Из анализа вытекает, что единый технологический процесс должен представлять общий для взаимодействующих предприятий порядок и последовательность выполнения совместной эксплуатационной, технической и грузовой работы устанавливать условия финансово-коммерческой деятельности смежников, связанной с перевалкой грузов. Он должен регламентироваться документом, отражающим: организацию взаимной информации о подвижном составе транспортных средств и грузов; оперативное руководство совместной грузовой и маневровой работой; учет обработки транспортных средств и грузов, их прием и передачу, подачу и уборку подвижного состава. Этот документ подписывается руководителями смежных предприятий и совместно утверждается вышестоящими организациями и передается для руководства органам координации.

Анализ развития координации совместной деятельности на транспорте, выполненный автором в диссертации на протяжении последних 15 лет свидетельствует о её подъемах и спадах. И все же за последние два года общей тенденцией в динамике развития транспортной координации следует назвать снижение активности её органов из-за отсутствия материальных стимулов к труду. Важнейшей причиной такой ситуации является и плохое методическое обеспечение.

стоящее время координация ограничивается:

на уровне министерств - общим согласованием объемов перевозок, распределением грузопотоков и установлением объемов передачи грузов с одного вида транспорта на другой;

на уровне предприятий транспортного узла - составлением оперативных планов подачи подвижного состава под погрузку-выгрузку.

Сегодня координация носит рекомендательный характер. Материальной ответственности стороны за невыполнение согласованных решений не несут. Совершенствование координации сдерживается из-за недостаточной научной проработки этой проблемы. Несмотря на то, что все известные сегодня директивные документы предусматривают установление согласованных действий местных, отраслевых и центральных органов координации, эту задачу реализовать пока не удалось. Одной из неурядиц на этом уровне следует считать отсутствие взаимосодействия координационным советом технологического транспорта и органами управления первичных трудовых коллективов.

Экономического стимулирования предприятий - участников в Ильячье показывает, что практическое применение находили лишь гдельные материальные стимулы к труду. В частности, в морских портах ранее действовало премирование работников железнодорожного и автомобильного транспорта, входящих в состав единых комплексных смен, за счет фонда материального поощрения базового предприятия. В Ильичевском транспортном узле практиковалось взаимное поощрение работников смежных видов транспорта за вклад в результаты совместного труда. Источником такого поощрения служили фонды материального поощрения, главным образом, морского и железнодорожного транспорта. Однако распространения эти стимулы не получили из-за ограниченности средств фондов материального поощрения, выделяемых на поощрение смежников, низкого качества методических положений. Су-

ществленные затруднения возникли и в стимулировании работников смежных предприятий за счет фонда материального поощрения базового предприятия, так как более остро стал действовать противозатратный механизм. Попытки создания дополнительного источника материального стимулирования - единого фонда материального поощрения не увенчались успехом; из-за спорности вопроса об источниках формирования этого фонда и фондодержателя. Но главное - вся эта практика недостаточно согласуется с рыночными условиями взаимодействия.

В третьей главе "Разработка направлений совершенствования механизма организационно-экономического взаимодействия различных видов транспорта" - на основе ранее выполненного теоретического анализа и исследования состояния методического обеспечения развития этого механизма, обосновываются и формулируются важнейшие предложения по практическому разрешению рассматриваемой проблемы.

Такие предложения, прежде всего, направлены на совершенствование методической базы по организационно-технологическому взаимодействию. Центральное место в предлагаемых методических положениях занимает межведомственная транспортная координация, в которой поставлена в прямую зависимость от соблюдения условий транспортно-экспедиционного обслуживания, порядка и последовательности выполнения единого технологического процесса взаимодействия различных видов транспорта в пунктах перевалки грузов.

В соответствии с предлагаемой в диссертации схемой координация осуществляется на трех уровнях.

На народнохозяйственном уровне все транспортные ведомства координируют свою работу через Министерство транспорта Украины, подотчетное Кабинету Министров Украины и его Комиссии по координации работы транспорта.

На региональном уровне осуществляется координация работы взаимо-

их региональных управлений, объединений и предприятий, работающих в границах административной единицы. В этом случае работа транспорта координирует региональный совет, создаваемый при областных госадминистрациях. Руководителем Совета является начальник транспортного управления государственных администраций. В диссертации разработано примерное положение о Межведомственном совете по координации деятельности транспорта при областной государственной администрации Украины.

