

Ім'я користувача:
Олена Бондаренко

ID перевірки:
1016059499

Дата перевірки:
14.01.2024 10:47:51 EET

Тип перевірки:
Doc vs Internet + Library

Дата звіту:
14.01.2024 11:11:49 EET

ID користувача:
100005535

Назва документа: Psariov_Maksim_Leonidovich_MO2221

Кількість сторінок: 78 Кількість слів: 13445 Кількість символів: 110133 Розмір файлу: 1.24 MB ID файлу: 1015763044

Виявлено модифікації тексту (можуть впливати на відсоток схожості)

4.95% Схожість

Найбільша схожість: 1.67% з Інтернет-джерелом (https://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/27500/1/Dzyubinska_magistr.p..)

4.48% Джерела з Інтернету

235

Сторінка 80

1.08% Джерела з Бібліотеки

161

Сторінка 82

0% Цитат

Вилучення цитат вимкнене

Вилучення списку бібліографічних посилань вимкнене

0% Вилучень

Немає вилучених джерел

Модифікації

Виявлено модифікації тексту. Детальна інформація доступна в онлайн-звіті.

Замінені символи

32

Підозріле форматування

13
сторінок

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Дніпровський державний університет науки і технологій

ВІДГУК КЕРІВНИКА
кваліфікаційної роботи ОС магістр

студент групи МО2221 Псарьов Максим Леонідович

**Тема випускної роботи: «ДОСЛІДЖЕННЯХ ШЛЯХІВ ЕФЕКТИВНОГО
УПРАВЛІННЯ ОСНОВНИМИ ЗАСОБАМИ ВАГОННОГО ДЕПО»**

1 Якісні відмінності кваліфікаційної роботи: робота фокусується на управлінні виробничим потенціалом вантажного вагонного депо. Головна мета - аналіз та обґрунтування методів управління цим потенціалом для підвищення ефективності роботи депо. Робота має важливе практичне значення, оскільки результати можуть допомогти депо ефективніше використовувати ресурси, підвищити продуктивність і зменшити витрати, зробивши підприємство більш конкурентоспроможним

В роботі застосовані різноманітні методи аналізу, включаючи узагальнення, аналізу і синтезу, економічного аналізу, факторного аналізу та прогнозування.

2 Зауваження: робота потребує більш глибокого аналізу сучасних досліджень та новітніх наукових підходів до управління виробничими засобами, також у роботі недостатньо розкрито потенційні ризики та виклики, які можуть виникнути під час імплементації запропонованих стратегій управління

3 Висновок щодо дотримання академічної доброчесності: дипломна робота виконана самостійно, дотримано принципи академічної доброчесності, належним чином оформлені посилання та використана література.

Комплексна оцінка кваліфікаційної роботи: робота є якісною та змістовною, добре структурованою, із застосуванням релевантних методів дослідження, що відображає глибоке розуміння автором предмету дослідження. Вона відповідає академічним стандартам і заслуговує позитивної оцінки.

Керівник: доцент Вячеслав ЗАДОЯ _____

Дата: _____

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ НАУКИ І ТЕХНОЛОГІЙ

УПРАВЛІННЯ ЕНЕРГЕТИЧНИМИ ТА ЕКОНОМІЧНИМИ ПРОЦЕСАМИ

(назва факультету)

ЕКОНОМІКА ТА МЕНЕДЖМЕНТ

(повна назва кафедри)

Пояснювальна записка

до кваліфікаційної роботи

ОС магістр

(ступінь вищої освіти)

Тема: **ДОСЛІДЖЕННЯ ШЛЯХІВ ЕФЕКТИВНОГО УПРАВЛІННЯ
ОСНОВНИМИ ЗАСОБАМИ ВАГОННОГО ДЕПО**

за освітньою програмою «МЕНЕДЖМЕНТ»

зі спеціальності: 073 МЕНЕДЖМЕНТ

(шифр і назва спеціальності)

Виконав: студент групи: МО2221

(підпис студента)

/ Максим ПСАРЬОВ /

(Ім'я ПРІЗВИЩЕ)

Керівник:

(підпис)

/ к.е.н. доц. Вячеслав ЗАДОЯ /

(посада, Ім'я ПРІЗВИЩЕ)

Нормоконтролер:

(підпис)

/ к.е.н. доц. Вячеслав ЗАДОЯ /

(посада, Ім'я ПРІЗВИЩЕ)

Засвідчую, що у цій роботі немає запозичень з праць інших авторів без відповідних посилань.

