

– разработку методов совместного планирования потребных ресурсов для пассажирских перевозок, снабжения ими транспортных организаций и объема перевозок пассажиров по видам сообщений и классу обслуживания пассажиров.

УДК 658.8

ОБОСНОВАНИЕ НЕОБХОДИМОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ СБАЛАНСИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ДЛЯ ЭФФЕКТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ УКРАИНЫ

О. В. ХРИСТОФОР

ПАО «Украинская железная дорога», г. Киев

Современные экспертные методы и технологии подготовки и принятия решений, формирования стратегий и стратегических программ являются, по сути, базовыми элементами подготовки решений для руководства предприятия, связанными с выбором стратегического курса инновационного развития предприятия в стремительно меняющейся окружающей среде, причем в процессе глобализации отношений различных хозяйствующих субъектов изменчивость этой среды и неопределенность, непредсказуемость изменений быстро растут.

Однако существующий уровень качества технологий подготовки стратегических решений для руководства предприятий, а также качество процедуры их принятия и практической реализации не позволяют решать с необходимой точностью последующие постоянно возникающие в хозяйственной деятельности проблемы и задачи.

По сути, механизмы оценки эффективности хозяйственных процессов гармонизируются с показателями экономического и внутреннего потенциала предприятия, учитывают давление окружающей среды и создают для руководителя инструменты и механизмы эффективного управления предприятием, направленные на его развитие.

Система статистических показателей, используемых в настоящее время для характеристики деятельности железнодорожного транспорта Украины, включает базовые показатели: объемные и финансово-экономические. Данная система не подвергалась критическому пересмотру, развитию и усовершенствованию довольно продолжительный период времени. Сравнив между собой информационные массивы в группах и подгруппах показателей существующей системы, можно понять их недостаточную взаимосвязь и ограниченные возможности влияния на результаты деятельности каждого из исследуемых блоков, не говоря уже о синергических эффектах. Однако проблема лежит гораздо глубже.

Необходимо введение базовых динамических показателей и индикаторов, совсем других методик, инструментария оценивания, более эффективных технологий, аналитических и экономико-математических моделей, которые бы учитывали не только внутренние возможности предприятия, а и влияние внешних факторов. Кроме того, наиболее важным является выявление и установление причинно-следственных связей между всеми оцениваемыми показателями как минимум в рамках одной группы. Это позволит объединить их в систему и эффективно управлять ими.

Выводы. Формируя систему показателей внутреннего (в том числе экономического) потенциала предприятия, следует помнить, что основным индикатором экономической эффективности деятельности любого предприятия является рентабельность как показатель результативности его функционирования. Однако без учета других, нефинансовых показателей невозможно дать комплексную оценку потенциала предприятия, правильности использования имеющихся ресурсов, а главное – степени достижения его стратегических целей. Этим недостатком лишена, в частности сбалансированная система показателей, которую сегодня применяют только в небольшом количестве зарубежных компаний и которая там себя абсолютно оправдала. Однако в Украине, в частности на отечественном железнодорожном транспорте, такая система пока не сформирована, и эта проблема требует в первую очередь научно-теоретической проработки, адаптации имеющейся методологической базы и при необходимости – ее развития с учетом специфики как железнодорожной отрасли, так и условий функционирования предприятий на современном этапе украинской экономики.