

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

Плугіна Юлія Андріївна

УДК 656.078:37.03

**УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ НА ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИХ ЗАСАДАХ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків – 2012

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України.

Науковий керівник:

кандидат економічних наук, доцент
Якименко Наталія Василівна,
Українська державна академія залізничного транспорту, докторант, доцент кафедри економіки, організації і управління підприємством.

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор
Шинкаренко Володимир Григорович,
Харківський національний автомобільно-дорожній університет, завідувач кафедри менеджменту;

доктор економічних наук, доцент
Прохорова Вікторія Володимирівна,
Державний інститут підготовки кадрів Державного агентства України з управління державними корпоративними правами та майном, професор кафедри фінансів.

Захист відбудеться «16» березня 2012 р. о 13⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українській державній академії залізничного транспорту за адресою: м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 2.209.

Автореферат розісланий «14» лютого 2012 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради

І. В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Сучасні завдання прискорення соціально-економічного розвитку держави безпосередньо пов'язані з ефективністю функціонування та конкурентоспроможністю підприємств транспорту. Однак лише часткова реалізованість на державному та галузевому рівнях концепцій і стратегій розвитку залізничного транспорту завадила формуванню ефективної системи управління розвитком підприємств галузі та поглибила проблеми організаційного, техніко-технологічного, соціального, економічного та іншого характеру. У таких умовах зростає значення інтелектуальної складової розвитку підприємств залізничного транспорту (ПЗТ) за рахунок формування та більш повного використання інтелектуального капіталу. Це сприятиме створенню нових технологій виробництва, зростанню частки ринку за рахунок поліпшення якісних характеристик послуг і збільшення їх споживчої цінності; наближенню залізничної галузі до європейських та світових стандартів організації процесу перевезень тощо.

Теоретичним і методичним аспектам формування та розвитку інтелектуального капіталу підприємств присвячені праці Е. Брукінга, О. Бутнік-Сіверського, О. Гапоненка, Л. Едвінсона, С. Ілляшенка, О. Кендюхова, В. Макарова, Т. Стюарта, К. Тейлора, А. Чухна, І. Шовкуна та інших.

Вагомий внесок у розроблення теорії та практики стратегічного управління, управління розвитком суб'єктів господарювання внесли такі вітчизняні та зарубіжні вчені, як І. Ансофф, М. Афанасьєв, О. Виханський, О. Гапоненко, А. Гриньов, О. Криворучко, Н. Масльоннікова, В. Пастухова, В. Пономаренко, В. Прохорова, О. Пушкар, О. Тридід, Л. Українська, З. Шершньова, В. Шинкаренко та інші.

Поглибленням теоретичних основ, розробленням методичних рекомендацій щодо збільшення ефективності та конкурентоспроможності підприємств залізничної галузі займаються такі вітчизняні вчені, як Ю. Бараш, Д. Горелов, О. Дейнека, В. Дикань, Г. Ейтутіс, О. Іванілов, О. Кірдіна, Ю. Пащенко, Л. Позднякова, Н. Чебанова, Н. Якименко та інші.

Незважаючи на значну кількість наукових праць, присвячених інтелектуалізації діяльності підприємств, мало досліджені проблеми удосконалення системи управління розвитком ПЗТ на основі акумуляції їх інтелектуального капіталу. Потребують уточнення теоретичні засади розвитку підприємств транспорту, класифікація його видів. Існує доцільність розкриття організаційно-економічного механізму управління розвитком ПЗТ та принципів управління їх діяльністю на основі врахування інтелектуальної складової розвитку. Не менш важливим є розроблення методичних підходів до комплексної оцінки рівня розвитку ПЗТ в умовах формування інтелектуальної моделі управління підприємствами галузі та модель оцінки ефективності реалізації стратегії їх розвитку.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження виконано відповідно до плану науково-дослідних робіт Української

державної академії залізничного транспорту за темами «Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів» (номер державної реєстрації РК 0109U001183), «Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту в логістичній системі» (35/1-2011Б), відповідає цілям Концепції Державної програми підвищення конкурентоспроможності національної економіки на 2007-2015 роки, Стратегії інноваційного розвитку України на 2010-2020 роки в умовах глобалізаційних викликів, Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року.

Мета та завдання дослідження. Метою дисертаційного дослідження є розроблення теоретичних положень і практичних рекомендацій щодо управління розвитком підприємств залізничного транспорту на основі формування та використання інтелектуального капіталу з урахуванням необхідності підвищення конкурентоспроможності галузі.

Досягнення поставленої мети зумовило необхідність вирішення таких завдань:

- проаналізувати причини та наслідки виникнення кризових ситуацій на ПЗТ;
- удосконалити теоретичні основи процесу розвитку ПЗТ;
- розкрити сутність і види інтелектуального потенціалу та інтелектуального капіталу ПЗТ;
- дослідити існуючу систему управління ПЗТ та внести пропозиції щодо її удосконалення;
- визначити теоретичні аспекти управління розвитком на інтелектуальних засадах як елемента загальної системи управління ПЗТ;
- сформувати організаційно-економічний механізм управління розвитком ПЗТ;
- розробити методичний підхід до оцінки рівня розвитку ПЗТ як етапу формування та реалізації стратегії розвитку на основі формування і використання інтелектуального капіталу;
- розробити матрицю та модель вибору стратегії управління інтелектуальним капіталом ПЗТ;
- вдосконалити методичний підхід до оцінки ефективності реалізації стратегії розвитку ПЗТ на основі формування та використання інтелектуального капіталу.

Об'єкт дослідження – процес управління розвитком підприємств залізничного транспорту.

Предмет дослідження – теоретичні, методичні та практичні аспекти управління розвитком підприємств залізничного транспорту на основі формування та використання інтелектуального капіталу.

Методи дослідження. Методологічну основу дослідження становлять наукові положення і сучасні здобутки теорії стратегічного, антикризового управління, управління розвитком та інтелектуальним капіталом підприємства. Для досягнення визначеної мети і вирішення поставлених у роботі завдань застосовувалися такі методи дослідження: *абстрактно-теоретичний, індукції та дедукції, логічного узагальнення* (для узагальнення теоретико-методологічних

положень, уточнення ключових понять дисертаційної роботи); *системний підхід* (для встановлення соціально-економічного зв'язку підприємства та зовнішнього середовища через виділення причин і наслідків виникнення кризових ситуацій на ПЗТ та виділення системи оціночних показників визначення рівня розвитку ПЗТ); *метод аналізу та синтезу, логічний* (для обґрунтування концепції управління розвитком ПЗТ, визначення її складових); *економіко-статистичні методи* (для аналізу сучасного стану і тенденцій розвитку країни, галузі та підприємств залізничного транспорту); *економіко-математичні методи* (при обробці статистичних даних, даних експертної оцінки, розрахунку інтегральних показників рівнів розвитку ПЗТ); *методи експертних оцінок*, у т. ч. попарних порівнянь та ранжування, бальний метод (при визначенні коефіцієнтів та значень показників оцінки рівня розвитку організаційних характеристик і загального рівня розвитку ПЗТ); *графоаналітичний метод* (для наочного подання статистичного матеріалу, схематичного зображення теоретичних і практичних положень дисертаційної роботи); *абстрактно-логічний* (для узагальнення, формулювання висновків і рекомендацій).

Інформаційною базою дисертаційної роботи стали законодавчі та нормативно-правові акти з питань функціонування і розвитку підприємств транспортної галузі, галузеві програми, дані Державного комітету статистики України, матеріали Державної адміністрації залізничного транспорту України, СТГО «Південна залізниця», публікації вітчизняних і зарубіжних авторів, монографічні дослідження фахівців галузі, матеріали науково-практичних конференцій, результати наукових досліджень.