Следующий (единичный) уровень координации охватывает предприятия (объединения) или их структурные подразделения (включая базовое), а также организации нетранспортных ведомств, связанных единым технологическим процессом перевалки грузов. Соответствующие этому уровню координационные советы транспортных узлов создаются и утверждаются совместным приказом руководителей парходства, управления (отделения) железной дороги, автотранспортного и других управлений. Они руководят непрерывным планированием, контролируют соблюдение ЕТП, организуют работу взаимодействующих предприятий, подводят итоги деятельности, руководят своими рабочими группами на смежных предприятиях транспортного узла и определяют материальные стимулы за результаты.

В координационном совете входят руководители взаимодействующих предприятий узла и представители вышестоящих транспортных организаций. Его возглавляет начальник базового предприятия. Работу структурных подразделений и отдельных исполнителей на каждом предприятии-смежнике координируют рабочие группы, являющиеся исполнителями совета. Координация на этом уровне направлена на сбор и анализ информации о поступлении подвижного состава, согласование и корректирование графиков работы транспортного узла, осуществление функций учета и контроля достигнутых результатов.

Положение о рабочей группе и ее состав определяются приказом начальника соответствующего предприятия. В нее должны входить специалисты служб, ответственные за оперативное руководство перевалкой грузов на основе единого технологического процесса (главный диспетчер порта и станции, начальники плановых отделов, руководители района порта и др.).

В диссертации сформулированы условия развития транспортно-экспедиционного обслуживания, представлен график удельных приведенных затрат при различных вариантах взаимодействия и объемах транспортной работы. Данные условия и график затрат учитываются при организации работы по транспортной координации.

С целью повышения эффективности координации автором разработана и апробирована структура и содержание единого технологического процесса взаимодействия различных видов транспорта при перевалке грузов в транспортных узлах. Предлагаемая структура и содержание соответствуют требованиям, сформулированным в аналитической главе диссертации.

Внутри транспортного узла непосредственное оперативное руководство перевалкой грузов осуществляется единой комплексной сменой. Положение о смене разрабатывается исходя из конкретных условий выполнения единой технологии, места и роли смены и утверждается на заседании координационного совета транспортного узла.

Единая смена координирует совместную работу в соответствии с единым технологическим процессом при выполнении функций:

единое оперативное руководство перевозочной, грузовой и маневровой работами;

учет и контроль за обработкой транспортных средств, приемом и передачей грузов;

непосредственное выполнение грузовых работ.

Единая комплексная смена должна представлять межведомственный коллектив работников, объединенных выполнением приведенных функций и общей заинтересованностью в достижении конечных результатов работы транспортного узла при соблюдении двух основных принципов: активное участие в ЕКС представителей всех основных предприятий, взаимодействующих в данном транспортном узле; обеспечение бесперебойной эффективной совместной деятельности на основе её координации.

В диссертации на основе апробации приведены структура и состав единых комплексных смен, методика расчета их профессионально-должностного и численного состава, определены основные задачи, решаемые работниками смен, ориентированные на общие цели координации.

В диссертации представлен материал, полученный автором диссертации совместно с сотрудниками Украинского НИИ труда, доработанный им после успешной апробации в транспортных узлах на базе Ильичевского морского порта и станции Усатово. Этот материал представляет методику регулирования экономико-правовых отношений на основе хозяйственных договоров.

Апробация предлагаемого метода позволяет применять его не только при относительно стабильных грузопотоках: разработанные в главе I коэффициентные показатели нивелируют колебания объема работ. Регулирование экономико-правовых отношений при взаимодействии предприятий и материальное стимулирование работников может с использованием этого метода производиться за счет перераспределения прибыли предприятий. Внесенные коррективы отвечают задачам развития рыночных отношений, так как более заинтересовывают работников в конечном результате путем взаимовлияния на фонды экономического стимулирования и усиления материальных стимулов к труду. В доработанном варианте сущность метода состоит в том, что все предприятия,

взаимодействующие в транспортном узле заключают генеральное соглашение, в котором оговорены цели, задачи и срок действия договоров, порядок взаимодействия, показатели оценки результатов совместного труда и порядок стимулирования. Соглашением также предусмотрены формы договоров и актов, определяющих результаты взаимодействия.