Студент _____

Дніпро – 2024 рік

**MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE OF UKRAINE
UKRAINIAN STATE UNIVERSITY OF SCIENCE AND TECHNOLOGIES**

MANAGEMENT OF ENERGY AND ECONOMIC PROCESSES

(faculty)

ECONOMICS AND MANAGEMENT

(department)

**Explanatory Note
to Master's Thesis
Master**

(higher education degree)

on the topic: **WAYS OF EFFECTIVE MANAGEMENT OF FIXED ASSETS OF
A WAGON DEPOT**

according to educational curriculum «MANAGEMENT»

in the Speciality: **073 «MANAGEMENT»**

(speciality and its code)

Done by the student of the group: **MO2221** / Maksym PSAROV/

(name, surname)

Scientific Supervisor: / associate prof. Viacheslav ZADOIA./

(position, name, surname)

Normative controller : /associate prof. Viacheslav ZADOIA/

(position, name, surname)

Dnipro – 2024

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до кваліфікаційної роботи магістра:

84 с., 7 рис., 14 табл., 59 джерел.

Об'єкт дослідження - є процес формування виробничого потенціалу вантажного вагонного депо.

Предмет дослідження - теоретичні, методичні та практичні підходи до підвищення ефективності управління цим виробничим потенціалом.

Мета роботи полягає в аналізі та обґрунтуванні актуальності і важливості науково-методичних засад та практичних рекомендацій з управління виробничим потенціалом вантажного вагонного депо, а також у проведенні аналізу ефективності цього управління.

Методи дослідження - узагальнення, аналізу і синтезу, економічного аналізу, факторного аналізу та прогнозування.

Дослідження шляхів ефективного управління основними засобами вагонного депо актуальне в контексті постійних змін у галузі транспорту, де оптимізація ресурсів та підвищення робочої ефективності є ключовими завданнями для досягнення конкурентної переваги та забезпечення якості пасажирських та вантажних перевезень.

Результати дослідження можуть бути безпосередньо застосовані в управлінні вагонними депо, що сприяє підвищенню їхньої ефективності. Оптимізація використання основних засобів, удосконалення процесів обслуговування вагонів і технічний облік є практично важливими завданнями для підприємств залізничного транспорту.

Ключові слова: ВИРОБНИЦТВО, ВИРОБНИЧИЙ ПОТЕНЦІАЛ, ПРОГНОЗУВАННЯ, ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ.

ЗМІСТ

ВСТУП	6
1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ВИРОБНИЧИМИ РЕСУРСАМИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ	8
1.1 Загальна характеристика виробничих ресурсів підприємства	8
1.2 Основні аспекти та теоретичні засади управління виробничими ресурсами підприємства	14
1.3 Методологічні підходи до оцінки ефективності управління виробничими ресурсами залізничних підприємств	19
2 ОЦІНКА ТА АНАЛІЗ УПРАВЛІННЯ ВИРОБНИЧИМИ РЕСУРСАМИ ВАНТАЖНОГО ВАГОННОГО ДЕПО	26
2.1 Загальна характеристика виробничо-господарської діяльності вантажного вагонного депо	26
2.2 Оцінка управління виробничими ресурсами вантажного вагонного депо	35
2.3 Факторний аналіз складових системи управління виробничими ресурсами вантажного вагонного депо	41
3 ОБҐРУНТУВАННЯ НАПРЯМІВ УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ВИРОБНИЧИМИ ЗАСОБАМИ ВАНТАЖНОГО ВАГОННОГО ДЕПО	50
3.1 Напрямки удосконалення управління виробничим потенціалом підприємства	50
3.2 Оцінка ефективності заходів зміни організації виробництва	56
3.3 Розрахунок економічної ефективності інвестиційного проекту модернізації виробничих активів	67
ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ	73
ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ	79

ВСТУП

Вантажні вагонні депо є важливими складовими транспортної інфраструктури багатьох країн, зокрема для перевезення товарів і сировини. Підтримання і оптимізація їх виробничого потенціалу має стратегічне значення для національної економіки.

Депо мають великий обсяг робіт, пов'язаних з обслуговуванням та ремонтом вагонів. Ця складність вимагає дослідження та впровадження ефективних стратегій управління для забезпечення безперебійності роботи та зниження витрат.