Наукова новизна отриманих результатів. Найбільш важливі результати дослідження, що містять елементи наукової новизни, полягають у такому:

вперше:

- запропоновано концептуальний підхід до управління розвитком підприємств залізничного транспорту на інтелектуальних засадах, який містить обґрунтування суб'єктів, об'єкта, цілей, завдань, принципів, функцій і методів управління та з позиції системного і стратегічного підходів шляхом впровадження комплексу організаційно-економічних заходів дає можливість розкрити загальні теоретико-методологічні аспекти управління розвитком;

удосконалено:

- методичний підхід до оцінки рівня розвитку підприємств залізничного транспорту, який, на відміну від існуючих, окрім сукупності показників економічного, техніко-технологічного, інноваційного, соціального та екологічного характеру, використовує показники розвитку організаційних характеристик підприємств, що дає можливість оцінити рівень відкритості керівництва підприємства до проблем інтелектуального розвитку персоналу;

- матрицю вибору стратегії управління інтелектуальним капіталом підприємств залізничного транспорту, яка, на відміну від існуючих, побудована з урахуванням видів базової та конкурентної стратегій, ґрунтується на запропонованій моделі вибору елемента базової стратегії на основі визначення загального рівня розвитку підприємств. Це дозволило обрати оптимальними

стратегіями управління інтелектуальним капіталом підприємств залізничного транспорту стратегії інтелектуального розвитку та навчання, оптимізації інтелектуальної інфраструктури, створення лояльності споживачів;

- методичний підхід до оцінки рівня реалізації стратегії розвитку підприємств залізничного транспорту на основі застосування динамічного нормативу, який, на відмінну від існуючих, розширений за рахунок показника інтелектуального розвитку, значення якого залежить від суми витрат на підготовку, перепідготовку та професійне навчання персоналу, підвищення його інноваційної активності; розвиток організаційної культури; формування і підвищення ділової репутації та суми нематеріальних активів підприємства;

дістало подальшого розвитку:

- організаційно-економічний механізм управління розвитком підприємств залізничного транспорту, елементами якого є механізми організаційного управління, планування, кадрового розвитку, структурний, економічний та організаційно-технічний, і який, на відміну від існуючих, ґрунтується на формуванні, ефективному використанні інтелектуального капіталу як головного чинника досягнення успіху діяльності підприємств та забезпечує реалізацію прийнятих програм розвитку на всіх рівнях управління;

- теоретичні основи розвитку підприємств залізничного транспорту за рахунок визначення сутності, систематизації цілей, розширення класифікації та виділення оптимальних видів, що дозволило обґрунтувати ключове значення інтелектуального капіталу підприємств у процесі вирішення технічних, технологічних, соціальних, організаційних та інших проблем підприємств і встановити доцільність формування системи управління їх розвитком на інтелектуальних засадах;

- теоретичне обґрунтування напрямків удосконалення організаційної структури управління підприємствами залізничного транспорту шляхом обґрунтування необхідності включення до її складу відділів професійного розвитку персоналу та управління знаннями, що дозволить комплексно розробляти і реалізовувати заходи щодо формування та раціонального використання інтелектуального капіталу підприємств;

- визначення поняття «кризова ситуація на підприємствах залізничного транспорту» як переламного моменту у їх функціонуванні, втрата здатності підприємств адаптуватись до темпів і сили впливу екзо- та ендогенних факторів, наслідком яких є негативні результати економічного, фінансового, соціального, організаційного, управлінського характеру, що мають місце на рівні підприємств, транспортної галузі та соціально-економічної системи країни. Це дозволило розкрити причини виникнення кризових ситуацій та аспекти впливу на ефективність функціонування національного виробництва, транспортної системи і розвиток суспільства;

- принципи управління розвитком підприємств залізничного транспорту України, серед яких комплексність, динамічність, адаптивність, безперервність, інформативність, орієнтація на працівників, споживачів та інноваційний розвиток, застосування яких підвищує ефективність функціонування підприємств і

забезпечує стійкі позиції на конкурентному транспортному ринку України.

Практичне значення отриманих результатів полягає в розробленні організаційно-економічного механізму управління розвитком ПЗТ, що дозволить, за рахунок удосконалення людської, організаційної та споживчої складових їх інтелектуального капіталу, збільшити ефективність і конкурентоспроможність на ринках перевезень.

Окремого практичного значення набули розроблений методичний підхід до оцінки рівня розвитку ПЗТ, який дозволяє оцінити сильні та слабкі сторони діяльності підприємства з метою встановлення можливостей і шляхів досягнення стратегічних цілей розвитку; матриця вибору стратегії управління інтелектуальним капіталом ПЗТ в розрізі базової та конкурентної стратегій, яка використовується для визначення оптимального виду такої стратегії в сучасних умовах господарювання.

Пропозиції щодо удосконалення управління процесами розвитку підприємств залізничного транспорту за рахунок інтелектуальної складової було впроваджено на СТГО Південна залізниця (акт впровадження № НОК-18/421 від 15 листопада 2011 року). Обґрунтований автором методичний підхід до оцінки рівня розвитку підприємств залізничного транспорту використано в діяльності фінансово-економічної служби СТГО Південна залізниця (акт впровадження № НФ-11/543 від 7 листопада 2011 року). Підхід до вибору та реалізації стратегії управління інтелектуальним капіталом використовується в практичній діяльності ТОВ «Інтертрансгруп» (акт впровадження від 25 жовтня 2011 року).

Теоретичні та методичні розробки, запропоновані в дисертації, використовуються в навчальному процесі Інституту перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів Української державної академії залізничного транспорту при викладанні дисциплін «Економіка залізничного транспорту», «Забезпечення конкурентоспроможності підприємств», «Стратегічне управління підприємством», «Менеджмент персоналу» (довідка про впровадження від 10 жовтня 2011 року).

Особистий внесок здобувача. Дисертація є самостійно виконаним дослідженням, в якому викладено авторські теоретичні розробки та практичні рекомендації. Опубліковані наукові праці повністю відображають ті положення, висновки і пропозиції, що сформульовані здобувачем. У наукових працях, виконаних у співавторстві, здобувач опрацював особисто: у роботі [2] - досліджено особливості економіки знань та їх вплив на показники якості робочої сили; у роботі [3] - запропоновано визначення кризових ситуацій на ПЗТ, проаналізовано причини та наслідки їх виникнення; у роботі [8] - запропоновано складові методики оцінки загального рівня розвитку ПЗТ; у роботі [11] - досліджено напрямки та заходи підвищення рівня конкурентоспроможності залізничного транспорту.

Апробація результатів дисертації. Основні теоретичні положення й науково-практичні результати дослідження пройшли апробацію на 7-ми міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференціях, перелік яких наведено в авторефераті в переліку опублікованих праць.

Публікації. Результати дослідження опубліковано в 17 наукових працях, з яких 10 статей у наукових фахових виданнях. Загальний обсяг публікацій складає 5,3 друк. арк., з них особисто автору належить 5,0 друк. арк.

Обсяг та структура роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи складає 255 сторінок, у т. ч. основний текст займає 200 сторінок. Матеріали дисертації проілюстровано 26 рисунками, 28 таблицями та містять 6 додатків. Список використаних джерел налічує 240 найменувань.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У *вступі* обґрунтовано актуальність обраної теми дисертації, сформульовано її мету та завдання, визначено об'єкт, предмет, методи наукового дослідження, охарактеризовано наукову новизну і практичну значущість отриманих результатів.

У **розділі 1 "Теоретичні засади розвитку підприємств залізничного транспорту"** викладено методологічні положення щодо понятійного апарату дослідження, зокрема визначено сутність, причини виникнення кризових ситуацій на ПЗТ, їх вплив на рівень конкурентоспроможності країни; сутність, цілі, види, особливості розвитку підприємств транспорту; сутність інтелектуального потенціалу та інтелектуального капіталу ПЗТ.

Розвиток глобалізаційних процесів, поширення та поглиблення інтеграційних зв'язків економічних систем різних країн, прагнення України зайняти гідне місце на світовій господарській арені – фактори, що зумовлюють необхідність і підтверджують актуальність питань забезпечення, формування, підтримки та розвитку конкурентоспроможності України. Розглядаючи поняття «конкурентоспроможність» як ієрархічну систему, маємо тісний взаємозв'язок рівнів конкурентоспроможності країни та ПЗТ. Поява кризових ситуацій на ПЗТ впливає на макроекономічні показники розвитку країни, стан і конкурентоспроможність національного виробництва, соціально-економічний розвиток країни та конкурентоспроможність країни на світовому ринку через вплив на національне виробництво, транспортну систему та суспільство.

