

4. Бодаренко О.С. Методологічні основи управління оборотними активами підприємств // Інвестиції практика та досвід. – 2008. – №4. – С.40–44.
5. Гончаров В.М. Фінанси підприємств [Текст]: навч. посібник / В.М. Гончаров, С.І. Непочатов, Т.В. Пчелинська, А.В. Путенцев – Донецьк: ТОВ «Альматео», 2006. – 185 с.
6. Ковалева А.М. Фінанси фірми [Текст]: учебник / А.М. Ковалева, М.Г. Лапуста, Л.Г. Скамай – М.: ИНФРА, 2001 – 416 с.
7. Особливості планування оборотного капіталу підприємств / Н.Л. Марусяк // Регіональна бізнес-економіка і управління. Інститут регіональної економіки та управління. – Вінниця. – 2004. – С. 56–61
8. Системний підхід до управління оборотними коштами / М.І. Іванова // Академ. огляд. – 2004. – №1. – С.48–53.
9. Фінансовий менеджмент [Текст]: підручник / Кер. кол. авт. і наук. ред. проф. А. М. Поддергін. – К.: КНЕУ, 2005. – 536 с. - ISBN 966-574-010-5

УДК 65. 012.32: 629.33

ТРАНСФОРМАЦІЯ ОРГАНІЗАЦІЙНИХ СТРУКТУР УПРАВЛІННЯ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

Рибалко О.М., к.е.н., доцент, Сьомченко В.В., викладач

Запорізький національний університет

У роботі розглянуто сутність трансформації організаційних структур управління автотранспортного підприємства.

Ключові слова: організаційна структура, управління, автотранспорт, ефективність.

Рыбалко Е.М., Сёмченко В.В. ТРАНСФОРМАЦИЯ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ СТРУКТУР УПРАВЛЕНИЯ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ / Запорожский национальный университет, Украина.

В работе рассмотрена сущность трансформации организационных структур управления автотранспортного предприятия.

Ключевые слова: организационная структура, управление, автотранспорт, эффективность.

Ribalko E. M., Syomchenko V.V. TRANSFORMATSIYA ORGANIZATIONAL STRUCTURES OF MANAGEMENT OF THE MOTOR TRANSPORTATION ENTERPRISE / Zaporizhzhya national university, Ukraine.

In work is considered the essence of the transformation of institutional management of motor transport enterprise.

Key words: organizational structure, management, transport, efficiency.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

За сучасних умов господарювання автотранспортні підприємства є складними, динамічними відкритими системи з великою кількістю елементів, оптимальне поєднання яких і визначає якість функціонування системи в цілому.

Діагностика організаційної структури управління автотранспортними підприємствами, яка здійснювалась у розрізі аналізу факторів макро-(маркетингові аспекти, організаційно-правові відносини, стан розвитку техніки та технології) та мікросередовища (технологічний імператив, життєвий цикл, людські ресурси, функції та методи управління, технологія управління), виявила відсутність комплексного підходу до формування механізму управління автотранспортними підприємствами на макро- та мікрорівнях.

Параметри організаційної структури управління автотранспортними підприємствами визначаються, з одного боку, проектними параметрами, які підпорядковуються тенденціям розвитку галузі, тобто технологічним імперативом, який являє собою сукупність техніко-технологічних і техніко-економічних характеристик підприємства. Вищезазначене, у свою чергу, зумовлює існування спільних рис у принципах побудови організаційних структур управління. З іншого боку, на діяльність автотранспортних підприємств впливають ситуаційні фактори, які підпорядковують розвиток організаційних структур

управління змінам зовнішнього оточення, у зв'язку з чим кожна організаційна структура управління відображає тенденції розвитку конкретного підприємства.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Проблематиці автотранспортних підприємств присвячено чимало праць зарубіжних вчених, а саме У. Шарпа, Л. Гітмана, Р. Брейлі, С. Майерса, К. Лістера, В. В. Бочарова, А. С. Мелкумова, І. А. Бланка, В. Ю. Катасонова, В. В. Ігоніна та інших.

Незважаючи на значний внесок вищезгаданих дослідників, все ще залишається актуальними проблеми організації структур управління автотранспортних підприємств.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Мета дослідження полягає у вирішенні проблеми трансформації організаційних структур управління автотранспортних підприємств.

НАУКОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Ефективність функціонування підприємства залежить насамперед від адекватно побудованої моделі управління, яка, з одного боку, відображає його специфіку, а з іншого боку, підпорядковується дії факторів зовнішнього впливу, які спонукають її до трансформації [1].

Організаційна структура управління підприємством повинна відображати, з одного боку, стійку впорядкованість його елементів (засобів праці, технічних, технологічних і трудових ресурсів), які утворюють технічну, економічну і соціальну підсистеми, що дозволяє забезпечити цілісність системи, а з іншого боку - постійну взаємодію і взаємозв'язки між елементами системи, які реалізуються в операційній підсистемі, що в результаті забезпечить досягнення цілей на основі постійної адаптації до вимог зовнішнього оточення.