У сучасних умовах глобального конкурентного середовища, депо повинні працювати як ефективні підприємства, забезпечуючи високий рівень обслуговування та оптимізацію ресурсів. Дослідження в даній області дозволить впроваджувати сучасні технології та інновації для поліпшення ефективності.

Отже, дослідження важливе для забезпечення оптимального використання виробничого потенціалу вантажного вагонного депо та підвищення ефективності їх роботи, що вплине на конкурентоспроможність та стабільність транспортної системи країни.

Мета магістерської роботи полягає в аналізі та обґрунтуванні актуальності і важливості науково-методичних засад та практичних рекомендацій з управління виробничим потенціалом вантажного вагонного депо, а також у проведенні аналізу ефективності цього управління

Об'єктом дослідження - є процес формування виробничого потенціалу вантажного вагонного депо.

Предметом дослідження є теоретичні, методичні та практичні підходи до підвищення ефективності управління цим виробничим потенціалом.

Поставлена мета досягається в результаті вирішення наступних **задач дослідження:**

- аналіз наукових джерел та літератури, що стосуються управління виробничим потенціалом вантажного вагонного депо, з метою з'ясування існуючих науково-методичних засад та практичних рекомендацій;

- Вивчити процеси формування виробничого потенціалу, виділивши ключові аспекти та фактори, що впливають на ефективність цього процесу;
- зробити аналіз ефективності управління виробничим потенціалом вантажного вагонного депо, включаючи в себе визначення показників та критеріїв ефективності;
- провести оцінку ефективності управління виробничим потенціалом вантажного вагонного депо;
- надати рекомендації щодо підвищення ефективності управління виробничим потенціалом вантажного вагонного депо на основі зібраних даних і наукових підходів;

У процесі виконання дослідження **використовувалися такі основні методи**, як узагальнення, аналізу і синтезу, економічного аналізу, факторного аналізу та прогнозування.

Наукова новизна дослідження в тому, що в галузі управління основними засобами вагонного депо аналізуються нові підходи та методи для вирішення складних завдань. Це включає в себе використання сучасних технологій, аналіз даних, оптимізацію ресурсів та розробку нових стратегій управління.

Практичне значення полягає в тому, що отримані результати дослідження допоможуть вантажному вагонному депо вдосконалити процеси формування виробничого потенціалу, ефективніше використовувати ресурси і підвищити продуктивність роботи, виявити потенційні джерела зменшення витрат, що призведе до економії коштів для депо. Вдосконалення управління виробничим потенціалом депо допоможе підприємству стати більш конкурентоспроможним на ринку транспортних послуг і залучити більше клієнтів.

1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ВИРОБНИЧИМИ РЕСУРСАМИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ

1.1 Загальна характеристика виробничих ресурсів підприємства

Термін "потенціал" має своє походження від латинського слова "potentia", що означає "сила та потужність" [23].

Його перше спеціальне використання в фізиці полягало у визначенні "величини, яка відображає запас енергії тіла, що перебуває у даній точці силового поля" [24].

Однак цей термін також має загальнолітературне (переносне) значення, яке описує "сукупність всіх наявних можливостей та ресурсів у будь-якій сфері" [25]

Широкий спектр інтерпретацій цього поняття дозволяє його застосовувати в різних галузях людської діяльності. З економічного погляду, потенціал означає наявні ресурси суб'єкта господарювання, їхню оптимальну структуру та здатність до раціонального використання для досягнення поставлених цілей [26]. Економічний потенціал підприємства є основою для його тривалого функціонування та визначає ефективність його існування шляхом найбільш оптимального поєднання всіх наявних ресурсів.

За словами Л.В. Скоробагатої, економічний потенціал підприємства – це сукупність органічно пов'язаних ресурсів та їх здатність забезпечувати основні бізнес-процеси в умовах обмеженого ризику з метою досягнення економічної вигоди [49]. Поняття економічного потенціалу почало широко використовуватися в наукових дослідженнях у галузі економіки в 70-80 роки минулого століття.

У той період часу, економічний потенціал сприймався як можливість досягнення максимального рівня виробництва матеріальних благ [3]. Виробничий потенціал становить ключовий компонент економічного потенціалу промислового підприємства і відображає його здатність залучати та використовувати різні ресурси для досягнення максимального обсягу продукції або послуг.

