

УДК 65.01

***СОВРЕМЕННЫЕ МОДЕЛИ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ
ПРЕДПРИЯТИЕМ***

Лоза М.С.

магистрант

Сибирский государственный университет водного транспорта,

Новосибирск, Россия

Степанюк М.Р.

Магистрант

Сибирский государственный университет водного транспорта,

Новосибирск, Россия

Аннотация:

Под влиянием современных процессов, таких как глобализация, интеграция и повышение требований к качеству оказываемых транспортных услуг до международного уровня, происходящих на рынке транспортных услуг, крупные игроки оказались вынуждены проявить гибкость и адаптивность внутренней организационной среды. Целью написания настоящей статьи является разработка такой модели управления, которая бы отвечала требованиям современной экономики, и, одновременно, опиралась на лучший положительный опыт организации производственных предприятий. Транспортные предприятия являются специфическими с позиций управления, поскольку транспортной продукцией является полезное перемещение людей и пассажиров. Научная новизна исследования заключается в создании частной модели управления, которая включила в себя положительные стороны уже существующих управленческих моделей с учетом возможного влияния их негативных аспектов. Результатом стала модель управления, позволяющая выйти транспортному предприятию на устойчивый уровень экономического развития.

Ключевые слова: модель управления, модель Исикавы, транспортное предприятие, преимущества, недостатки.

***THE MODERN MODEL OF MANAGEMENT OF TRANSPORT
ENTERPRISE***

Loza M. S.

undergraduate,

Siberian state University of water transport,

Novosibirsk, Russia

Stepanyuk M. R.

undergraduate,

Siberian state University of water transport,

Novosibirsk, Russia

Annotation:

Under the influence of modern processes, such as globalization, integration and increasing requirements for the quality of transport services to the international level, taking place in the transport services market, major players have been forced to show flexibility and adaptability of the internal organizational environment. The purpose of this article is to develop a management model that would meet the requirements of the modern economy, and, at the same time, based on the best positive experience of the organization of production enterprises. Transport enterprises are specific from the standpoint of management, since transport products are useful for the movement of people and passengers. The scientific novelty of the study is to create a private management model, which includes the positive aspects of existing management models, taking into account the possible impact of their negative aspects. The result was a management model that allows the transport enterprise to reach a sustainable level of economic development.

Keywords: management model, Ishikawa model, transport enterprise, advantages, disadvantages.

Введение. В управлении транспортным предприятием значимой проблемой является изменение условий хозяйствования, которое влечет за собой трансформацию социальных сфер. Одной из главных жизнеобеспечивающей сфер является транспорт. В связи с введением санкционного режима, деформации подверглись некоторые показатели транспортных предприятий. Произошло снижение объёмов импорта товаров из ЕС в Россию и экспорта из России в ЕС [2]. В зависимости от категорий товаров падение импорта из ЕС составило в среднем 20-40%. Однако, на внутреннем рынке (особенно в азиатской ее части) наблюдается увеличение объёмов перевозок. Более ощутимым стало увеличением тарифов на автомобильные, железнодорожные, морские перевозки в среднем на 2-7%.

Методы исследования. В работе использованы методы современного стратегического анализа, классификации, визуализации, диаграмма Исикавы.

Основная часть. Необходимо учитывать, что ввиду активной интеграции предприятий РФ в международное торговое пространство и усиления влияния бизнеса на мировое экономическое сообщество, значительное влияние стали иметь такие факторы, как политика, информатизации и инновации [1, с. 4]. В условиях глобализации мировой экономики критериями эффективности транспортного предприятия становятся простота и скорость оформления транспортных услуг. Поэтому, управленческие методы, которые применялись ранее, приходится менять. Современные условия требуют новых подходов и методов управления. Исходя из вышесказанного, можно сделать вывод об актуальности настоящего исследования.

Целью написания статьи является разработка современных моделей управления транспортным предприятием, которые учитывают требования, предъявляемые внешней средой в транспортной отрасли.

