

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ УКРАЇНИ  
Київський міжнародний університет цивільної авіації

На правах рукопису

Горшунова Ірина Вікторівна

УДК 658 : 338.47

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ  
ВДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ТРАНСПОРТНОГО  
ОБСЛУГОВУВАННЯ ВИРОБНИЦТВА

Спеціальність 08.07.04 - Економіка транспорту та зв'язку

Автореферат  
дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Київ 1997

Робота виконана  
в Чернігівському технологічному інституті

Науковий керівник

– доктор економічних наук,  
професор Сич Є.М.

Офіційні опоненти

– Заслужений діяч науки і  
техніки України,  
доктор економічних наук,  
професор Котелянець В.І.

ЛННБ України ім.В.Стефаника



00752184 (R)

– доктор економічних наук,  
професор Шинкаренко В.Г.

Провідна організація

– Інститут проблем ринку  
та економіко-екологічних  
досліджень НАН України

Захист відбудеться "30" травня 1997 року о 12.00 годині на  
засіданні спеціалізованої Вченої Ради Д 01.35.03 при Київському  
міжнародному університеті цивільної авіації за адресою: 252058 м. Київ-58,  
проспект Комарова, 1, корпус 9, ауд. 303.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці університету.

Відгуки на автореферат дисертації у двох примірниках, завірених  
печаткою, просимо надсилати за зазначеною адресою

Автореферат розіслано "25" квітня 1997 р.

Вчений секретар  
спеціалізованої Вченої Ради,  
доктор економічних наук

Загорулько В.М.

18 37.400

## Загальна характеристика дисертаційної роботи

Актуальність теми. В умовах становлення ринкових форм хазайнування пріоритетним напрямом виходу України з творившоїся кризи є реструктуризація агропромислового комплексу, функціонування якого залежить від результатів проведення регіональної політики. Для сучасного етапу розвитку агропромислового комплексу характерна наявність широкої мережі м'ясопереробних комплексів (МПК) України, в якій Чернігівська область завдяки своїм природно-кліматичним і географічним умовам є зоною інтенсивного розвитку м'ясомолочного тваринництва. МПК Чернігівського регіону є взаємобумовлене стійке сполучення різних організаційно-господарських форм м'ясопереробних, обслуговуючих і забезпечуючих регіональних підприємств, призначення якого – задовольняти потреби населення в м'ясній продукції.

В розвитку МПК все більшого значення набуває інфраструктура, і особливо транспорт, основою функціонування якого є своєчасна та якісна доставка вантажів різних підприємств регіону. Завдяки транспортному обслуговуванню забезпечується тісний просторовий зв'язок між виробництвом і споживанням продукції, починаються, продовжуються і завершуються процеси м'ясопереробного виробництва. Транспортне обслуговування здійснюється на всіх етапах ресурсозабезпечення підприємств МПК, а також у процесі внутрішньовиробничого товарообігу.

Питаннями транспортного обслуговування виробництва займалися багато вчених і спеціалістів – І.Я. Аксенов, А.А. Бакаєв, І.В. Белов, А.І. Воркут, В.Г. Галабурда, Л.В. Канторович, М.І. Котлубай, Ю.Ф. Кулаєв, В.І. Лівшиць, В.Н. Персіанов, Н.К. Раздобудько, Є.М. Сич, Ю.М. Цветов та інші. Проблемам транспортного обслуговування агропромислового комплексу присвячені роботи Л.Ф. Кормакова, В.М. Котелянца, Є.А. Бузовського, А.І. Пилипченка та багатьох інших вчених. Разом з тим, питання транспортного обслуговування підприємств м'ясної промисловості досліджені ще недостатньо.

ІНСТИТУТ Ш. В. СТЕФАНИШІНА  
АН України

Нормальне функціонування МПК неможливе без розвиненої регіональної системи транспортного обслуговування виробництва (СТОВ), провідну роль в якій займає автомобільний транспорт, що знаходиться в державній, колективній і приватній власності.

Перехід економіки регіонів до ринкових методів хазяйнування, вже розпочатий процес реформування в агропромисловому комплексі, в тому числі у тваринництві, потребує створення надійної теорії транспортного обслуговування сільськогосподарського виробництва. У зв'язку з цим необхідно подальше вирішення проблем вдосконалення роботи різних видів транспорту, використання одержаних наукових результатів на всій території України, що робить виявлення і дослідження організаційно-економічних аспектів оптимального функціонування і розвитку регіональної системи транспортного обслуговування підприємств – м'ясокомбінатів не тільки дуже важливим, але й своєчасним.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є розробка організаційно-економічних умов, форм і механізмів ефективного функціонування і розвитку регіональної системи транспортного обслуговування виробництва, а також прискорення її адаптації до ринкових методів хазяйнування. Для досягнення цієї мети в роботі поставлені і вирішуються такі основні завдання:

дослідити техніко-економічні особливості транспортного обслуговування виробництва, визначивши роль, місце і значення транспорту в інфраструктурі економіки регіону;

встановити закономірності розвитку окремих транспортних підприємств і підрозділів, що обслуговують МПК, і на цій основі обґрунтувати поняття “регіональна система транспортного обслуговування виробництва”;

розробити концептуальну модель регіональної СТОВ;

дослідити особливості сучасного етапу функціонування транспортних підприємств і підрозділів та розробити шляхи їх ефективного використання при обслуговуванні МПК регіону;

розробити методологічні підходи до удосконалення та розвитку СТОВ;

дослідити організаційно-економічний механізм взаємодії транспорту та виробництва в умовах становлення ринкових відносин.