Кризова ситуація на ПЗТ визначена як переламний момент у їх функціонуванні, втрата здатності підприємств адаптуватись до темпів і сили впливу екзо- та ендегенних факторів, що спричиняє негативні наслідки різного характеру (економічного, фінансового, соціального, організаційного, управлінського тощо) не тільки в межах самих підприємств і транспортної галузі, але і соціально-економічної системи країни.

Причинами виникнення кризових ситуацій на ПЗТ визначено екзогенні та ендегенні фактори (рис. 1).

Враховуючи високий ступінь кореляції рівнів конкурентоспроможності, стратегічно важливим для країни стає розвиток залізничної транспортної мережі.

Пропонується розвиток ПЗТ розглядати як якісні перетворення в їх діяльності за рахунок змін кількісних і структурних характеристик техніко-технологічних,

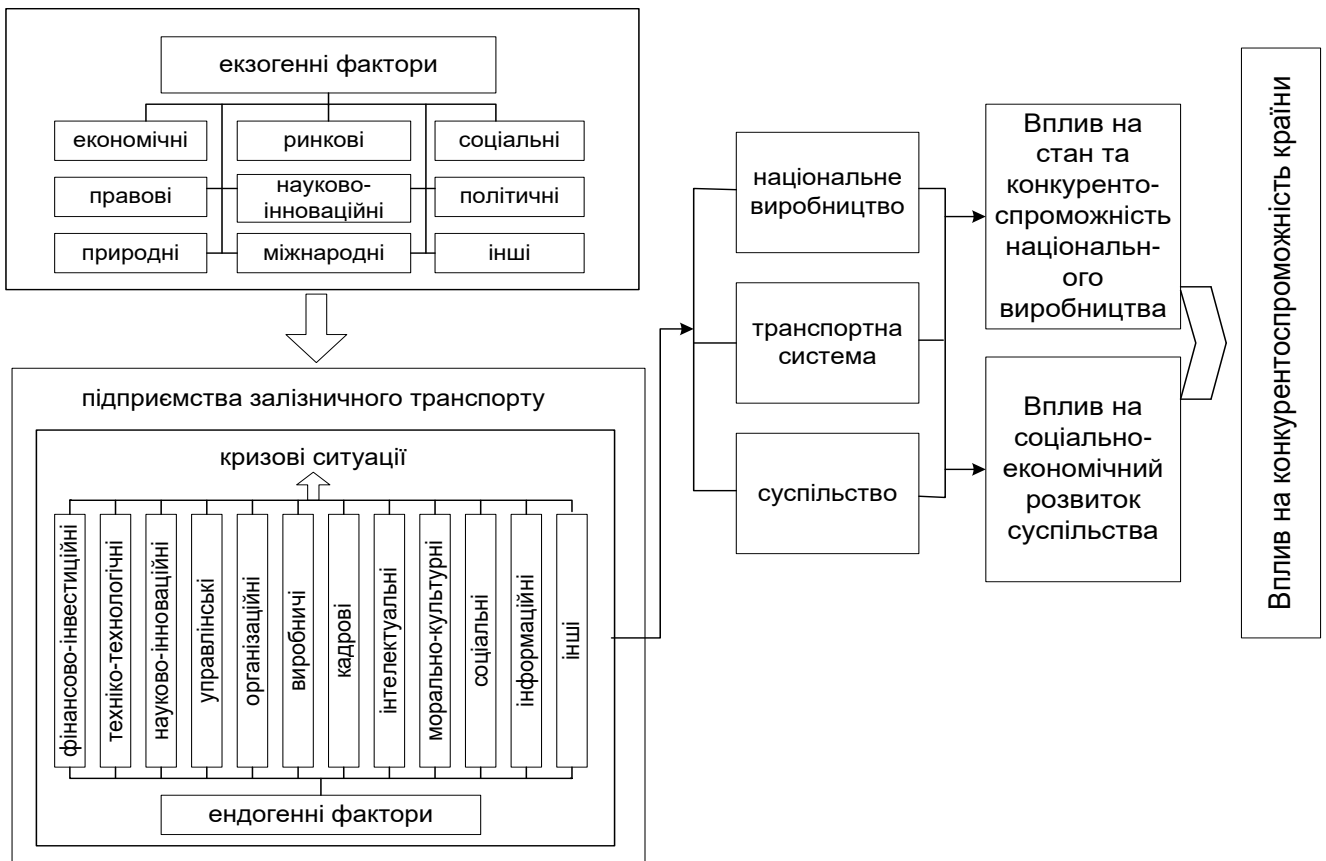


Рис. 1. Схема причин виникнення кризових ситуацій на підприємствах залізничного транспорту та їх вплив на зовнішнє середовище

організаційно-комунікаційних, фінансово-економічних ресурсів підприємства на основі ефективного використання інтелектуально-кадрових ресурсів та інформаційних технологій.

Розвиток ПЗТ базується на певних цільових орієнтирах, до яких відносимо в ієрархічному порядку зниження операційних витрат, розвиток зовнішніх господарських зв'язків, розвиток організаційних характеристик, зближення коаліційних цілей, соціальний розвиток підприємства, розвиток соціального партнерства. Види розвитку ПЗТ наведені на рис. 2.

Оптимальними видами розвитку визначено: за функціональною ознакою - техніко-технологічний, інтелектуальний, організаційний, соціальний, екологічний; за комплексністю напрямів розвитку - залізнична галузь; за рівнем глобальності результатів - на перших етапах мезорівень, у подальшому - макрорівень; за видами ефекту - інтегральний; за характером впроваджуваних змін - лізисний; за уявленням суб'єкта про об'єкт розвитку - прожективний; за комплексністю змін - багатосферний (у подальшому - холічний); за виділенням вектора розвитку - векторний; за кількістю виділених векторів - багатовекторний (у подальшому - фронтальний); за першопричиною розвитку - штучна криза (ендогенного характеру); за швидкістю змін - еволюційний; за кінцевим результатом - прогресивний; за швидкістю реакції - випереджаючий; за цілями, часом прояву наслідків, направленістю розвитку - всі види.

Запропоновано послідовність процесу управління розвитком ПЗТ,



Рис. 2. Класифікація видів розвитку ПЗТ

характерними особливостями якого є безперервність та гнучкість процесу управління розвитком, а фазами: постановка цілей і завдань розвитку; розроблення стратегії розвитку ПЗТ; реалізація програм розвитку; контроль реалізації програм розвитку).

Аналіз світових тенденцій розвитку суспільства, закордонного досвіду розвитку транспортної галузі, визначених пріоритетів та напрямів розвитку України, дослідження сутності понять «інтелектуальний потенціал» та «інтелектуальний капітал» (ІК) у розрізі розроблення питання управління розвитком ПЗТ дозволили обґрунтувати першочерговість та пріоритетність розвитку ПЗТ на основі більш повного та ефективного формування і використання ІК. Він є сукупністю знань, інформації, досвіду, кваліфікації і мотивації персоналу, організаційних можливостей, каналів і технологій комунікації, що спроможна створювати додану вартість, забезпечуючи конкурентні переваги ПЗТ на ринку транспортних послуг. ІК створюється шляхом формування структури нематеріальних активів ПЗТ; інвестування в розвиток працівників; трансформації людського капіталу в структурний і його нарощення під впливом факторів екзо- та ендогенного характеру. Характерними ознаками ІК є такі: нематеріальна природа; одночасно є і запасом, і продуктом; примноження під час споживання; зберігання та нагромадження в нетрадиційних формах; набуття основної ролі в процесах забезпечення конкурентоспроможності ПЗТ.

Ефективне управління ІК ПЗТ повинно сприяти економічному ефекту, який визначається у: створенні нових технологій виробництва; збільшенні частки ринку; зниженні витрат на виробництво продукції, наданні збільшеного обсягу послуг; поліпшенні якісних характеристик продукції та послуг, збільшенні їх споживчої цінності; наближенні України до європейських та світових стандартів

відносно якості, безпеки, надійності перевезень тощо; розробленні і впровадженні прогресивних технологій управління та виробництва тощо.

