

3. Оцінка привабливості сегментів. Для цього використовуються такі фактори, як розмір сегмента, можливості його росту, прибутковість сегмента, конкуренція на даному сегменті, можливості підприємства.

4. Вибір цільових сегментів. На даному етапі підприємство обирає сегмент (сегменти), на яких зможе найкращим чином реалізувати свій потенціал. Наприклад, швидкісні перевезення пасажирів; вантажні перевезення тощо.

5. Розробка маркетингової стратегії на обраних цільових сегментах. Підприємство може обрати стратегію диференційованого маркетингу, масового маркетингу, концентрованого маркетингу, індивідуалізованого маркетингу. Зокрема, у сегменті пасажирські перевезення доцільно обрати стратегію диференційованого маркетингу з метою найкращого задоволення різних груп пасажирів і отримання максимального прибутку.

6. Позиціонування товару. На обраному цільовому ринку необхідно встановити позицію товару, яка буде вигідно відрізняти пропозицію підприємства від аналогічної пропозиції конкурента. При цьому можуть бути застосовані такі фактори, як надійність, безпека, доступність, підвищена комфортність, швидкість тощо.

7. Розробка плану маркетингу. Правильно проведене позиціонування товару є передумовою ефективною розробки конкретних заходів з кожного елементу комплексу маркетингу.

Отже, в умовах конкуренції сегментація ринку є єдиним інструментом, що дозволяє концентрувати обмежені ресурси підприємства на найбільш вигідних напрямках його діяльності і досягати поставлених цілей.

не надає об'єктивно достовірні результати у зв'язку з тим, що не забезпечує всебічну, багатокритеріальну та корисно-інформаційну оцінку. Пріоритетний розвиток оцінки ефективності системи управління є сьогодні стратегічним завданням з наступних причин: необхідність підвищення результативності, дієвості та ефективності контролю; необхідність істотного поліпшення діяльності управлінського апарату, що використовують ресурси; потреба посилення прозорості діяльності управлінського апарату; перехід на бюджетування за результатами діяльності; покращення системи стимулювання тощо.

Дослідження термінів дозволяють розглядати: «ефективність» – як міру реалізації цілей, як співвідношення результатів до витрат на їх якісне досягнення; «система» – як множину елементів, їх зв'язків та взаємодій між собою та між ними та зовнішнім середовищем, що створюють для системи цілісність, якісну визначеність та цілеспрямованість; «управління» – як процес цілеспрямованого впливу на систему, що забезпечує досягнення корисного ефекту.

Можливість здійснення оцінки ефективності системи управління потребує теоретичної бази, що включає функції оцінки, напрямки, мету та завдання, принципи, суб'єкти та об'єкти, організаційно-методичне забезпечення процедури оцінки. Необхідно враховувати структурування зовнішнього і внутрішнього середовища підприємств залізничного транспорту за характером впливу на систему управління. Наприклад, комплекс керованих факторів може містити виробничі, техніко-технологічні, фінансово-економічні, соціально-правові, психологічні, організаційно-управлінські, еколого-санітарні, інвестиційні, науково-інноваційні, інформаційно-методологічні.

Крім того, результати оцінки ефективності функціонування системи управління зазвичай й визначають та обумовлюють необхідність розробки стратегії розвитку системи управління для забезпечення її ефективного функціонування. Аналіз ефективності та оцінка системи управління створює можливість більш обґрунтовано формулювати завдання та цілі. Наприклад, своєчасність аналізу переваг продуктів, що пропонуються конкурентами, дозволяє розробити тактичні завдання та встановити нові стратегічні цілі.

Гнучке оперативне реагування на кон'юнктуру ринку ресурсів, вчасне внесення інноваційних змін до властивостей продуктів, що пропонуються на ринку, зниження питомої ваги постійних витрат у загальних витратах залізничних підприємств тощо – завдання стратегії розвитку системи управління, виконання яких буде свідчити про міру ефективності системи управління.

Таким чином, оцінка ефективності системи управління залізничними підприємствами – це є обов'язковою умовою сталого розвитку залізниць, що дозволяє здійснювати вчасний та дієвий вплив на поточний стан, корегувати напрямки змін,

УДК 338.45:656.2

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Петухова Т.О., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В сучасних складних економічних умовах функціонування залізничного комплексу України актуальними є питання не тільки подальшого розвитку, а й підтримки поточного стійкого стану та конкурентоспроможності. Саме від ефективності функціонування системи управління залежить міра досягнення цілей. Але, оцінка ефективності управління – це проблемне питання, що полягає у складності визначення підсумків впливу управління на результати діяльності підприємств залізничного транспорту. Розроблені ж на сьогодні методики не дозволяють отримати однозначні висновки та потребують адаптації до галузевої специфіки залізничного транспорту. Крім того, жодна з методик

встановлювати пріоритети, впроваджувати інновації, залучати інвестиції, долати проблеми, розробляти цілеспрямовані заходи вдосконалення та розвитку.