Современная экономическая литература содержит большое количество точек зрения и научных публикаций в сфере управления.

Еще в 1911 году Ф. Тейлор в своей книге "Принципы научного управления" впервые предложил:

- создание научного фундамента в системе управления;
- отбор и обучение сотрудников в этой системе осуществился на основе научных критериев [5].

Процесс управления А. Файоль описывал как путь предприятия к его цели, извлекая максимальные возможности [6].

Борис Георгиевич Литвак в дополнение к управленческим компетенциям причисляет умение найти среди достаточно разнообразного и мощного инструментария те управленческие технологии, которые в наибольшей степени способны обеспечить эффективное решение стратегических задач [3].

Поведенческая экономическая теория констатирует положение о том, что компания находится в бездействии до тех пор, пока не возникает кризисная ситуация. Принятие решений во многом зависит от выбранной в прошлом модели принятия управленческих решений.

В своей статье авторы указывают на необходимость нового подхода к управлению, состоящего в рассмотрении предприятия как открытой социально-экономической системы.

Вновь созданная авторами модель опирается на диаграмму Исикавы, позволяющую исследовать управленческую функцию на предприятии с позиций улучшения качества происходящих в нем процессов.

Современные модели управления транспортных организаций строятся на поиске наилучших управляющих инструментов. Модели зависимы от внешних и внутренних факторов. Сейчас активно используются уже сформированные модели управления, такие как: линейно-функциональная модель, проектная модель и дивизиональная модель управления [4].

Линейно-функциональная модель управления подразумевает строгое разделение и закрепление функционала между структурами и сотрудниками компании. Схема данной модели представлена на рисунке 1.

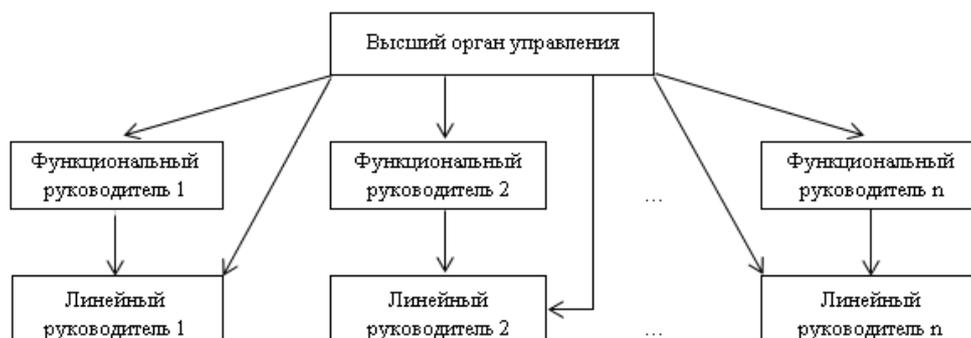


Рис. 1 – Линейно-функциональная модель управления

Источник: составлено авторами на основе [9]

Модель существует достаточно давно, является наиболее распространенной, однако имеет ряд недостатков:

- отсутствие взаимодействия между функциональными и линейными подразделениями на различных этапах работы;
- неприемлемость партисипативного стиля управления;
- недопущение линейных руководителей и исполнителей к построению стратегии компании [7].

Проектная модель управления характерна для компаний инновационного характера. На предприятии создается временная структура для проекта и его реализации. Примерная модель изображена на рисунке 2.