Вибір організаційної структури управління повинен здійснюватися на засадах системного і ситуаційного аналізу та у розрізі наступних критеріїв: життєвий цикл організації (підприємства), її розмір та тип, характер виробництва, тип технології, культури та управлінської реакції, характер влади, стратегії.

Критерії ефективності структури управління повинні узгоджуватись із стратегією розвитку підприємства, порівнювати якісні і кількісні параметри системи управління з урахуванням специфіки суб'єкта господарювання.

На сучасному етапі розвитку підприємства автотранспорту не здатні повністю забезпечити реалізацію цільової функції - задоволення потреб споживачів із високими показниками надійності і якості внаслідок невідповідності внутрішньо фірмового потенціалу, зокрема, матеріальної та технічної основи вимогам ринку.

Можна виділити наступні негативні тенденції розвитку ринку автотранспортних послуг:

- постійно простежується тенденція зменшення кількості автомобілів, фактично відсутні підприємства, на яких би збільшилась кількість рухомого складу порівняно з 1990 роком, найбільше зменшення кількості автомобільного транспорту характерне для автопідприємств колективної форми власності, що займаються змішаними перевезеннями;
- відбувається перерозподіл рухомого складу між власниками; на обстежених автопідприємствах приватної форми власності спостерігається збільшення вантажних автомобілів, дану тенденцію не можна вважати позитивною у зв'язку з тим, що рухомий склад поповнюється за рахунок старих автомобілів;
- високий ступінь морального та фізичного зносу основних фондів зумовлює перегрупування структури витрат у бік збільшення частки витрат на капітальний ремонт;
- спостерігається тенденція зниження основних експлуатаційних показників роботи рухомого складу;
- зменшення середньоспискової чисельності автомобілів, фізичне старіння рухомого складу автомобільного парку безпосередньо впливає на зменшення обсягів перевезень, що, у свою чергу, призводить до зменшення пасажиро- і вантажообороту;
- поряд із загальним скороченням перевезень пасажирів збільшується кількість пільгових перевезень одночасно із скороченням суми дотацій за пільгове перевезення пасажирів;
- деформується структура активів і пасивів, закономірним є зростання як дебіторської, так і кредиторської заборгованості;
- спостерігається тенденція до скорочення як працівників основного виду діяльності, так і працівників апарату управління, проте частка працівників апарату управління в кількості працівників основного виду діяльності має тенденцію до зростання;

- зростає рівень непродуктивних витрат робочою часу персоналу, зменшується рівень продуктивності праці, середньої заробітної плати [1].

Частково ці негативні моменти зумовлені наслідками здійснення організаційно-економічних перетворень на транспорті, пов'язаними з дестабілізуючими роботу галузі процесами приватизації та реорганізації.

До недоліків системи макроуправління слід віднести: недостатню увагу з боку органів місцевої влади щодо проблем розвитку пасажирського транспорту; відсутність координації в роботі структурних ланок автотранспорту; оптимального співвідношення між державним регулюванням і саморегулюванням діяльності підприємств.

Недоліки внутрішніх засад функціонування механізму управління автотранспортними підприємствами проявляються у розбалансованості цілей і стратегії їх розвитку; недостатній увазі з боку вищої ланки управління до аналізу основних дестабілізуючих зовнішніх факторів макросередовища; відсутності відповідальності за результати діяльності на всіх рівнях управління внаслідок неузгодженості основних функціональних повноважень структурних ланок [2].

Параметри організаційної структури управління автотранспортними підприємствами визначаються, з одного боку, проектними параметрами, які підпорядковуються тенденціям розвитку галузі, тобто технологічним імперативом, який являє собою сукупність техніко-технологічних і техніко-економічних характеристик підприємства. Вищезазначене, у свою чергу, зумовлює існування спільних рис у принципах побудови організаційних структур управління. З іншого боку, на діяльність автотранспортних підприємств впливають ситуаційні фактори, які підпорядковують розвиток організаційних структур управління змінам зовнішнього оточення, у зв'язку з чим кожна організаційна структура управління відображає тенденції розвитку конкретного підприємства [3].

Слід зазначити, що механізм функціонування організаційних структур управління автотранспортних підприємств різняться лише серед реорганізованих і новостворених підприємств. Для новостворених підприємств характерна невелика кількість працівників та спрощена організаційна структура управління. Підвищення ефективності праці управлінців досягається за рахунок об'єднання функцій управління, розширення повноважень щодо їх виконання. За цих обставин чисельність апарату управління на вищезазначених підприємствах знаходиться в діапазоні від 5 до 10 осіб.

Організаційні структури реорганізованих підприємств мають складні і громіздкі схеми з домінуванням вертикальних ієрархічних зв'язків, що породжує визнання соціального статусу менеджера не від рівня знань і навичок, а від його становища на ієрархічних сходах управління. У зв'язку з цим контроль є чи не найважливішим аспектом даної структури. Процес управління чітко формалізований і стандартизований, що призводить до централізації прийняття управлінських рішень; втрати відповідальності через обмеження повноважень; процедурного ускладнення прийняття поточних (оперативних) рішень, порушення організаційної комунікації всередині підприємства. Як наслідок підприємство неадекватно реагує на вимоги ринку, втрачає завойовані сегменти ринку [4].