Предмет і об'єкт дослідження. Предметом дослідження є сукупність організаційних і економічних відносин в регіональній СТОВ, які сприяють підвищенню стійкості роботи підприємств у ринковому середовищі, що розвивається.

Об'єктом дослідження є регіональна СТОВ на прикладі підприємств м'ясної промисловості Чернігівської області.

Методологія та методика дослідження. Теоретичною і методологічною основою дослідження є: теорія систем, теорія концептуального аналізу, теорія моделювання, економічна теорія транспорту, теорія організації та управління; праці вітчизняних та зарубіжних вчених з проблем регіональної економіки і управління, функціонування та розвитку транспортної інфраструктури.

У дисертаційній роботі використовуються такі методи дослідження, як системний та концептуальний підходи, економіко-математичне моделювання, статистична обробка інформації та анкетування.

Наукова новизна дисертаційної роботи. На захист виносяться такі положення та результати:

тенденції та закономірності розвитку підприємств і підрозділів транспорту, що відображають регіональні особливості та специфіку транспортного обслуговування МПК у період переходу до ринкових відносин;

введення нового поняття "регіональна система транспортного обслуговування виробництва", як економіко-географічна і територіально-відокремлена сукупність всіх видів ресурсів, зв'язків та підприємницьких здібностей працівників, реалізуюча цілі забезпечення потреб клієнтури в транспортних послугах;

концептуальна модель регіональної СТОВ, що відображає взаємозв'язки між ринками ресурсів, які формуються, транспортних та сервісних послуг і окремими підприємствами;

методологічні підходи до удосконалення та розвитку регіональної транспортної системи, що обслуговує виробництво;

організаційні та економічні механізми регулювання відносин в системі "транспорт-виробництво" в умовах економіки перехідного періоду.

Практична цінність дослідження полягає в тому, що виявлені проблеми та сформульовані вимоги, принципи удосконалення розвитку СТОВ, визначають на практиці підприємств шляхи та механізм виживання і адаптації в умовах ринкових відносин що формуються. Розроблена концептуальна модель регіональної СТОВ є базою для формулювання гіпотез та вибору оптимального управлінського рішення. Крім того, такі моделі знаходять застосування у процесі навчання менеджерів на базі ділових ігор. Розроблена методологія та конкретні механізми удосконалення та розвитку СТОВ можуть використовуватися для створення концепцій перспективного розвитку та структурної перебудови економіки регіону.

Окремі рекомендації автора впроваджуються в систему оперативного управління транспортним обслуговуванням підприємств МПК Чернігівського регіону.

Апробація роботи. Основні положення дисертаційного дослідження доповідались і одержали позитивну оцінку на науково-практичній конференції "Стан і напрямлення розвитку малого підприємництва в області" (Чернігів, 1996р.); на науково-технічній раді Чернігівського м'ясокомбінату (1994,1995рр.); на наукових семінарах інженерно-економічного факультету Чернігівського технологічного інституту (1995, 1996 рр.).

Реалізація результатів дослідження. Теоретичні і практичні результати дисертаційного дослідження використані при розробці організаційно-економічних заходів по прискоренню створення єдиного транспортного комплексу регіону і переходу до його функціонування в умовах ринку; в процесі роботи над держбюджетною НДР: "Дослідження умов підвищення

ефективності функціонування економіки Чернігівського регіону”; в навчальному процесі при читанні курсів: “Економіка народногосподарських комплексів”, “Економіка виробництва”, “Економіка природокористування” в Чернігівському технологічному інституті, а також в практиці роботи м'ясокомбінатів Чернігівської області.

Публікації. На цю тему опубліковані шість наукових праць загальним обсягом 2,0 друкованих аркуші.

Структура й обсяг роботи. Виконана робота складається із вступу, 3 глав, висновків, списку посилань і додатка. Обсяг роботи складає 203 сторінок машинописного тексту, 41 таблиця і 34 малюнки. Список посилань включає 161 найменування. Нижче представлена структура дисертації.