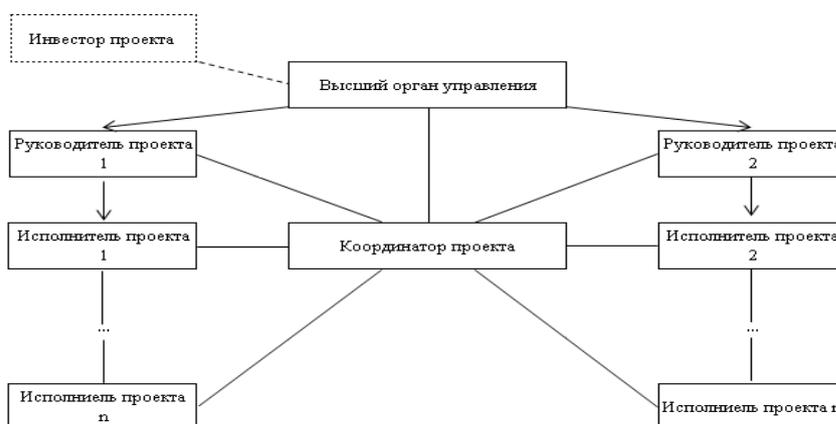


Рис. 2 - Проектная модель управления

Источник: составлено авторами на основе [10]

В отличие от линейно-функциональной модели управления, которая используется наиболее часто и массово, проектная модель управления используется узким сегментом предприятий, которые ставят своей целью реализацию проектов, что является ее недостатком. Помимо этого, проектная модель управления имеет ряд негативных аспектов [11]:

- необходим поиск дополнительных источников финансирования;
- вновь создаваемые коллективы не отличаются устойчивостью [8];
- отсутствие связей между исполнителями различных подразделений;
- при реализации нескольких проектов одновременно ресурсы распределяются между ними неравномерно;
- неправильно сформулированная цель может привести к отрицательным экономическим результатам при реализации проекта;
- коррупциогенность лиц, принимающих решения [12].

Дивизиональная (филиальная структура) модель управления характерна для крупных предприятий с большой емкостью рынков сбыта. В ее основе находятся самостоятельные бизнес-единицы, над которыми осуществляется централизованный контроль. Схематично модель представлена на рисунке 3.

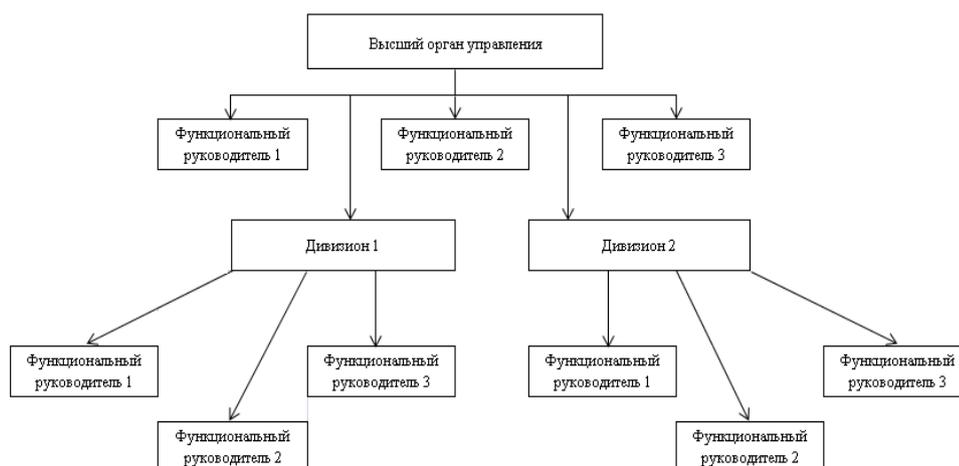


Рис. 3 - Дивизиональная модель управления

Источник: составлено авторами

Недостатки дивизионной структуры обусловлены:

- большим количеством звеньев в управленческой вертикали;
- разобщенностью филиальных структур с головным офисом компании;
- перегруженностью управленцев дополнительными отчетами;
- слабым взаимодействием функциональных звеньев;
- дублированием функций на разных "этажах" и, как следствие - очень высокими затратами на содержание управленческой структуры [13].

Результаты. Сегодняшние модели управления, как уже было описано ранее, имеют множество дефектов. Ознакомившись с недостатками и сделав выводы, можно предложить новые модели управления. Главной целью создания новых моделей было устранение выявленных недостатков.