Розділ 2 «Концептуальні основи формування галузевої системи управління розвитком підприємств залізничного транспорту» присвячено аналізу існуючої системи управління на ПЗТ, формуванню концептуального підходу до управління розвитком ПЗТ на інтелектуальних засадах; у ньому розглянуто сутність та механізм управління розвитком ПЗТ.

Аналіз існуючої системи управління ПЗТ дозволив встановити існуючі та запропонувати принципи, які мають бути притаманні системі управління задля більш ефективного функціонування та які властиві управлінню розвитком ПЗТ. До них віднесено комплексність, адаптивність, динамічність, безперервність, інформативність, орієнтацію на працівників, споживачів та інноваційний розвиток.

Виявлено збільшення значущості соціально-психологічних над адміністративними та економічними методами управління, що дозволяють більш ефективно регулювати виробничий процес за допомогою впливу на працівників підприємства, характеристики та організацію їх роботи.

Запропоновано розглядати управління розвитком ПЗТ на інтелектуальних засадах, що спирається на більш повне та ефективне використання ІК підприємства в якості головного фактора досягнення визначених цілей розвитку. Розкрита роль управління розвитком на інтелектуальних засадах (УРІЗ) в загальній системі управління ПЗТ в якості інтегруючого та такого, що є взаємозалежним з іншими елементами системи управління.

Управління розвитком ПЗТ на інтелектуальних засадах визначено як процес постійного розроблення та реалізації управлінських рішень стратегічного і тактичного характеру, які спрямовані на досягнення бажаного стану ПЗТ відповідно до цілей розвитку на основі ефективного управління ІК (рис. 3).

Управління розвитком ПЗТ здійснюється за допомогою механізму управління розвитком (МУР), що являє собою спосіб організації управління розвитком, включає методи, засоби та принципи управління, за допомогою якого забезпечується досягнення визначених цілей розвитку.

Механізм управління розвитком включає певні складові, метою яких є: законодавчо-нормативне забезпечення – реалізація на державному рівні стратегії та програм управління розвитком ПЗТ шляхом розроблення нормативно-правових, законодавчо-нормативних актів, що регламентують правила, умови, порядок розроблення та реалізації програм управління розвитком; інституційне забезпечення – формування відповідного інформаційного, інтелектуального, економічного, організаційного середовищ; блок стимулювання управління розвитком – заохочення зацікавлених сторін щодо впровадження МУР; блок громадського регулювання – узгодження інтересів суспільства, працівників, керівників підприємств, держави на базі розроблення і впровадження МУР.

Окрім складових, МУР ПЗТ є сукупністю певних підсистем. Серед найбільш важливих для успішного функціонування та розвитку підприємств є організаційно-економічний механізм, який являє собою сукупність

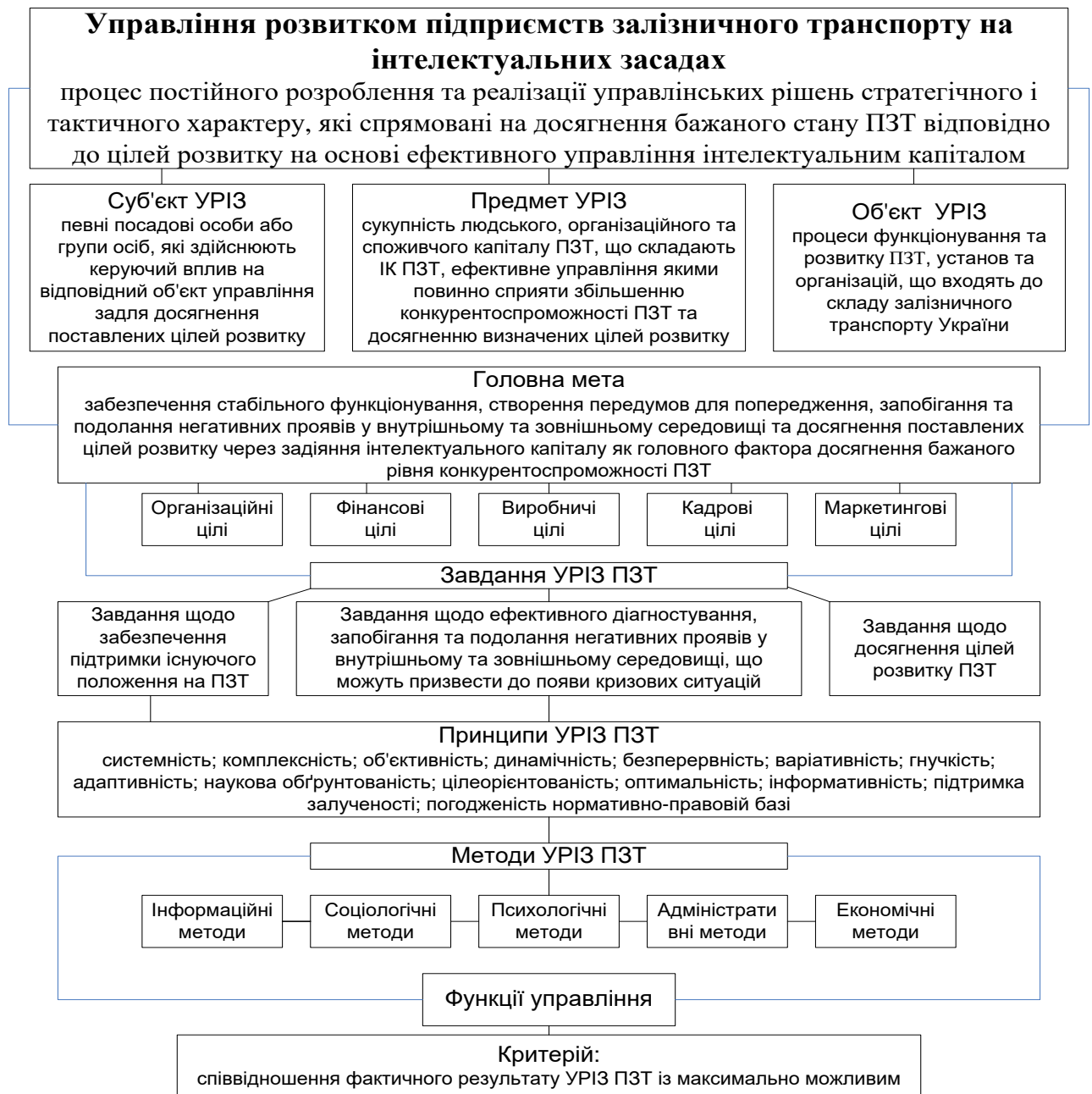


Рис. 3. Схема концептуального підходу щодо управління розвитком підприємств залізничного транспорту на інтелектуальних засадах

взаємопов'язаних, взаємозалежних та чітко визначених і упорядкованих організаційних та економічних дій, що впливають, відповідно, на економічні та організаційні параметри системи управління з метою забезпечення ефективності функціонування та розвитку.

У світлі набуття ІК ролі головного фактора досягнення визначених цілей розвитку, підвищення рівня ККС підприємства зазначено, що організаційно-економічний механізм управління розвитком ПЗТ направлений, у першу чергу, на його ефективне розкриття, використання та підвищення.

Організаційний механізм є сукупністю механізмів нижчого порядку, а саме механізмів планування, структурного, організаційно-технічного, організаційного управління, кадрового розвитку, розвитку інформаційного середовища,

екологічного розвитку.

Економічний механізм включає економічні методи рівнів: державного (системи кредитування, оподаткування, ціноутворення, економічних санкцій, захисту та заохочення конкуренції, страхування, державного фінансування, економічного стимулювання, рекомендаційного планування) та ПЗТ (господарський розрахунок, матеріальне стимулювання, матеріальні санкції, планування, економічні гарантії) та реалізується за допомогою економічних важелів і стимулів.

Розділ 3 «Реалізація стратегії розвитку підприємств залізничного транспорту на основі формування та використання інтелектуального капіталу» присвячено розробці стратегії розвитку ПЗТ, у ньому запропоновано методичні підходи до оцінки загального рівня розвитку ПЗТ, ефекту та рівня реалізації стратегії розвитку ПЗТ на основі формування та використання ІК.