## ВСТУП

### 1. ТРАНСПОРТ М'ЯСОПЕРЕРОБНОГО КОМПЛЕКСУ ЯК ОБ'ЄКТ ЕФЕКТИВНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ ЕКОНОМІКИ РЕГІОНУ В НОВИХ УМОВАХ ГОСПОДАРЮВАННЯ

1.1. Техніко-економічні передумови та регіональні особливості транспортного обслуговування виробництв

1.2. Закономірності розвитку окремих транспортних підприємств і підрозділів м'ясопереробного комплексу регіону

1.3. Економічні проблеми вдосконалення транспортного обслуговування підприємств регіону

### 2. МОДЕЛЮВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИХ УМОВ ФУНКЦІОНУВАННЯ РЕГІОНАЛЬНОЇ СИСТЕМИ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ВИРОБНИЦТВА

2.1. Теоретичні основи моделювання роботи транспорту регіону

2.2. Концептуальний аналіз регіональної системи транспортного обслуговування виробництва

2.3. Методичні особливості моделювання транспортного обслуговування виробництва

2.4. Синтез концептуальної моделі транспортного обслуговування виробництва

### 3. РОЗРОБКА РИНКОВОГО МЕХАНІЗМУ РОЗВИТКУ СИСТЕМИ

#### ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ РЕГІОНУ

3.1. Методологія удосконалення та розвитку системи транспортного обслуговування виробництва в нових умовах господарювання

3.2. Науково-методичні підходи до удосконалення системи транспортного обслуговування виробництва

3.3. Організаційні аспекти ринкової орієнтації в діяльності транспортних підприємств

3.4. Економічні аспекти удосконалення системи транспортного обслуговування виробництва

Висновки

Список посилань

Додатки

## Зміст роботи

У вступі обґрунтовано актуальність вибраної теми дослідження, визначені мета і завдання дисертаційної роботи, її наукова новизна і практична цінність.

У першому розділі дисертації дано загальну характеристику транспорту м'ясопереробного комплексу як об'єкту функціонування інфраструктури економіки регіону, визначені техніко-економічні передумови та регіональні особливості транспортного обслуговування МПК, розкриті закономірності розвитку окремих видів транспорту, виявлені проблеми удосконалення "системи транспортного обслуговування виробництва".

Під регіональною СТОВ розуміється цілісна, відносно стійка економіко-географічна й територіально-відокремлена сукупність природних, виробничих і трудових ресурсів, а також підприємливості працівників, у взаємодії яких проявляються соціально-економічні закони ринку і досягається якісне задоволення потреб клієнтури в транспортних послугах.

Подана система включає такі підсистеми – управлінську (апарати управління різними видами транспорту, агентськими транспортними фірмами, терміналами, і т. д.) та управляему (види транспорту, включаючи внутрішньовиробничий, перевантажуючі комплекси, склади і т. д.). Кожна із цих підсистем транспорту складається з технічних, технологічних, організаційних і соціально-економічних елементів, які складають єдине ціле, що виражається в інтегральних властивостях. Складність управління елементами підсистеми обумовлюється масштабами, кількістю і структурою вирішуваних задач на транспорті, зв'язків між ними, а також різноманітністю застосовуваних методів, ступенем їх новизни, оперативністю і відповідальністю щодо прийняття рішень.

В цілому регіональна СТОВ включає взаємозв'язки між економічними явищами і процесами виробництва і розвитку транспортно-виробничих підсистем, закономірності їх територіальної організації, а також механізм функціонування в ринковому середовищі.

В роботі проведено комплексний аналіз організаційно-економічних факторів функціонування транспортного обслуговування виробництва. Аналіз основних показників транспортного обслуговування підприємств МПК за 1991–1996 рр. дозволили встановити такі основні тенденції: зниження обсягів перевезень живої худоби усіма категоріями господарств; структурні зрушення в його доставці; збільшення долі перевезень живої худоби власним автотранспортом м'ясокомбінатів; сезонні коливання в перевезеннях; зміни географії постачальників і споживачів, структури перевезень матеріальних ресурсів підприємств, а також скорочення обсягів перевезень готової продукції.

Досягнутий рівень транспортного обслуговування підприємств МПК наведений в таблиці 1.

З наведених даних видно, що найбільш ефективно використовується транспорт м'ясокомбінатів; пояснюється розвиненою мережею їх власного транспортного обслуговування. Залучення транспорту АТП сприяє освоєнню приблизно шостої частини обсягу перевезень живої худоби та

кінцевої продукції при найнижчих коефіцієнтах оцінки експлуатаційної роботи. Власний транспорт колгоспів освоює тільки 18,7 % від загального обсягу перевезень.

Таблиця 1 – Основні показники роботи транспорту у 1996 році

Показники	Підприємства		
	м'ясокомбінати	колгоспи	АТП
Обсяг перевезень, тис. т	62,9	18,5	17,6
Грузообіг, тис. ткм	74379,7	29073,2	14343,7
Коефіцієнт використання парку,%	52,4	42,5	41,4
Коефіцієнт пробігу,%	39,6	37,0	29,7
Коефіцієнт використання грузопід'ємності,%	59,2	57,6	36,3

Успішне реформування інфраструктури МПК, в тому числі і транспорту, визначається техніко-економічними передумовами та регіональними особливостями транспортного обслуговування виробництва.