Для предприятий при взаимодействии трех видов транспорта характерны следующие участки взаимодействия: морское пароходство - порт; железная дорога - порт; морское пароходство - железная дорога; морской порт - автопредприятия (объединение). В договорах определены значение и условия учета показателей взаимодействия, механизм расчета вознаграждения и компенсации ущерба за соблюдение или нарушение договоров. В основу стимулирования положены базовые значения показателей и базовые ставки взаиморасчетов, которые оговорены в генеральном соглашении. Базовые значения коэффициентов взаимодействия установлены: ритмичности (0,5-0,7), непрерывности (0,4-0,6), интенсивности (0,6-0,8), синхронности (0,2-0,4). При отклонении фактических показателей от базовых предприятия согласно договору выплачивают вознаграждение либо компенсацию ущерба, которые оформляются один раз в квартал соответствующим актом о результатах взаимодействия.

Таким образом, происходит приращение и перераспределение прибыли между взаимодействующими предприятиями по результатам взаимодействия. Приращение прибыли является источником образования фондов экономического стимулирования и дальнейшей выплаты вознаграждения либо компенсации ущерба. Образование фондов экономического стимулирования предусмотрено только за счет вознаграждения, компенсация ущерба не используется для материального стимулирования работников.

Материальное стимулирование распространяется на работников, контингент которых выделяется по степени его участия в едином техноло-

гическом процессе и влиянии на конечный результат совместной деятельности. Такой контингент распределен на три основные группы, каждой из которых присваивается коэффициент трудового вклада.

Первой группе работников присваивается коэффициент в пределах 0,8-1,0. Второй - устанавливается коэффициент в интервале 0,7-0,9. Для третьей группы применяется дифференцированный коэффициент в раз-
мере: 1,0-1,3.

Г и этом каждый участник совместной деятельности получает дополни-
тельное вознаграждение по своему вкладу в результате взаимодей-
ствия.

В заключении диссертации подведены итоги и результаты исследо-
вания. Методические положения, представленные в диссертации нашли
свое отражение в научных докладах и отчетах, в разработанных мето-
дических положениях, прошли апробацию или внедрение, что подтверж-
дено соответствующими документами.

Ш. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИИ НАШЛИ ОТРАЖЕНИЕ В АВТОРСКИХ ПУБЛИКАЦИЯХ:

1. Разработка экономико-правового механизма регулирования отно-
шений между видами транспорта: Научный доклад.- Киев, ИКТП, 1992.-
2,3 п. л.
2. Межотраслевые методические рекомендации по совершенствованию
премирования работников транспорта.- Одесса, НИИ труда, 1990.-4 п. л.
3. Методические основы управления совместной деятельностью на
перегрузочных комплексах в транспортных узлах.- Одесса, НИИ труда,
1989. 5 п. л.
4. Координация совместного труда в транспортных узлах//Организа-
ция и стимулирование труда работников транспортных узлов:Сб. науч.
трудс М.:НИИ труда, 1984.- 0,8 п. л.
5. Методические рекомендации по применению бригадной формы орга-
низации труда на погрузочно-разгрузочных работах.- М.:НИИ труда,

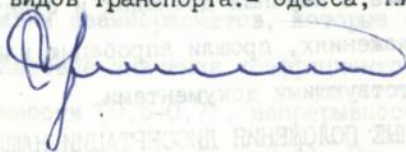
1984.- 5,0 п.л.