Кінцевим підсумком процесу УРІЗ є розроблення та впровадження стратегії такого розвитку. Досліджено процес формування стратегії розвитку ПЗТ на основі формування та використання ІК.

Розроблено методику інтегральної оцінки загального рівня розвитку ПЗТ, відповідно до якої інтегральний показник рівня розвитку ПЗТ розраховується за формулою

$$I_{pp} = 0,3247 \times I_{ек} + 0,2780 \times I_{ін} + 0,2095 \times I_{соц} + 0,1210 \times I_{орг} + 0,0668 \times I_{еколог} , \quad (1)$$

де I_{pp} – інтегральний показник загального рівня розвитку ПЗТ;

$I_{ек}$, $I_{ін}$, $I_{соц}$, $I_{орг}$, $I_{еколог}$ – інтегральний показник рівня відповідно економічного, техніко-технологічного та інноваційного, соціального, організаційних характеристик, екологічного розвитку.

Коефіцієнти вагомості визначено в результаті експертного дослідження.

У свою чергу, кожен з інтегральних показників розраховується за формулою

$$I_i = \sum_1^n \alpha_j X_{ij} , \quad (2)$$

де I_i – інтегральний показник і-розвитку;

n – кількість показників;

α – коефіцієнт вагомості j-показника;

X_{ij} - j-показник інтегрального показника і-розвитку.

Оцінку рівнів розвитку пропонується визначати за такими показниками:

- економічного: рентабельність звичайної діяльності, експлуатації, загального та власного капіталу; коефіцієнти концентрації власного та позикового капіталу, співвідношення власного і позикового капіталу; коефіцієнти поточної, швидкої, абсолютної ліквідності; коефіцієнти обігу загального капіталу, оборотних активів, запасів, власного капіталу; продуктивність праці, коефіцієнт ефективності нарахування заробітної плати, матеріаломісткість продукції, фондіввіддача, фондоозброєність;

- техніко-технологічного та інноваційного: коефіцієнти зносу, заміни,

рівень технічного розвитку підприємства, прибуток на 1 грн транспортних засобів, середньодобова продуктивність локомотива, простій вагона, середньодобова продуктивність вантажного вагона; питома вага витрат на НДДКР, винахідництво та раціоналізаторство, дослідження та випробувальні роботи, інновації та інформатизацію, інформаційне забезпечення процесу управління;

- соціального: рівень виконання санітарно-гігієнічних умов праці, питома вага працівників, які мають вищу освіту, науковий ступінь, підвищили кваліфікацію, пройшли професійну підготовку, ступінь заохочення праці, рівень креативності працівників, коефіцієнт плинності кадрів;

- розвитку організаційних характеристик: швидкість інформаційних потоків, якість кінцевої інформації, наявність та якість зворотного зв'язку, рівень заохочення творчості та ініціативності, дублювання функцій і повноважень, рівень обґрунтованості рішень, ступінь інформованості робітників про діяльність підприємства, цілі та програми, достатність інформації, ступінь залучення працівників до процесу управління, рівень соціальної відповідальності, наявність відділів, що займаються питаннями професійного розвитку персоналу, управлінням інформаційними потоками, акумуляцією, обробкою, генеруванням знань, відповідність організаційної культури пріоритетам інноваційного, безперервного, інтелектуального розвитку, відповідність наявних інформаційних фондів інноваційним завданням ПЗТ;

- екологічного: питомі ваги витрат на природоохоронні заходи, розроблення та впровадження прогресивних (ресурсозберігаючих) технологій, збору за забруднення навколишнього природного середовища.

Розрахунок показників рівнів економічного, техніко-технологічного, соціального та екологічного для СТГО «Південна залізниця» було проведено методом рейтингової оцінки, розвитку організаційних характеристик – експертним шляхом, результати розрахунків відображено в табл. 1 та на рис. 4.

Таблиця 1

Інтегральний показник рівня розвитку ПЗТ: загальний та за складовими

Рік	Інтегральний показник рівня розвитку ПЗТ					
	економічного	техніко-технологічного та інноваційного	соціального	організаційних характеристик	екологічного	загальний
2003	0,5470	0,5772	0,7382	0,4197	0,2451	0,5599
2004	0,4460	0,5853	0,7492		0,7614	0,5661
2005	0,6000	0,5346	0,7712		0,2340	0,5714
2006	0,4260	0,4584	0,7700		0,2052	0,4916
2007	0,4247	0,5907	0,8000		0,2185	0,5351
2008	0,3370	0,4674	0,7480		0,2453	0,4632
2009	0,3598	0,5631	0,7889		0,2813	0,5082
2010	0,4419	0,6142	0,8268		0,2393	0,5542

Інтерпретування отриманих числових значень інтегрального показника загального рівня розвитку проводиться за такою шкалою: від 0 до 0,33 – «досягнення стратегічних цілей розвитку неможливе без істотної зміни існуючої

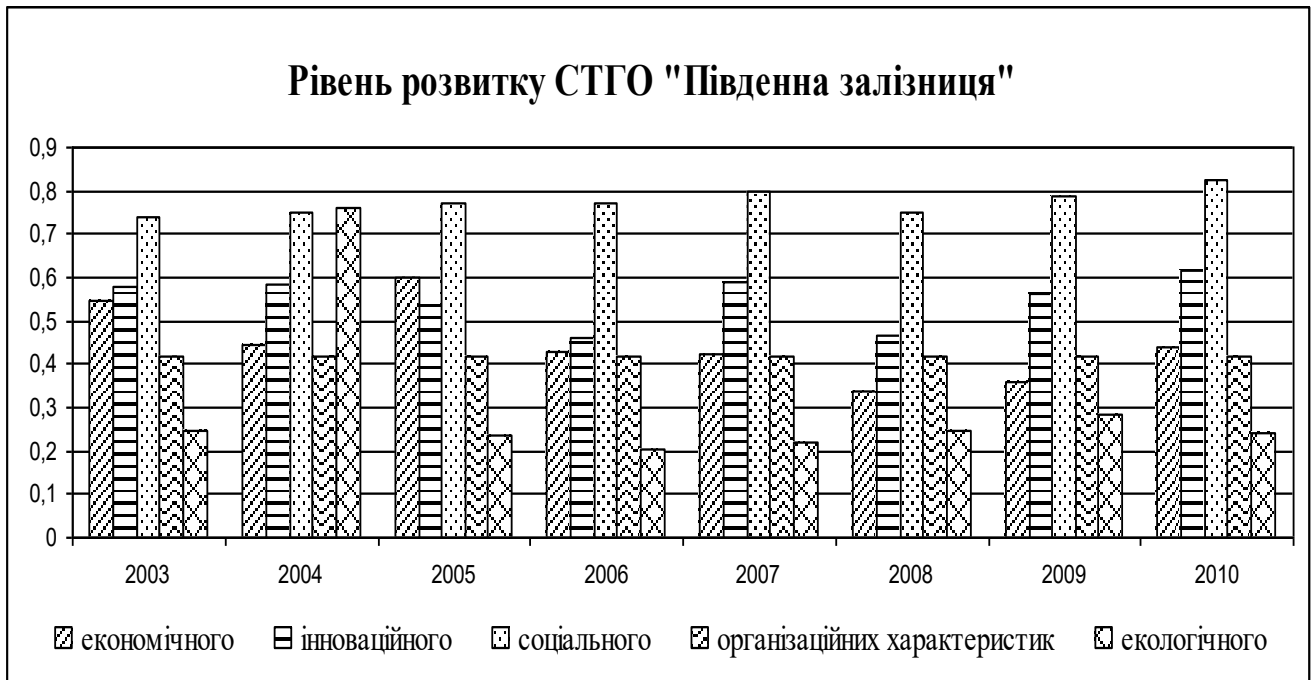


Рис. 4. Гістограма рівня розвитку СТГО «Південна залізниця» за 2003-2010 рр.

стратегії управління підприємством», від 0,34 до 0,66 – «досягнення окремих стратегічних цілей розвитку в рамках існуючої стратегії управління підприємством», від 0,67 до 1 – «переважно комплексне досягнення стратегічних цілей розвитку в рамках існуючої стратегії управління підприємством».