Основними передумовами підвищення ефективності функціонування транспортної системи в регіоні, на прикладі Чернігівської області, є: наявність розвинутої мережі шляхів місцевого призначення; комплекс транспортних підрозділів – підприємств з вузькоспеціалізованим рухомим складом, забезпеченість навантажувально-розвантажувальним обладнанням і складськими приміщеннями, поява транспортних підприємств різних форм власності, формування ринку транспортних послуг.

Особливостями Чернігівського регіону є: прикордонне розташування й активність зв'язків з Білоруссю та Російською Федерацією; сприятливі природно-кліматичні умови для розвитку тваринництва (в структурі сільського господарства становить близько 70%); відносно високий рівень

розвитку підприємств м'ясопереробної промисловості ( регіон займає четверте місце на Україні); демонополізація ринку сільськогосподарської продукції.

Ефективність транспортного обслуговування підприємств МПК залежить від рівня розвитку ресурсного потенціалу. В роботі виявлені такі закономірності: розширюється транспортний парк підприємств-м'ясокомбінатів і скорочується кількість транспортних засобів у спеціалізованих АТП; знижується інтенсивність заміни рухомого складу й збільшується його зношуваність; підвищується доля спеціалізованого транспорту – напівпричепів, рефрижераторів, автомобілів-фургонів та т.п.; зростає кількість автомобілів середньої вантажопід'ємності; зменшується кількість робітників у спеціалізованих АТП при одночасному зростанні їх у транспортних підрозділах м'ясокомбінатів. В кінцевому підсумку відбувається збільшення долі транспортних витрат у загальній собівартості готової продукції. Проведені дослідження із застосуванням анкети експрес-діагностики дозволили підтвердити встановлені закономірності і сформулювати проблеми підвищення ефективності функціонування і розвитку СТОВ – інформаційного забезпечення, освоєння ринку транспортних послуг й удосконалення системи управління на транспорті.

У другій главі дисертаційної роботи виконано моделювання організаційно-економічних умов функціонування регіональної СТОВ на основі концептуального аналізу та синтезу управлінської та управляємої підсистем.

Суть концептуального аналізу полягає у формалізації, реалізації та розвитку регіональної СТОВ і включає такі етапи: попередній; на якому виконується збір інформації, виявлення груп споживачів транспортних послуг, оцінка доцільності здійснення транспортної роботи; обробка зібраної інформації, яка включає виявлення особливостей транспортного виробництва, вузьких місць і проблем; розробка експериментальних моделей різних підсистем транспорту та їх дослідна перевірка разом з клієнтурою.

Синтез концептуальної моделі полягає у виділенні регіональної СТОВ і її суб'єктів – акціонерних товариств, державних, колективних і приватних арендних підприємств, кооперативів, м'ясокомбінатів, міні-заводів і т.п., формалізації її зовнішнього та внутрішнього середовища, а також у розробці кінцевого продукту – моделі такої системи.

Моделювання дозволило сформулювати ряд концептів, концепт- і факт-конструкцій системи транспортного обслуговування м'ясопереробного виробництва, які складаються з понять, визначень і виведених з них пропозицій по підвищенню ефективності функціонування і розвитку транспорту регіону. Концептуальна модель повинна відображати найнеобхіднішу інформацію, найбільш важливі аспекти теорії транспортного обслуговування виробництва.

У дисертації пропонується розглядати моделювання транспортного обслуговування виробництва в трьох аспектах: кібернетичному, виробничо-технічному та економічному.

На основі запропонованих концептів розроблені експериментальні функціональні моделі окремих підсистем транспорту, які синтезовані у концептуальну модель регіональної СТОВ в ринковому середовищі. Розробка такої моделі дає можливість виявити нові взаємозв'язки елементів транспортної системи, що дозволить підвищити ефективність не тільки процесу перевезень, але й функціонування МПК регіону. Запропонована модель не визначає однозначно напрямку можливих змін, але дозволяє сформулювати гіпотезу поведінки регіональної СТОВ у ринковому середовищі.

Для побудови гіпотези про механізм функціонування системи транспортного обслуговування регіону на базі концептів виявлені фактори, які дають можливість розкрити певні тенденції в розвитку і накреслити ефективні шляхи досягнення поставленої мети.

Фактори поділяються на випереджаючі, приблизно співпадаючі та запізнілі (див. таблицю 2).

В роботі проведено екстраполяцію визначаючих тенденцій, складено прогноз розвитку регіональної СТОВ за сформульованими концептами й

запропоновані найбільш раціональні альтернативи її ефективного функціонування. Прогноз регіональної СТОВ показує, що найбільш адекватно процесу розвитку системи задовольняє валова продукція МПК, обсяг перевезень, вантажообіг та дальність перевезень вантажів.