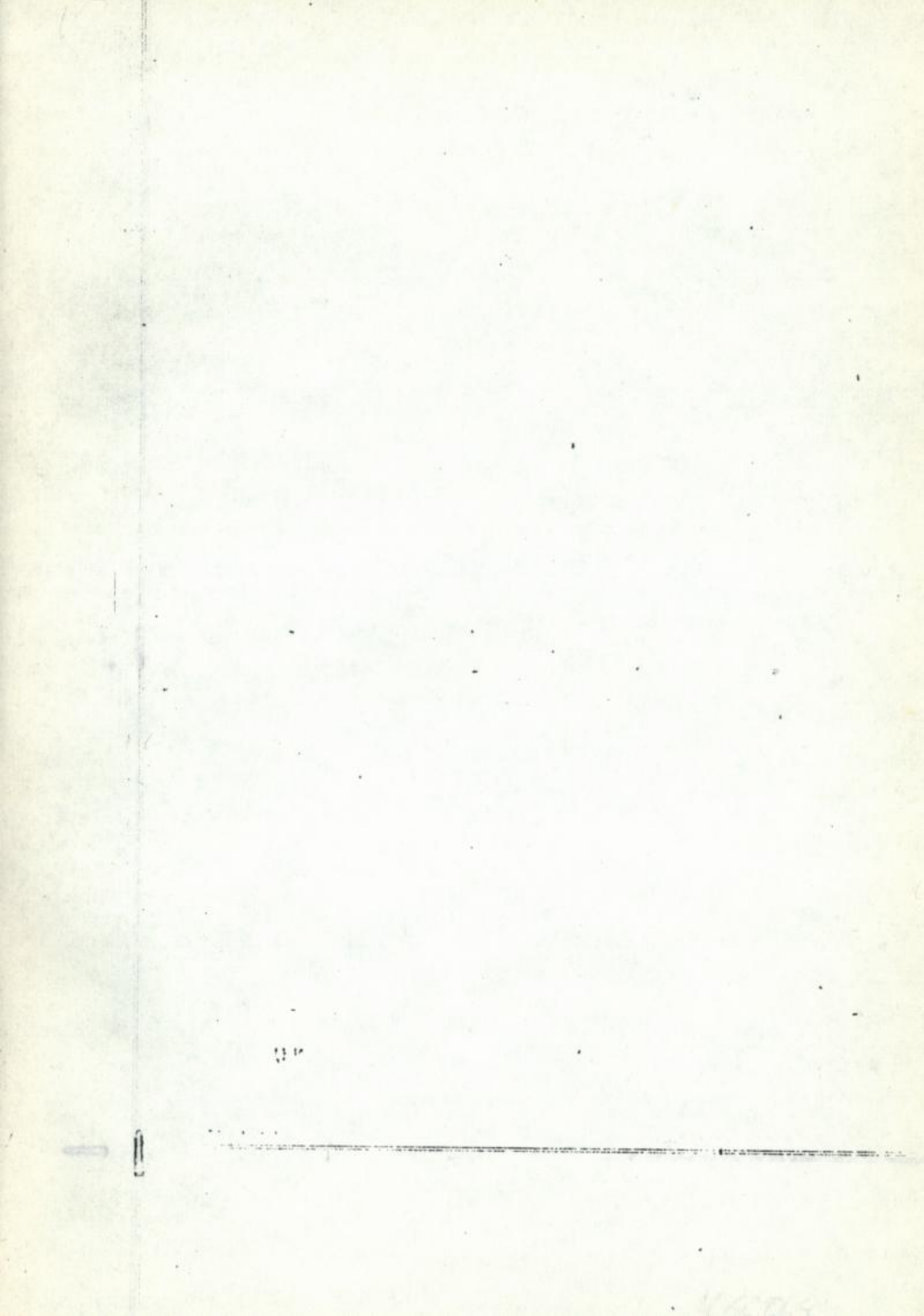
6. Моделирование взаимодействия смежных видов транспорта в районе морских портов//Теория, методология и практика системных исследований: Тезисы докладов Всесоюзной конференции.- М., 1984.- 0,2п.л.

7. Организация труда в Одесском транспортном узле//Совершенствование организации и оплаты труда на транспорте.-Одесса: Маяк, 1984.- 0,5 п.л. (в соавторстве).

8. От мелких бригад - к укрупненным, от укрупненных - к хозяйственным технологическим комплексам//Социалистический труд.- 1984.- № 7.- 1,0 п.л. (в соавторстве).

9. Методические рекомендации по организации труда и экономическому стимулированию в условиях единого технологического процесса взаимодействия различных видов транспорта.- Одесса, НИИ труда, 1983.- 5,5 п.л.





