

ния. Даже если такую подготовку начинать с 2015 года, то первый выпуск будет осуществлен к 2020 году, когда переходный период действия упомянутого закона уже завершится. Добавим, что уровень подготовки специалистов по транспортному планированию в вузах страны всегда отличался разительно. Да и подготовить грамотного работника-бакалавра по территориальному транспортному планированию направлению в рамках складывающегося сегодня положения в образовательном комплексе высшей школы представляется весьма затруднительным. Скорее всего, следует говорить о подготовке магистров по направлению «строительство» с профилем «транспортное планирование (систем расселения)». Более четкое название этого направления, которого нет сегодня в образовательных стандартах, – «транспортные системы городов и организация городского движения». Строго говоря, такое название предопределяет организацию подготовки специалистов по двум направлениям: а) транспортное планирование городов и агломераций (исследователи, проектировщики, менеджеры органов территориального управления) и б) организация городского движения (исследователи и проектировщики в области организации и безопасности движения на период до 5–7 лет).

По экспертным оценкам, в настоящее время в государственных и частных проектных и научных институтах и вузах России занято не более сотни специалистов, способных разрабатывать комплексные документы транспортного планирования; при этом более 30% из них (а во многих организациях более 50 %) находятся в пенсионном и предпенсионном возрасте, причем сконцентрированы они всего в нескольких крупнейших и крупных городах: Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Иркутск, Волгоград, а также других крупнейших и крупных городах...

УДК 656.26:385

Компоненты теории стейкхолдеров при исследовании функционирования региональных транспортно-логических систем

Медведев Е.П.

Восточноукраинский национальный университет имени Владимира Даля

Теория стейкхолдеров [1] исходит из того, что для повышения конкурентоспособности и эффективности деятельности предприятие (в нашем случае система) должно учитывать свои интересы и интересы заинтересованных сторон (стейкхолдеров) – покупателей, поставщиков, конкурентов, государственных учреждений и организаций, органов регионального управления, финансовых посредников, то есть предприятие должно развивать партнерские отношения.

Отношения со стейкхолдерами представляют собой «важнейший актив, которым должны управлять менеджеры, и конечный источник организационного богатства». Именно эти взаимоотношения между группами и индивидами, заинтересованными в деятельности конкретной компании исследует теория заинтересованных сторон. На примере решения практической задачи необходимо решить следующее:

- определить действительных стейкхолдеров и оценить их потенциальное воздействие на успех деятельности региональной транспортно-логистической системы (предприятия автомобильного и железнодорожного транспорта – грузоотправители и грузополучатели);

- определить цели, которые необходимо достигнуть в отношении с каждым из стейкхолдеров, факторы, влияющие на достижение целей, и возможные риски;

- определить возможности для взаимовыгодного сотрудничества, в частности, изучить пути оказания влияния (стратегии поведения), имеющие целью максимальное удовлетворение интересов стейкхолдеров;

- отслеживать отношения между стейкхолдерами, стремиться к их гармонизации.

Для реализации поставленных задач разработаны инструменты теории заинтересованных сторон, которые включают: модель Миттчела, сетевую модель и балансовую модель ресурсных отношений. Последующие исследования будут проводиться в направлении разработки модели функционирования региональных транспортно-логических систем с учетом интересов стейкхолдеров.

Литература:

1. Edward Freeman, R. Strategic Management: A Stakeholder Approach. – Boston: Pitman, 1984. – P. 46.

УДК 656.078:637

Оптимизация транспортных расходов в логистической системе молокоперерабатывающих предприятий

Шарай С.М.¹, Корпач К.М.²

¹Национальный транспортный университет (г. Киев),

²Украинский научно-исследовательский институт продуктивности
агропромышленного комплекса (г. Киев)

При определении транспортных тарифов за базу берется себестоимость перевозки грузов, в состав которой входит стоимость средств производства, которые используются в процессе перевозки, заработная плата работников и другие расходы.