Це також можна розглядати як сукупність ресурсів, які можуть виробляти певний обсяг продукції [44].

Наразі поняття "виробничий потенціал підприємства" є предметом вивчення та обговорення серед економістів. Існують обмежені дослідження цього питання, включаючи роботи Л.І. Абалкіна, І.І. Лукінова, Д.А. Чернікова, А.І. Анчішкіна, Е.П. Горбунова та інших. Найбільш розвинутими підходами до розуміння цього поняття є ресурсний та результативний підходи.

Початкова формулювання ідеї була пов'язана із створенням та розвитком концепції, базованої саме на ресурсному підході. Ця концепція послужила фундаментом для подальшого розвитку та удосконалення інших підходів до визначення даного поняття. До прихильників ресурсної концепції належать Л.І. Абалкін, І.І. Лукінов, Д.А. Черніков та інші дослідники.

Проте, розробників цієї концепції критикують за спрощеність підходу до визначення терміну "виробничий потенціал", оскільки виробнича система не є простою колекцією різних ресурсів. Таким чином, у більш пізніх наукових роботах автори звертають увагу на взаємозв'язок ресурсів при визначенні виробничого потенціалу, де економічний результат досягається через взаємодію цих ресурсів.

У загальному розумінні, виробничий потенціал підприємства може бути розглянутий з ресурсного підходу як сукупність різних ресурсів, що доступні в певному місці та часі, і які можуть бути використані для створення факторів виробництва та здатні виробляти конкретну кількість продукції.

За результативним підходом, виробничий потенціал визначається як можливі економічні результати, такі як обсяги виробництва, прибуток, показники ефективності використання ресурсів, робочий час тощо.

Цей підхід виник внаслідок еволюції концепції ресурсів та відрізняється тим, що "виробничий потенціал" не є простою сукупністю ресурсів, а визначається результатами діяльності підприємства, які проявляються у величині прибутку, показниках ефективності використання ресурсів і інших факторах.

Інший важливий аспект виробничого потенціалу як економічної системи - це їх взаємозамінність, яка має вирішальне значення для характеру та взаємозв'язків їхніх елементів. Вона робить елементи потенціалу конкурентоспроможними і грає ключову роль у їхньому розвитку, надаючи системі високий рівень надійності під час функціонування.

Взаємозамінність елементів виробничого потенціалу відкриває можливості для вибору ефективних способів виробництва продукції і раціонального використання ресурсів [38, с.13].

Призначення, саморепродукція та особливості структури виробничого потенціалу підприємств залізничного транспорту визначають його організацію та характеристики як складної економічної системи. До основних особливостей цього потенціалу належать:

- 1) *Інтегрованість*: всі складові цього потенціалу спрямовані на досягнення спільної мети, яка визначається для системи в цілому. Ця єдність досягається завдяки впровадженню принципів спільної цільової функції для виробничого потенціалу і кожного його елемента, а також застосуванню загальних критеріїв ефективності функціонування і розвитку окремих компонентів і всього потенціалу.
- 2) *Складність*: ця особливість виявляється в наявності багатьох компонентів, кожен з яких може включати в себе різні підкомпоненти. Наприклад, виробничий потенціал підприємств залізничного транспорту включає в себе велику кількість елементів, включаючи основні виробничі фонди, які в свою чергу містять робочі машини та обладнання, а це, в свою чергу, може включати в себе різноманітне технологічне обладнання, таке як металорізальні верстати, токарні верстати і т. д.
- 3) *Взаємозамінність та альтернативність*: ця характеристика визначається можливістю заміщення одних елементів іншими, які можуть включати в себе нове обладнання, технології, джерела енергії, інформаційні ресурси і методи управління та виробництва. Ступінь альтернативності залежить від різних факторів, таких як економічна ситуація, рівень розвитку