Вищезазначені недоліки механізму функціонування організаційних структур управління в системі внутрішньо фірмового управління при поєднанні з негативними тенденціями впливу факторів макросередовища істотно погіршують транспортний потенціал реорганізованих підприємств, впливають на рівень адаптивності їх організаційної структури управління.

Ми пропонуємо методику оцінки рівня адаптивності організаційної структури управління до вимог ринку здійснювати поетапно, а саме:

- визначення адаптивності організаційної структури управління до вимог ринку здійснювалося за трьома напрямками, кожний з яких складався з групи діагностичних кількісних показників (матеріальних, трудових та фінансових ресурсів);
- аналіз ґрунтувався на показниках темпів їх зростання (спадання) за останні три роки;
- оцінка адаптивності проводилася за бальною системою, бали визначалися для кожної групи діагностичних показників по підприємствах залежно від виду перевезення (пасажирські, вантажні, змішані), максимальна сума - 20 балів;
- визначалися групи підприємств, які мають однакові базові умови господарювання, а саме; співвідношення чисельності працівників основного виду діяльності до кількості автотранспортних засобів, співвідношення працівників основного виду діяльності до працівників апарату управління;
- проводився аналіз кожної групи підприємств щодо адаптивності, організаційної структури управління, визначалися рівні адаптації в кожній групі (критичний - 0-5 балів, низький - 5-10 балів, середній - 10-15 балів, високий - 15-20 балів).

ВИСНОВОК

При проведенні оцінювання рівня адаптивності організаційної структури управління були виявлені наступні закономірності: чим більше часу функціонує підприємство, тим більший середній розмір його підрозділів, тим більше формалізована його поведінка, тим важче йому забезпечити трансформацію структури, функцій, процесів управління, швидкості змін фінансових, технічних та соціальних умов функціонування, оскільки одержання економії в масштабі діяльності, як джерело підвищення ефективності, обмежене оптимальними обсягами підприємства.

Таким чином, організаційна структура новостворених підприємств виявилася більш адаптованою до умов ринку.

ЛІТЕРАТУРА

1. Коробів М. Я. Фінансово-економічний аналіз діяльності підприємств : навч. посіб. / М. Я. Коробів. – К. : Т-во «Знання», КОО, 2000. – 378 с.
2. Лист Державного комітету України з питань регуляторної політики і підприємництва від 26.04.2007р. № 3158 // Бухгалтерія. – 2007. – № 22. – С. 37-39 с.
3. Нападівська Л. В. Управлінський облік : підруч. для студ. вищ. навч. закл. / Л.В. Нападівська. – Київ : Книга, 2004. – 544 с.
4. Савченко О. М. Облікова політика : принципи формування / О. М. Савченко // Податки та бухгалтерський облік. – 2001. – № 6 (355). – С. 33-34.

УДК [631.15 : 633/635.002. 6+631.15 : 636.002.6] 477.54

ВІДМІННОСТІ В СТРУКТУРІ ТОВАРНОЇ ПРОДУКЦІЇ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ ТА ЧИННИКИ ЇХ ФОРМУВАННЯ

Скрильник Н.В., аспірант

Харківський національний аграрний університет ім. В.В. Докучаєва

У статті були розглянуті відмінності в структурі товарної продукції на підприємствах Харківської області, а також визначені чинники, під дією яких вони формуються.

Ключові слова: товарна продукція, галузева структура, ціна реалізації.

Скрыльник Н.В. ОТЛИЧИЯ В СТРУКТУРЕ ТОВАРНОЙ ПРОДУКЦИИ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ХАРЬКОВСКОЙ ОБЛАСТИ И ФАКТОРЫ ИХ ФОРМИРОВАНИЯ / Харьковский национальный аграрный университет им. В.В. Докучаева, Украина.

В статье рассмотрены отличия в структуре товарной продукции на предприятиях Харьковской области, а также определены факторы, под влиянием которых они формируются.

Ключевые слова: товарная продукция, отраслевая структура, цена реализации.

Skrylnik N.V. DIFFERENCE IN STRUCTURE OF COMMODITY ON THE ENTERPRISES OF THE KHARKOV AREA AND FACTORS OF THEIR FORMATION / The Kharkov national agrarian university of a name V.V. Dokuchaeva, Ukraine.

In clause the differences in structure of commodity production on the enterprises of the Kharkov area are considered, and also the factors are determined, under which influences they are formed.

Key words: commodity production, branch structure, prices of realization.

ВСТУП

Збалансований розвиток сільськогосподарського виробництва передбачає оптимізацію співвідношення галузей рослинництва і тваринництва при організації виробництва, що в подальшому знаходить свій вираз і в структурі товарної продукції.

Оскільки в сучасних умовах вона далека від оптимальної, то природно виникає потреба в з'ясуванні, яким чином і в якому напрямку її слід удосконалювати. Але на шляху до вирішення цієї глобальної