Таблиця 2 – Класифікація концептів за динамікою розвитку СТОВ

Концепти	Випереджуючі	Умовно співпадаючі	Запізнілі
Транспорт	Нові замовлення на засоби пересування, перевезення й складування	Дальність перевезень, коефіцієнт використання вантажопід'ємності	Вимоги безпеки
Ресурси	Індекс цін на ресурси транспорту	Витрати ПММ	Запаси
Інвестиції	Створення комерційних транспортних підприємств	Капіталовкладення у машини та обладнання	Дивіденди
Послуга	Попит на транспортні послуги	Обсяг перевезень, вантажообіг	Надання нетранспортних послуг
Результати	Валова продукція МПК	Валова продукція транспорту	Штрафи

У дисертації наводиться синтезована концептуальна модель (факт-конструкція) регіональної СТОВ, що характеризує можливий варіант сполучень значень параметрів, притаманний її ефективно функціонуючим підсистемам (див. рисунок 1).

# Факт-конструкція

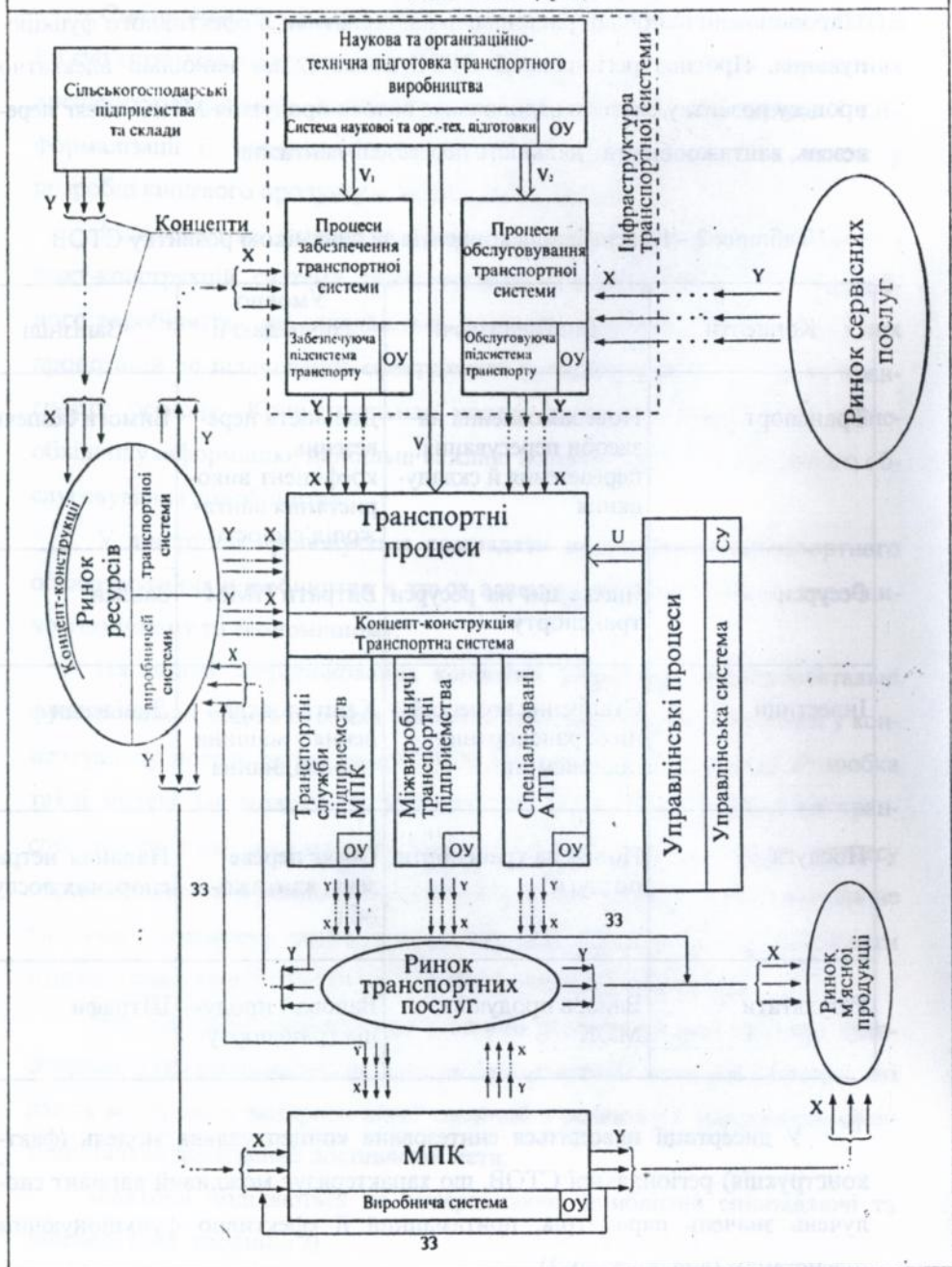


Рисунок 1 - Концептуальна модель регіональної системи транспортного обслуговування м'ясопереробного виробництва

Структура даної моделі підпорядковується ієрархічному принципу й складається із таких підсистем: управлінської, що включає сукупність елементів, які виконують функції управління – система управління (СУ), і управляємої, що містить об'єкти управління (ОУ). Між системами наукової та організаційно-технічної підготовки виробництва, ринків ресурсів та сервісних послуг, транспортом і підприємствами МПК здійснюються різноманітні потоки керуючих та регулюючих впливів (U, V), ресурсів від входів (X) до виходів (Y), що містять велику кількість прямих і зворотніх зв'язків (33).