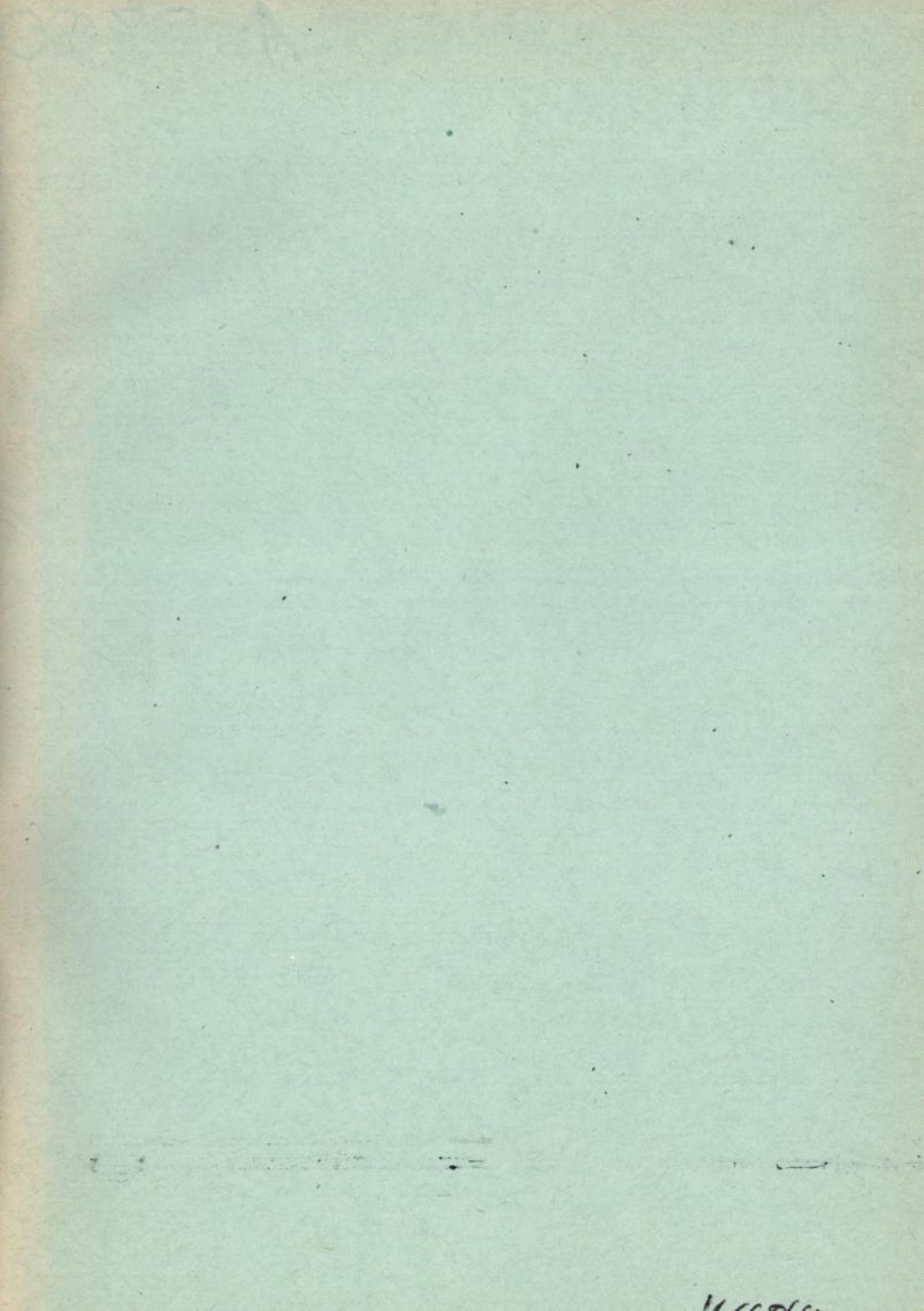
1984. - 5,0 н.д.

6. Моделирование взаимодействия смежных видов транспорта в районе морских портов/Теория, методология и практика системных исследований: Тезисы докладов обособленной конференции. - 4., 1984. - 0,2 н.д.

7. Организация труда в Одесском транспортном узле/Создание и развитие организации и опыта труда на транспорте - Одесса: Маяк, 1984. - 0,5 н.д. (в соавторстве).

8. От мелких бригад - к укрупненным, от укрупненных - к межрасчетным технологическим комплексам/Социалистический труд. - 1984. - № 7. - 1,0 н.д. (в соавторстве).

9. Методические рекомендации по организации труда и экономическому стимулированию в условиях единого технологического процесса взаимодействия различных видов транспорта. - Одесса: Маяк, 1983. - 5,5 н.д.



11/10/10

AB 27.601