Запропоновано матрицю вибору стратегії управління ІК ПЗТ в розрізі базової та конкурентної стратегій (табл. 2).

Запропоновано модель вибору стратегії управління ІК ПЗТ залежно від результатів розрахунків: значення інтегрального показника загального рівня розвитку знаходиться в межах від 0 до 0,33 – доцільно обирати такі елементи базової стратегії: «ринок» і «продукт»; від 0,34 до 0,66 – «ринок», «продукт», «технологія», «положення підприємства всередині галузі»; від 0,67 до 1 – «технологія», «положення підприємства всередині галузі».

Оптимальними стратегіями управління ІК ПЗТ в сучасних умовах визначено: стратегію оптимізації інтелектуальної інфраструктури, стратегію інтелектуального розвитку, стратегію інтелектуального навчання, стратегію створення лояльності споживачів. Розкрито сутність обраних в якості оптимальних у сучасних умовах стратегій розвитку ПЗТ на основі формування та використання ІК, окреслено їх контури.

Стратегія оптимізації інтелектуальної інфраструктури передбачає побудову організаційної структури, що була б направлена на раціональне використання та управління ІК підприємства, у контексті чого найбільшого значення набуває питання створення відділів професійного розвитку персоналу та управління базою знань (рис. 5).

Ефект реалізації стратегії УРІЗ ПЗТ запропоновано визначати як сумарний економічний, соціальний, організаційний та екологічний ефекти, окреслено перелік факторів, що їх складають.

Матриця вибору стратегії управління інтелектуальним капіталом підприємств залізничного транспорту

Елемент базової стратегії	Вид базової стратегії ПЗТ	«Формула стратегії»	Вид конкурентної стратегії ПЗТ	Вид стратегії управління ІК ПЗТ
Ринок	Стратегія розвитку ринку	«нові ринки, старий продукт»	Лідерство по затратах	Стратегія інтелектуального стимулювання
			Диференціація	Стратегія інтелектуального розвитку
	Посилення позицій на ринку	«старий ринок, старий продукт»	Лідерство по затратах	Стратегія оптимізації інтелектуальної інфраструктури
			Диференціація	Стратегія розвитку інтелектуальної інфраструктури
Продукт	Стратегія розвитку продукції	«новий продукт (модернізований) на старому ринку»	Лідерство по затратах	Стратегія інтелектуального стимулювання
			Диференціація	Стратегія інтелектуального розвитку
Технологія виробництва, що впливає на галузь	Стратегія центрованої диверсифікації	«стара технологія, новий продукт»	Лідерство по затратах	Стратегія інтелектуального навчання
			Диференціація	Стратегія інтелектуального розширення
	Стратегія горизонтальної диверсифікації	«нова продукція, нова технологія, старий ринок»	Лідерство по затратах	Стратегія інтелектуального навчання
			Диференціація	Стратегія інтелектуального розширення
	Стратегія конгломеративної диверсифікації	«нова продукція, нова технологія, новий ринок»	Лідерство по затратах	Стратегія інтелектуального навчання
			Диференціація	Стратегія інтелектуального розширення
Положення підприємства всередині галузі	Стратегія прогресивної вертикальної інтеграції	Зв'язок з каналами розподілу	Лідерство по затратах	Стратегія розвитку відносин з посередниками
			Диференціація	Стратегія створення лояльності споживачів
	Стратегія регресивної вертикальної інтеграції	Зв'язок з постачальниками	Лідерство по затратах	Стратегія розвитку відносин з постачальниками
			Диференціація	Стратегія оптимізації інтелектуальної інфраструктури
	Стратегія горизонтальної інтеграції	Контроль та(або) поглинання конкурентів	Лідерство по затратах	Стратегія оптимізації інтелектуальної інфраструктури
			Диференціація	Стратегія розвитку інтелектуальної інфраструктури

Запропоновано модель оцінки рівня реалізації стратегії розвитку ПЗТ на основі формування та використання інтелектуального капіталу, що має такий вигляд:

$$T^{Pr} > T^D > T^{Qgr} > T^{Qnac} > T^{Fosn} > T^{IP} > T^{MB} > T^B, \quad (3)$$

де T^{Pr} , T^D , T^{Qgr} , T^{Qnac} , T^{Fosn} , T^{IP} , T^{MB} , T^B – темпи зростання відповідно прибутку підприємства, доходів від реалізації продукції, обсягів вантажних перевезень, обсягів пасажирських перевезень, вартості основних виробничих фондів підприємства, показника «інтелектуального розвитку», матеріальних витрат, загальних витрат на виробництво і реалізацію продукції.

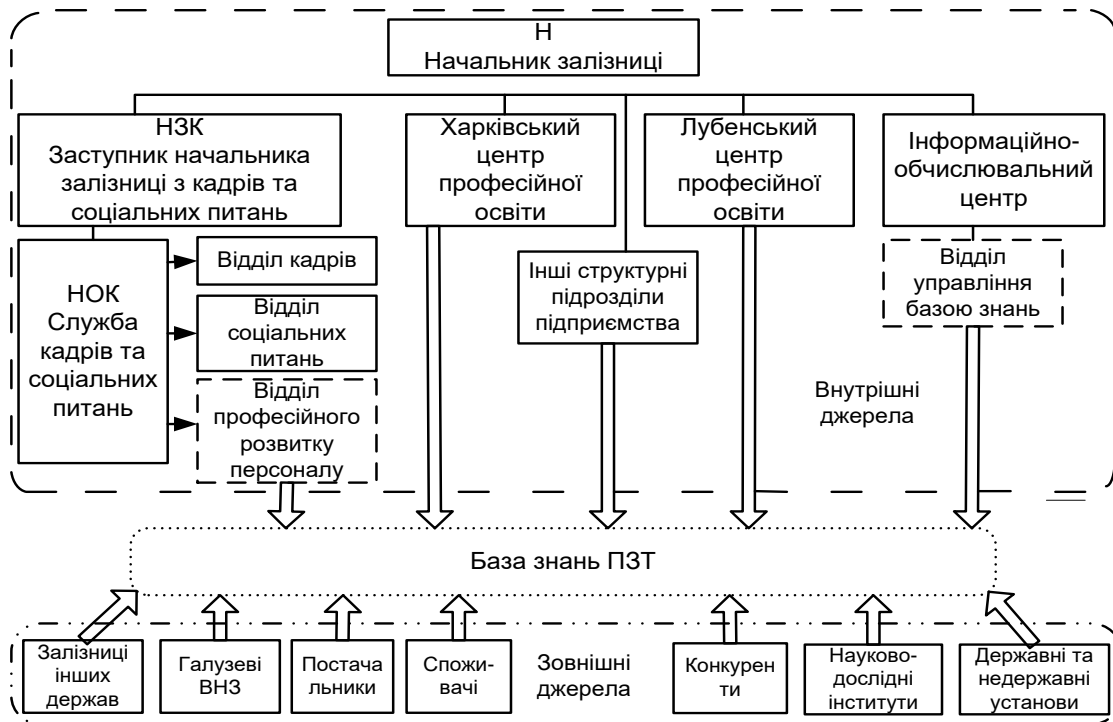


Рис. 5. Схема фрагменту організаційної структури ПЗТ із включенням відділів професійного розвитку персоналу та управління знаннями та їх зв'язок із базою знань ПЗТ (перерваною лінією зображені відділи, що пропонуються, а також створена база знань ПЗТ, стрілками – інформаційні потоки)

Показник «інтелектуального розвитку» визначається за формулою

$$IP = V_{лк} + V_{ок} + НМА + V_{ск}, \quad (4)$$

де $V_{лк}$, $V_{ок}$, $V_{ск}$ – витрати відповідно на підготовку, перепідготовку та професійне навчання персоналу, підвищення інноваційної активності персоналу, розкриття та застосування творчих здібностей у виробничому процесі, на дослідження; на розвиток організаційної культури, створення, реорганізацію та переміщення підприємства або його частин (оптимізацію організаційної структури); на формування та підвищення ділової репутації підприємства в зовнішньому середовищі;

$НМА$ – сума нематеріальних активів підприємства.