Основним компонентом такої регіональної системи є ринок ресурсів, який повинен задовольняти потреби транспорту у перевізних та перевантажувальних засобах, паливі, робочій силі, матеріалах і т.п.

Ефективний розвиток регіональної СТОВ може бути результативним тільки при використанні ринкових механізмів управління цим процесом.

У третій главі розроблена методологія удосконалення та розвитку СТОВ, досліджене та уточнене поняття “механізм” для цих процесів, сформульовані вимоги до транспортних підприємств і підрозділів, які починають функціонувати в умовах переходу до ринку, запропоновані науково-методичні підходи та механізми організаційного та економічного аспектів удосконалення та розвитку СТОВ.

Перехідний період в економіці України поставив перед транспортними підприємствами вимоги: адаптуватися до стану зовнішнього середовища, що склалося, та зберегти стійке функціонування, яке забезпечить їх виживання із наступним ефективним входженням у ринкове середовище.

При цьому удосконалення транспортного підприємства повинно бути націлене на підвищення якості інтегративних транспортних процесів, а розвиток - на переведення всіх видів транспортного обслуговування з одного рівня стану в інший, адекватний ситуації, задачам та цілям розвитку. Механізм удосконалення та розвитку призначені для забезпечення життєздатності СТОВ, тобто здатності її ефективно проявитися у зовнішньому середовищі.

Досліджуючи зміст процесу удосконалення СТОВ, його особливості й цілі, у роботі відмічається, що всяке поліпшення зумовлюється спонукаючими ситуаціями і такими потребами у транспортних послугах, для задоволення яких необхідні різноманітні нововведення.

Процеси удосконалення сприяють усуненню гальмівних факторів, що ведуть до негативних наслідків і функціонування СТОВ; вони включають такі етапи: конкретизація цілей та напрямів політики удосконалення; вибір філософії управління транспортними процесами; розстановка пріоритетів аспектам удосконалення; вибір стратегії та тактики поліпшень.

Удосконалення СТОВ повинно відбуватися на основі застосування таких принципів, як: наявність спонукаючої основи або потреби у розвитку транспортної системи; попередній аналіз та оцінка транспортно-виробничих ситуацій; безперервний пошук шляхів, способів та інструментів удосконалення процесу перевезень; раціональність та зваженість у нововведеннях; безперервне усунення кризових явищ у спільному функціонуванні транспорту та виробництва.

Процеси розвитку транспортного обслуговування виробництва являють собою зміни цілей, цінностей, інтересів всіх суб'єктів діяльності. Їх джерелом є безкінечні протиріччя як у самому виробництві та на транспорті, так і у системі "транспорт-виробництво" в цілому, а рушієм – рефлексія, що має безперервний характер. Процеси розвитку складаються з таких етапів як: аналіз ситуацій, що спонукають до розвитку; конкретизація цілей розвитку; вибір обсягу та виду інформації, способів та методів її отримання; формулювання критеріїв та параметрів розвитку; розробка програми розвитку та ін. Розвитку транспортної системи властива спадковість кінцевих результатів, самоорганізація та самоуправління, що створює єдиний комплекс майбутньої діяльності. Основними принципами розвитку СТОВ є: творчий характер самого процесу; його новизна; регулярність, керованість; активізуючий характер; безвідносність до масштабу діяльності; імманентність (притаманна системі з середини) та рефлексивність.

Як процес удосконалення, так і процес розвитку СТОВ, багатоаспектні, що зумовлюється організаційними, економічними техніко-технологічними, соціальними та іншими факторами, що виступають основою цих процесів і є базисом причинно-наслідкових явищ.

Досліджуючи “механізм” того чи іншого явища у системі “транспорт-виробництво”, можна виділити окремі “часні” механізми – його підсистеми, наприклад, “організаційний механізм удосконалення” або “економічний механізм розвитку”, розробці яких у дисертації віддається перевага.

Організаційний механізм формується на базі застосування організаційно-управлінських методів впливу і включає набір відповідних функцій, елементів та зв'язків між ними, а також універсальних організаційних принципів. У рамках організаційного удосконалення та розвитку СТОВ МПК пропонуються: маркетингова орієнтація діяльності транспортних підприємств (підрозділів); структурна реорганізація транспортних служб підприємств МПК на базі створення невеликих самостійних транспортних підрозділів як центрів прибутковості та відповідальності; організація інтегрованих комплексних транспортних центрів обслуговування виробництв, що розвиваються, передумовами створення яких є наявність спеціальних технічних та технологічних засобів транспортного обслуговування виробництва; сучасний менеджмент у їх діяльності; наявність інвестиційних проєктів та коштів платіжоспроможних інвесторів, створення ефективних організаційних структур регіональних транспортних систем і паралельний організаційний розвиток інфраструктури транспортної системи.