Одна из таких моделей может быть названа универсальной, поскольку решает ряд универсальных задач управления. Основной акцент в ней сделан на взаимосвязи различных элементов единой системы управления предприятием. Исполнители принимают самостоятельные решения. В данной модели управления компания осуществляет не только горизонтальное, но и вертикальное взаимодействие между функциональными подразделениями транспортных организаций; линейными структурами; исполнителями.

В результате чего происходит наделение сотрудников большими полномочиями и увеличение роли каждого из них в работе компании. Примерная схема универсальной модели представлена на рисунке 4.

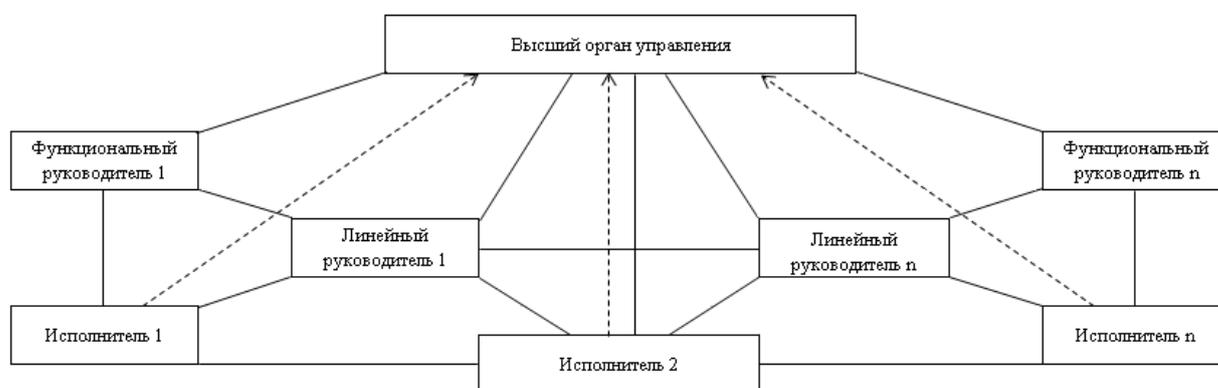


Рис. 4 – Универсальная модель управления

Источник: составлено авторами

Главная цель модели состоит в вовлечении в процесс как можно меньшего количества людей. Это можно сделать, совмещая задачи так, чтобы один человек выполнял большее количество задач в процессе. Следуя этому принципу, в компании происходит замена специалистов - людьми, способными выполнить широкий круг задач [15].

Вторая модель названа частной, так как устраняет недостатки проектной модели управления. За основу данной модели авторы взяли японскую философию кайдзен, смысл которой заключается в непрерывном улучшении и совершенствовании производства, а также всех процессов управления. Инструментом частной модели была выбрана диаграмма Исикавы, то есть диаграмма «анализа корневых причин». Примерная схема модели представлена на рисунке 5.

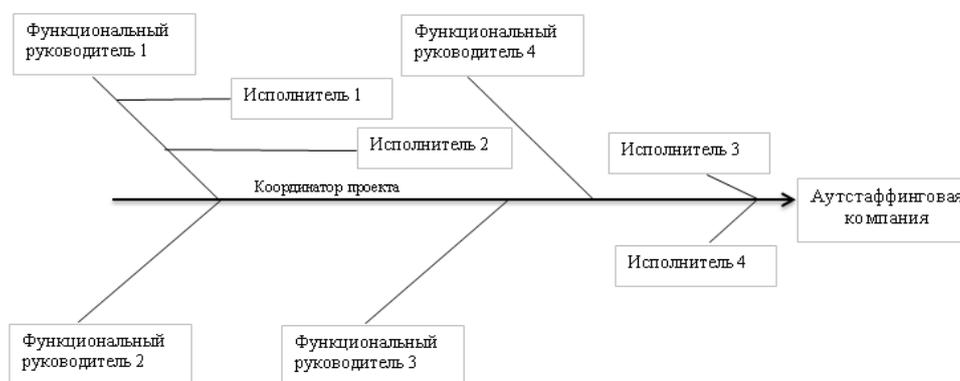


Рис. 5 –Частная модель управления

Источник: составлено авторами

Следуя японской идеологии, основой частной модели является постоянное самосовершенствование и модернизация работы в целом. Ключевым преимуществом модели является то, что высший орган управления уходит как класс. Одним из примеров такой самоорганизации являются бирюзовые организации. Компания воспринимается как живой организм, где

корпоративная структура строится на принципах доверия, открытости и мотивации.