ВИСНОВКИ

Основні висновки дисертації полягають у такому:

1. Розкриття ієрархічних рівнів конкурентоспроможності доводить необхідність дослідження можливих причин її зниження на найнижчому рівні – рівні підприємства. Проведений аналіз категорії «кризова ситуація» відносно ПЗТ дозволив виявити екзогенні та ендогенні причини їх виникнення, а також розкрити наслідки через висвітлення факторів впливу.

2. Посилення глобалізаційних, інтеграційних процесів, зміна інтенсивності, форм та методів конкурентної боротьби між суб'єктами ринку обумовило

необхідність дослідження процесу розвитку ПЗТ. Особливістю авторського підходу стало надання інтелектуальному капіталу ПЗТ основної ролі в забезпеченні процесу розвитку.

3. Обґрунтовано необхідність, пріоритетність та першочерговість реалізації управління розвитком ПЗТ на основі формування та ефективного використання інтелектуального капіталу як головного фактора досягнення визначених цілей розвитку.

4. Дослідження існуючої системи управління ПЗТ підтвердило невідповідність принципів управління вимогам ефективного функціонування в умовах конкурентного транспортного ринку. Необхідно активно застосовувати соціально-психологічні методи управління поряд з адміністративними та економічними, що сприяє більш ефективному регулюванню виробничих процесів ПЗТ та позначається на загальній інтелектуалізації їх діяльності.

5. Врахування вимог сучасної теорії управління підприємствами дозволило сформулювати авторське бачення та розкрити теоретичні аспекти управління розвитком ПЗТ на інтелектуальних засадах. Запропонований концептуальний підхід до формування управління розвитком ПЗТ на інтелектуальних засадах містить понятійний апарат та методологічні основи, які розкривають сутність таких складових: суб'єкти, об'єкт, мета, цілі, завдання, принципи, функції та методи управління.

6. Розвиток підприємств залізничного транспорту залежить від сформованої системи управління ним, яка реалізується за допомогою певного організаційно-економічного механізму. Його ефективність визначається взаємодією складових: законодавчо-нормативного та інституційного забезпечення, блоків стимулювання та громадського регулювання впровадження управління розвитком.

7. Ефективність формування та реалізації стратегії розвитку ПЗТ на основі формування та використання інтелектуального капіталу залежить від якості вихідної інформації – аналізу зовнішнього та внутрішнього середовища. Методика оцінки загального рівня розвитку ПЗТ має комплексний характер, надає можливість аналізу причин його коливання за складовими та враховує особливості функціонування підприємств. Практична апробація запропонованої методики оцінки виявила невисокий загальний рівень розвитку ПЗТ.

8. Виділення базової та конкурентної стратегії ПЗТ за елементами дозволило розробити відповідні до них стратегії управління інтелектуальним капіталом: стратегія створення лояльності споживачів, стратегія інтелектуального розвитку, стратегія інтелектуального навчання, стратегія оптимізації інтелектуальної інфраструктури, реалізація яких дозволяє досягати встановлених цілей розвитку.

9. Оцінка ефективності реалізації стратегії розвитку ПЗТ на основі формування та використання інтелектуального капіталу є важливим етапом її реалізації. Враховуючи набуття інтелектуальним капіталом вирішального значення в досягненні ефективності функціонування підприємства, удосконалено модель динамічного нормативу оцінки рівня реалізації стратегії за рахунок введення показника інтелектуального розвитку.

СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

- статті у наукових фахових виданнях:

1. Шварева (Плугіна) Ю.А. Конкурентоспособность предприятий и пути ее повышения в условиях трансформационной экономики / Ю.А. Шварева (Плугіна) // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2007. – № 17. – С. 59-62.
2. Плугіна Ю.А. Обоснование критериев оценки качества рабочей силы в условиях экономики знаний / Е.В. Шраменко, Ю.А. Плугіна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 28. – С. 259-261.
3. Плугіна Ю.А. Причини та наслідки виникнення кризових ситуацій на підприємствах залізничного транспорту / В.Л. Дикань, Н.В. Якименко, Ю.А. Плугіна // Економіка: проблеми теорії та практики. – 2009. – № 255. - Т. VI – С. 1579-1590.
4. Плугіна Ю.А. Управление развитием как оптимальная модель управления предприятием / Ю.А. Плугіна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 30. – С. 89-93.
5. Плугіна Ю.А. Передумови формування системи інтелектуально-орієнтованого управління розвитком на підприємствах залізничного транспорту / Ю.А. Плугіна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 32. – С. 223-230.
6. Плугіна Ю.А. Організаційно-економічний механізм управління розвитком підприємств залізничного транспорту / Ю.А. Плугіна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 33. – С. 211-220.
7. Плугіна Ю.А. Формування системи інтелектуально-орієнтованого управління розвитком підприємств залізничного транспорту: концептуальний підхід / Ю.А. Плугіна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 34. – С. 318-322.
8. Плугіна Ю.А. Методика оцінки загального рівня розвитку підприємств залізничного транспорту / Н.В. Якименко, Ю.А. Плугіна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 35. – С. 194-201.
9. Плугіна Ю.А. Реалізація та оцінка стратегії розвитку підприємств залізничного транспорту [Електронний ресурс] / Ю.А. Плугіна // Ефективна економіка: електронне наукове видання. – 2011. - № 11. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/index.php?operation=1&iid=804>.
10. Плугіна Ю.А. Інтелектуальний розвиток: сутність поняття / Ю.А. Плугіна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. - № 36. – С. 193-197.

- тези доповідей на конференціях:

11. Шварьова (Плугіна) Ю.А. Конкурентоспроможність залізничного транспорту України в умовах міжнародної інтеграції / М.І. Данько, Ю.А. Шварьова (Плугіна) // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи: матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф., Коктебель, 4-10 червня 2007 р. — Харків: УкрДАЗТ, 2007. - С. 67-68.

12. Плугіна Ю.А. Роль управління розвитком підприємств залізничного транспорту / Ю.А. Плугіна // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи: матеріали VI Міжнар. наук.-практ. конф., Коктебель, 4-10 червня 2010 р. — Харків: УкрДАЗТ, 2010.— С. 271.

13. Плугіна Ю.А. Проблеми управління залізничного транспорту / Ю.А. Плугіна // Сучасні проблеми ефективності інноваційно-інвестиційного розвитку підприємств: матеріали II Міжнар. наук.-практ. конф., Харків, 25-26 листопада 2010 р. — Харків: УкрДАЗТ, 2011. — С. 82-83.

14. Плугіна Ю.А. Сутність та алгоритм процесу управління розвитком підприємств залізничного транспорту / Ю.А. Плугіна // Розвиток економіки України в умовах глобалізації: матеріали Всеукраїнської наук.-практ. конф. з міжнародною участю молодих вчених та студентів, Харків, 18 березня 2011 р. — Харків: ХНЕУ, 2011. - С. 153-155.

15. Плугіна Ю.А. Механізм управління розвитком підприємств залізничного транспорту / Ю.А. Плугіна // Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта: материалы 71 Междунар. науч.-практ. конф., Днепропетровск, 14-15 апреля 2011 г. — Д.: ДИИТ, 2011. — 474 с. — С. 328-329.

16. Плугіна Ю.А. Визначення сутності механізму інтелектуально-орієнтованого управління розвитком підприємств залізничного транспорту / Ю.А. Плугіна // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи: матеріали VII Міжнар. наук.-практ. конф., Коктебель, 30 травня - 4 червня 2011 р. — Харків: УкрДАЗТ, 2011. — С. 125.

17. Плугіна Ю.А. Засади вибору стратегії інтелектуально-орієнтованого розвитку підприємств залізничного транспорту / Ю.А. Плугіна // Сучасні проблеми економіки: матеріали II Міжнар. наук.-практ. конф., Київ, 13-14 жовтня 2011 р. — К.: НАУ, 2011. — С.78-79.

АНОТАЦІЯ

Плугіна Ю.А. Управління розвитком підприємств залізничного транспорту на інтелектуальних засадах. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). - Українська державна академія залізничного транспорту МОНмолодьспорту України, Харків, 2012.

Дисертаційна робота присвячена актуальним проблемам управління розвитком підприємств залізничного транспорту на основі управління інтелектуальним капіталом в якості головного фактора досягнення визначених цілей розвитку.