Економічний механізм удосконалення СТОВ формується на базі виявлення особливостей економічних процесів, зв'язків та відносин між соціально-економічними факторами виробництва, його обслуговування та забезпечення, які піддаються якісному кількісному виміру. У структурі економічного механізму виділяють принципи, на яких базується управління економічними процесами, його інструменти (ціни, податки, кредити, банківські проценти, мультиплікатори та ін.), форми економічного впливу, зворотні зв'язки, самі виконавці впливу та ті протидії (противаги), які

сприяють рівновазі в економіці. При цьому відмічається, що на сьогодні значне місце повинні займати методи державного регулювання підприємницької діяльності у поєднанні з діловою активністю на товарному, фондовому та інших ринках, а також зв'язки, що регулюють ефективне протікання всіх економічних процесів. Основні принципи економічного впливу, необхідні для ефективного функціонування та розвитку регіональної транспортної системи, такі: підтримка підприємництва, створення умов для самофінансування, забезпечення рівності для виявлення ділової активності підприємств всіх форм власності та ін. У роботі досліджений економічний механізм регулювання виробничих відносин між транспортною службою як центру активності та прибутковості та підрозділами підприємства після реорганізації системи управління м'ясокомбінатом на базі децентралізації його функцій. Відмічається, що ефективними інструментами, що регулюють економічні відносини у процесі подібної реорганізації повинні стати трансфертні тарифи на внутрішньовиробничі перевезення та мультиплікативний ефект економічних зв'язків за логічним ланцюжком виробництва м'яса від заготівлі сировини до доставки м'ясопродуктів споживачам.

В цілому, відмічається, що у сучасних умовах функціонування переважної більшості підприємств, що мають розвинені транспортні служби, і самих транспортних підприємств здійснюється на базі неефективних економічних механізмів. Зміна форм власності не привела до необхідних удосконалень в організаційно-економічній діяльності, що характеризує кризові явища.

## Висновки

В умовах становлення ринкових відносин удосконалення СТОВ має велике народногосподарське значення для розвитку інфраструктури економіки Чернігівського та інших регіонів країни.

Виконані дослідження і розроблені пропозиції по удосконаленню функціонування транспортної системи обслуговування регіонального виробництва дозволяють зробити такі висновки та рекомендації.

1. Комплексний аналіз транспортного обслуговування виробництва на прикладі підприємств МПК Чернігівського регіону показує, що спостерігається тенденція погіршення організаційно-економічних показників роботи усіх видів транспорту і, перш за все, автомобільного.

Головні причини цього: відсутність комплексного системного підходу в організації транспортних підприємств, розрізаних по різних галузевих підприємствах та відомствах; відставання методів та механізмів управління на транспорті від вимог соціально-економічних перетворень в регіоні та країні в цілому.

2. Виявлені і досліджені закономірності роботи транспорту, що обслуговує виробництва підприємств МПК, такі як: зниження обсягів перевезень живої худоби всіма елементами транспортної системи (АТП, транспортними цехами м"ясокомбінатів, міжвиробничими транспортними підприємствами і т. д.) регіону; структурні зрушення у доставленні живої худоби – від системи централізованих перевезень до децентралізації їх на базі використання автотранспорту м"ясокомбінатів, кооперативних сільських і фермерських господарств; зміна географії постачальників та споживачів сировини в бік переробки живої худоби на місцях і вивозу його за межі, не тільки регіону, але й України в цілому, що є причиною глибоких змін на ринку транспортних послуг у напрямку появи конкуренції, скорочення обсягу транспортних послуг у державному секторі, кризових явищ у СТОВ.

3. Висунута та обґрунтована концепція організації регіональної СТОВ як різновиду прогресивно змінюваного транспортно-виробничого комплексу.

Введено нове поняття "регіональна система транспортного обслуговування виробництва", як організаційно-економічна форма поглиблення інтеграційних процесів взаємодії транспорту та виробництва в умовах формування ринкового механізму господарювання.

4. З метою прийняття науково-обґрунтованих рішень з проблем удосконалення та розвитку транспортних підприємств на стадії виявлення проблем та формулювання гіпотез розроблена концептуальна модель ре-

гіональної системи транспортного обслуговування м'ясопереробного виробництва, яка дозволила взаємовпов'язати на базі концепт- і факт-конструкцій систему "транспорт-виробництво" з системою ринків транспортних та сервісних послуг, що формуються, ресурсів виробничих та транспортних підприємств та готового продукту виробництва.

5. Проаналізовані методологічні підходи до удосконалення та розвитку регіональної СТОВ та їх механізму; при цьому запропоновані формулювання понять "удосконалення систем", "розвиток систем", "механізм удосконалення (розвитку)" та конкретизовано їх зміст у системному підході.