УДК 656.61:0053(045)

ОСОБЕННОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ПО КРИТЕРИЯМ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНДУСТРИИ

*Примачев Н.Т., д.э.н., профессор,
Цымбал М. Н., курсант магистратуры (ОНМА)*

В этих условиях возрастает роль выбора формы и точности расчетов экономических результатов деятельности флота при реализации стратегии его устойчивого функционирования и развития. Требования к интенсификации обработки транспортных потоков мультимодальных технологиях и ориентация на максимизацию конечных предпринимательских результатов определяют первоочередность методологического обеспечения принятия инвестиционных решений в постоянно изменяющихся условиях фрактового рынка.

Совершенствование механизма управления конкурентоспособностью функционирования национального судоходства предполагает оптимизацию транспортной политики государства. Совокупность социально-экономических задач, характер проявления экономических законов в транспортном комплексе государства формируют принципы взаимодействия торговых портов с внешними транспортными подсистемами.

В отношении торгового флота должны соблюдаться принципы свободной операторской деятельности. Ошибкой является попытка украинского транспортного ведомства реализовать принцип централизации относительно предприятий, отличающихся структурной и масштабной дифференциацией,

входящих в отрасль только на основе идентичности технологического процесса.

Любой специализированной производственной подсистеме присуща внутренняя функциональная целостность. Однако и структурные подразделения, имеющие жесткие позиции в сбалансированном рынке должны обладать хозяйственной целостностью. Это в условиях рынка морской торговли относится к судоходному и к стивидорному сегментам.

Управление должно обеспечить организацию равных условий для всех операторов, контроль исполнения законодательства по водному пространству, землям порта и гидротехнических сооружений. Именно эта структура должна быть вневдомственной и одной из задач – внесение вновь построенных причалов в Свод обязательных

постановлений.

Важнейшим принципом развития национального транспортного потенциала является его адекватность маркетинговым технологиям, реализуемым по критериям качественных и стоимостных приоритетов. Их нарушение предопределяет последующие потери, что и произошло с судоходным и судостроительными комплексами Украины в последнем десятилетии XX века. Менее заметны потери портовой системы.

На начало экономических трансформаций в Украине судостроительный комплекс входил в десятку аналогичных подсистем морских государств мира. К началу XXI века в стране построено и передано заказчикам 150 судов, общей стоимостью около 1,4 миллиарда долларов. Отечественным заказчикам было передано судов только на 70 млн. долларов. При сравнении с аналогичным результатом работы мировой судостроительной индустрии можно сделать вывод о существенном отставании от общей тенденции использования национального судостроительного потенциала.

УДК 65.012.45

ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЯК БАЗОВА СКЛАДОВА УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ

Руссова К.А., асистент (УкрДАЗТ)

Останнім часом інформація стала найдорожчим ресурсом, на якому базується світовий бізнес. Інформаційні ресурси, технології і інфраструктура разом створюють інформаційне середовище, яке стає важливим фактором суспільного життя і всіх сфер державного управління. Вже скоро економічний потенціал держав буде визначатися не запасами сировини, яка вичерпується все швидше, а рівнем розвитку наукоємних технологій. Тому, у випадку коли діяльність фірми направлена на довгострокову перспективу важко переоцінити значення інформаційного забезпечення. Сучасна інформаційна революція за своїми потенційними можливостями і залежно від умов, що складаються, набагато перевищує попередню. Лише ті компанії, які, вступаючи на новий шлях розвитку, слідуєчи мегатенденціям, можуть досягти успіху в майбутньому. І навпаки, ті компанії, які залишаються осторонь мегатенденції і будуть продовжувати діяти на основі категорій старого промислового суспільства, неминуче перейдуть до розряду відсталих і з часом зникнуть. Обрати інший шлях, ігноруючи мегатенденцію, все одно що плисти проти течії. Оскільки інформація — це предмет управлінської праці, а більшість важелів впливу суб'єкта управління на об'єкт мають інформаційний характер, треба дуже ретельно перебудовувати наявну інформаційну