У роботі обґрунтовано теоретичні засади управління розвитком, а саме визначено сутність, причини та наслідки виникнення кризових ситуацій на ПЗТ; уточнено сутність, цілі, види, особливості розвитку ПЗТ; досліджено сутність інтелектуального потенціалу та інтелектуального капіталу ПЗТ. Запропоновано концептуальний підхід до управління розвитком на інтелектуальних засадах. Розглянуто сутність та механізм управління розвитком ПЗТ.

Розроблено методичний підхід оцінки загального рівня розвитку ПЗТ за складовими економічного, інноваційного та техніко-технологічного, організаційного, соціального та екологічного рівнів розвитку, що дозволяє обирати певну стратегію управління інтелектуальним капіталом на основі сформованої матриці та моделі вибору. Обрані та окреслені оптимальні стратегії управління інтелектуальним капіталом ПЗТ. Запропоновано методичний підхід до оцінки ефекту стратегії розвитку ПЗТ на основі формування та використання інтелектуального капіталу, що включає оцінку економічного, соціального, організаційного та екологічного ефекту. Рівень реалізації стратегії пропонується визначати за допомогою динамічного нормативу, який удосконалений за рахунок включення показника інтелектуального розвитку, що висвітлює роль інтелектуального капіталу в досягненні ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту.

Ключові слова: розвиток, управління, інтелектуальний капітал, організаційно-економічний механізм, кризова ситуація, стратегія, підприємства залізничного транспорту.

АННОТАЦІЯ

Плугина Ю.А. Управление развитием предприятий железнодорожного транспорта на интеллектуальных основах. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). - Украинская государственная академия железнодорожного транспорта МОНмолодьспорта Украины, Харьков, 2012.

Диссертация посвящена актуальным проблемам управления развитием предприятий железнодорожного транспорта.

В работе предложены теоретические основы управления развитием, а именно определены сущность, причины и последствия возникновения кризисных ситуаций на предприятиях железнодорожного транспорта; уточнены сущность, цели, виды, особенности развития предприятий железнодорожного транспорта; исследована сущность интеллектуального потенциала и интеллектуального капитала предприятий.

Кризисная ситуация на предприятии железнодорожного транспорта определена как переломный момент в его функционировании, потеря способности предприятия адаптироваться к темпам и силе воздействия экзо- и эндогенных факторов, что влечет негативные последствия различного характера (экономического, финансового, социального, организационного, управленческого и др.) не только в пределах самого предприятия и транспортной отрасли, но и социально-экономической системы страны.

Предлагается развитие предприятий железнодорожного транспорта рассматривать как качественные преобразования в их деятельности за счет изменений количественных и структурных характеристик технико-технологических, организационно-коммуникационных, финансово-экономических ресурсов предприятия на основе эффективного использования интеллектуально-кадровых ресурсов и информационных технологий.

Разработан концептуальный подход к управлению развитием на

интеллектуальных основах, основанный на более полном и эффективном использовании интеллектуального капитала предприятия в качестве главного фактора достижения определенных целей развития, что позволило сформулировать его определение, раскрыть сущность составляющих, определить особенности.

Управление развитием предприятий железнодорожного транспорта на интеллектуальных основах определено как процесс постоянной разработки и реализации управленческих решений стратегического и тактического характера, направленных на достижение желаемого состояния предприятий в соответствии с целями развития на основе эффективного управления интеллектуальным капиталом.

Разработан организационно-экономический механизм, посредством которого реализуется система управления развитием предприятия. Определены его подсистемы. Составляющими механизма управления развитием определены блок законодательно-нормативного обеспечения, блок институционального обеспечения, блок стимулирования управления развитием, блок общественного регулирования; рассмотрены цели составляющих.

Конечным этапом разработки системы управления развитием предприятий железнодорожного транспорта является разработка стратегии развития на основе формирования и использования интеллектуального капитала, эффективность которой, в свою очередь, зависит от качества исходной информации – анализа внешней и внутренней среды. Предложен методический подход к определению общего уровня развития предприятий железнодорожного транспорта.

Методика оценки общего уровня развития предприятий железнодорожного транспорта имеет комплексный характер, включает оценку следующих интегральных показателей: экономического, технико-технологического и инновационного, социального, организационного и экологического уровней развития.

Предложена матрица и модель выбора стратегии управления интеллектуальным капиталом предприятия на основе проведенного анализа внутренней среды предприятия, выбранных базовой и конкурентной стратегий.

Разработаны стратегии управления интеллектуальным капиталом, являющиеся оптимальными для предприятий железнодорожного транспорта с учетом базовой и конкурентной стратегий: стратегия создания лояльности потребителей, стратегии интеллектуального развития и обучения, стратегия оптимизации интеллектуальной инфраструктуры, реализация которых позволяет достигать поставленных целей развития.

В рамках стратегии оптимизации интеллектуальной инфраструктуры предложено построение организационной структуры, которая была бы направлена на рациональное использование и управление интеллектуальным капиталом предприятия, в контексте чего наибольшее значение приобретает вопрос создания отделов профессионального развития персонала и управления базой знаний. Определены их функции.

Важным этапом реализации стратегии развития предприятий железнодорожного транспорта на основе формирования и использования интеллектуального капитала является ее оценка, в связи с чем предложен методический подход к определению эффекта и уровня ее реализации.

Эффект реализации стратегии предложено определять как суммарный экономический, социальный, организационный и экологический эффекты, очерчен перечень факторов, которые их составляют.

Учитывая приобретение интеллектуальным капиталом решающего значения в достижении эффективности функционирования предприятия, усовершенствована модель динамического норматива оценки уровня реализации стратегии за счет введения показателя интеллектуального развития.

Ключевые слова: развитие, управление, интеллектуальный капитал, организационно-экономических механизм, кризисная ситуация, стратегия, предприятия железнодорожного транспорта.

ABSTRACT

Plygina J.A. Development management of the railway transport enterprises on intellectual bases. - Manuscript.

Thesis for a degree in economics in specialty 08.00.04 - economics and management (by sector). - Ukrainian State Academy of Railway Transport, Ministry of Education and Science, Youth and Sport of Ukraine, Kharkov, 2012.

The thesis is devoted to actual problems of development management of the railway transport enterprises on the basis of intellectual capital management as the key to achieving specific development goals.

The theoretical bases of development management are proved in work, namely: the nature, causes and consequences of occurrence of crisis situations on railway transport enterprises are defined; it is specified essence, the goals, kinds, features of development of railway transport enterprises; the essence of intellectual potential and intellectual capital of railway transport enterprises is investigated. The conceptual approach of development management on the intellectual basis is offered. The essence and the mechanism of development management of railway transport enterprises are considered.

The methodical approach of an estimation of general level of development of railway transport enterprises is developed, which including next components: economic, innovative and technical-technological, organizational, social and ecological levels of development, that allows to choose certain strategy of management by the intellectual capital on the basis of the generated matrix and choice model. Optimum strategy of management by the intellectual capital of railway transport enterprises are selected and planned. The methodical approach to an estimation of effect of development strategy of railway transport enterprises on the basis of formation and use of the intellectual capital, including an estimation of economic, social, organizational and ecological effect is offered. Level of realization of strategy is offered to be defined by means of the dynamic specification, improved at the expense of inclusion of an indicator of the intellectual development, highlighting a role of the intellectual capital in achievement of efficiency of functioning of the railway transport enterprises.

Keywords: development, management, the intellectual capital, organizational-economic mechanism, crisis situation, strategy, railway transport enterprises.

Плугіна Юлія Андріївна

**УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ НА ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИХ ЗАСАДАХ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з авторським оригіналом

Відповідальний за випуск

Н.Є. Каличева

Підписано до друку . .2012 р.
Формат паперу 60x84 1/16. Друк різнограф.
Папір офсетний. Обсяг 0,9 ум. друк. арк. Наклад 100 прим.
Зам. № . Безкоштовно.

Видавництво УкрДАЗТ.
Свідоцтво про державну реєстрацію ДК № 2874 від 12.06.2007 р.
61050, Харків, майдан Фейєрбаха, 7
Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7