6. Розроблена типова модель удосконалення СТОВ, яка включає конкретизацію цілей, вибір філософії та раціональних напрямків удосконалення, розстановку пріоритетів аспектів удосконалення, вибір стратегії та оптимальних механізмів.

7. Досліджені та конкретизовані фактори, проблеми та шляхи удосконалення регіональної СТОВ та виявлені ключові напрямки цього процесу.

8. Запропонована система організаційних удосконалень на транспорті регіону, у тому числі: впровадження маркетингової концепції діяльності транспортних підприємств; виділення транспортних служб на промислових підприємствах як центрів прибутковості на базі децентралізації; створення центрів міжрегіонального транспортного обслуговування виробництва у різних регіонах Чернігівської області на базі прогнозування їх розвитку, що дозволить транспортним підприємствам адаптуватися до умов зовнішнього середовища, що змінюється.

9. Виявлені підходи до удосконалення економічного механізму регулювання процесів у транспортній системі, у складі якого виділені економічні зв'язки та відносини, економічні інструменти, принципи економічного функціонування, мультиплікативні ефекти.

10. Досліджено, що організаційні зміни у виробництві та управлінні на підприємствах і службах транспорту визначають розробку ефективних механізмів узгодження економічних інтересів та цілей, економічної оцінки результатів взаємодії транспорту та виробництва, дійових систем взаємо-

розрахунків на базі транспортних тарифів та перевезень, врахування мультиплікативного ефекту, що виникає у процесі розвитку економічних відносин.

Створення цілісної та гнучкої системи економічної взаємодії дозволяє поліпшити противитратні якості економічного механізму та підвищити економічність та прибутковість транспортного обслуговування виробництва.

Таким чином, проведені дослідження та розробки є методологічною та методичною основою організаційно-економічного розвитку регіональної СТОВ у перехідний період розвитку економіки країни.

### Список опублікованих робіт на тему дисертації

1. Сыч Е.Н., Горшунова И.В. Снижение транспортных затрат на предприятиях мясной промышленности: ЧТИ – Чернигов, 1995. – 19 с.– Библиогр.: 5 назв. – Рус. – Деп. ГНТБ Украины (особисто автором – 0,5 д. л.).
2. Горшунова И.В. Транспорт и предприятия мясной промышленности: ЧТИ –Чернигов, 1995. –11 с. – Библиогр.: 5 назв. – Рос.– Деп. ГНТБ Украины.
3. Горшунова И.В. Аналіз транспортного обслуговування регіональних підприємств м'ясопереробного комплексу // Вісник Чернігівського технологічного інституту №2. –Чернігів: ЧТІ, 1996. – с.21-27
4. Горшунова И.В. Проблемы совершенствования системы транспортного обслуживания предприятий мясоперерабатывающего комплекса региона // Экономический журнал "Форум" – Чернигов, 1997. – с.10-11

5. Горшунова І.В. Вдосконалення управління регіональною системою транспортного обслуговування виробництва // Вісник Чернігівського технологічного інституту №2. –Чернігів: ЧТІ, 1996. –с. 33-36

6. Сыч Е.Н., Горшунова И.В. Концептуальное моделирование региональной системы транспортного обслуживания производства// Проблемы информации и управления. – К.: КМУГА, 1997. – с.135-138 (особисто автором – 0,1 д. л.).

## Анотація

Горшунової Ірини Вікторівни. Організаційно-економічні аспекти вдосконалення системи транспортного обслуговування виробництва.

Дисертація на здобуття вченого ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.07.04 – Економіка транспорту та зв'язку. Київський міжнародний університет цивільної авіації. Київ, 1997.

В роботі виконано комплексний аналіз регіональної системи транспортного обслуговування підприємств. Проведено моделювання організаційно-економічних умов функціонування системи транспортного обслуговування виробництва регіону. Розроблені механізми удосконалення та розвитку цієї системи в умовах перехідної економіки.

Ключові слова: транспорт, регіон, виробництво, обслуговування, система, ринок, організація, економіка, удосконалення, розвиток, механізм, ефективність.

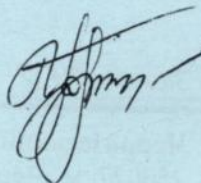
## Abstract

Gorshunova Irina Victorovna. Organizational and economical aspects of perfecting the regional transport service system management.

Thesis for the degree of Candidate of Economic Sciences on speciality 08.07.04. – Transport Economics and Communications: Kiev International University of Civil aircraft, Kiev, 1997.

The transport service management of regional enterprises is totally analyzed. The technique of modeling organizational and economical conditions of the regional production service transport system is carried out. The mechanism of the above system under circumstances of transitional economy.

Key words: transport, region, production, service, system, market, organization, economy, perfection, development, mechanism, efficiency.



АВ 37.433



Зам. № 312

Тираж 100 пр.

Чернігівський технологічний інститут  
250027, м. Чернігів, вул. Шевченка, 95

Пізн. до друку 21.04.1997

Ум. оп. арк. 7,5