Заключение. Таким образом, авторы сравнили классическую модель управления и те модели, которые действуют на современных предприятиях.

В условиях изменчивости мировой экономики необходимо эффективное решение комплекса задач для транспортного предприятия. Анализируя недостатки действующих моделей, и исследуя их неудачную реализацию, были предложены усовершенствованные современные модели управления. Преимущество таких моделей заключается в их взаимодействии с новейшими технологиями, опираясь на которые и происходит улучшение процессов.

Смысл реализации таких моделей в том, чтобы выстроить новую рациональную концепцию управления предприятием, основной целью которой будет рациональное взаимодействие человеческих ресурсов.

Библиографический список

1. Виниченко, В. А. Современный стратегический анализ: практикум для магистрантов / В. А. Виниченко, Н. В. Баранова. – Казань: Изд-во «Бук», 2017. – 56 с.
2. Волкова, Н.Н. Новый подход к изучению тенденций экономического развития. Экономика и предпринимательство / Н. Н. Волкова, Я. В. Сергиенко, Б. И. Тихомиров, А. А. Френкель. – М.: Редакция журнала Экономика и предпринимательство № 9. Ч. 3, 2017.
3. Гасанова А.А. Управление персоналом в системе управления организацией / Гасанова А.А. // Вестник современных исследований. -2019. - № 1.5 (28). - с. 47-51.
4. Ротарь О.Ю. Оптимизация технологических процессов транспортного предприятия с помощью информационных систем управления / О.Ю. Ротарь, Н.И. Садыгов // Управление инновациями: теория, методология, практика. - 2014. - № 10. - с. 112-119.
5. Елисеев А.А. Система внутреннего контроля в условиях процессного подхода управления предприятием / Елисеев А.А., Иванов Е.А., Христолюбова В.В. // Вестник Российского университета кооперации. - 2018. - № 2 (32). – с. 26-29.

6. Литвак, Б. Г. Экспертные технологии управления. — М.: Дело, 2004.
7. Бунеев В.М. Прогнозирование грузопотоков и их освоения при реализации транспортной стратегии в районах Крайнего Севера / В.М. Бунеев, В.А. Виниченко // Вестник НГИЭИ. - 2018. - № 4 (83). - с. 115-123.
8. Поздняков К.К. Внедрение на предприятии системы бизнес-контроля с целью совершенствования процессов корпоративного управления в холдинговых структурах / К.К. Поздняков // Экономика и предпринимательство. - 2015. - № 10-1 (63). – с. 636-639.
9. Герасимов Б.Н. Модель реформирования системы управления транспортным предприятием / Б.Н. Герасимов, А.Ф. Первов // Вестник Волжского университета им. В.Н. Татищева. – 2013. - №2(28). – с. 78-85.
10. Первов А.Ф. Разработка задач для реформирования системы управления транспортным предприятием / А.Ф. Первов // Вестник Самарского государственного экономического университета. - 2015. - № 5 (127). - с. 65-69.
11. Слейтер Р. Стань лучшим или проиграешь! — М.: Лори, 2000.
12. Тейлор Ф. Принципы научного менеджмента. – М.: Контроллинг, 1991.
13. Борщева А.В. Реформирование системы управления производством предприятия / А.В. Борщева // Экономические и гуманитарные науки. - 2011. - № 7 (234). - с. 114-119.
14. Забелин Б.Ф. Методологическая модель процесса реформирования производственной структуры предприятия / Б.Ф. Забелин // Вестник научных конференций. - 2015. - № 1-5 (1). - с. 42-44.
15. Файоль А. Общее и промышленное управление. – М.: Дело, 1991.

Оригинальность 96%