- виробничого потенціалу та особливості господарської системи. Треба також зазначити, що хоча теоретично елементи можуть заміщати один одного нескінченно, існує певна межа взаємозамінності. Ця характеристика допомагає зберегти баланс між різними компонентами потенціалу;
- 4) *Взаємодія та взаємозв'язок* компонентів виробничого потенціалу полягає в співпраці різних чинників, таких як матеріальні, людські та нематеріальні, для досягнення виробничої ефективності. Зміна будь-якого з цих компонентів вимагає зміни інших, щоб досягти значущого покращення виробничого потенціалу. Максимальна ефективність досягається тільки при одночасній модернізації всіх його складових;
 - 5) *Здатність* до постійного розвитку полягає в здатності активно впроваджувати нові технологічні ідеї в виробництві. Підприємства залізничного транспорту, які мають вищий рівень науково-технічної компетенції, є більш ефективними і мають більші можливості для розвитку;
 - 6) *Гнучкість* вказує на здатність перетворення виробничої системи для випуску нової продукції та використання різних матеріалів без кардинальних змін у її матеріально-технічній базі. Збільшення гнучкості виробничого потенціалу особливо важливе в умовах нестабільного ринку, змін обсягів та структури попиту та швидкого науково-технічного прогресу;
 - 7) *Класовий характер* визначає масштаби та структуру виробничого потенціалу. В контексті економічної теорії, метою капіталу є здобуття постійного джерела прибутку та формування засобу впливу на робочий клас;
 - 8) *Потужність* представляє собою кількісну оцінку ефективності структурних підприємств залізничного транспорту в межах галузі та національного господарства. Вона виступає важливим зв'язком між

виробничим потенціалом, науково-технічним і економічним потенціалом суспільства.

1.2 Основні аспекти та теоретичні засади управління виробничими ресурсами підприємства

Управління виробничими ресурсами підприємства є ключовим аспектом для забезпечення його ефективності та конкурентоспроможності. Основні аспекти управління виробничими ресурсами охоплюють планування, організацію, контроль та оптимізацію використання матеріальних, людських, фінансових та інформаційних ресурсів.

1. **Планування** : Визначається потреба в ресурсах, заснована на виробничих цілях. Ефективне планування включає прогнозування попиту, планування закупівель та розробку бюджетів.

2. **Організація** : Структурування ресурсів для оптимальної роботи. Включає розподіл відповідальностей, управління ланцюгами постачання та оптимізацію процесів.

3. **Контроль** : Моніторинг використання ресурсів для забезпечення їх ефективного використання. Включає в себе відстеження запасів, оцінку продуктивності та моніторинг витрат.

4. **Оптимізація** : Постійне вдосконалення використання ресурсів для зниження витрат і підвищення ефективності. Застосування методів лінійного програмування, аналізу часових рядів та інших статистичних методів.

Теоретичні засади управління виробничими ресурсами базуються на принципах системного аналізу, управлінського обліку, логістики та стратегічного планування. Сучасні підходи включають теорію обмежень, концепцію Lean, Six Sigma та інші методології для покращення продуктивності та зменшення витрат.

Використовуючи цей метод, керівництво підприємства зможе встановити сильні та слабкі сторони управління ресурсами і визначити шляхи для її подальшого розвитку.

2 ОЦІНКА ТА АНАЛІЗ УПРАВЛІННЯ ВИРОБНИЧИМ РЕСУРСАМИ ВАНТАЖНОГО ВАГОННОГО ДЕПО

2.1 Загальна характеристика виробничо-господарської діяльності вантажного вагонного депо

В даній дипломній роботі будемо досліджувати вантажне вагонне депо (далі - ВЧД), яке є частиною Регіональної філії «Придніпровська залізниця». Це депо було створено відповідно до закону України "Про залізничний транспорт" в 1996 році і підпорядковане Міністерству інфраструктури України та начальнику залізниці.

На момент створення депо воно займалося ремонтом 2-х вісних вагонів вантажного парку та мало наступні підрозділи: складальну дільницю, колісну дільницю, адміністративний корпус, деревообробну дільницю, їдальню, котельню, кузню, інструментальну дільницю, контрольний пункт автогальм і цех експлуатації, який мав два пункти технічного обслуговування вантажних вагонів (ПТО).

Це вагонне депо має свій власний баланс, який входить в узагальнений баланс Служби вагонного господарства. Депо є самостійним платником податків, окрім тих, які є обов'язковими згідно з чинним законодавством.

Основним обліковим документом вагонного депо є паспорт вагонного депо, який відображає стан депо та його підрозділів на 1 січня кожного року згідно з нормативно-технічними документами.

Структура вагонного депо включає в себе основні ремонтні дільниці, пункти технічного обслуговування вантажних вагонів (ПТО) в різних містах, а також механізовані вагоноремонтні пункти, що здійснюють підготовку вагонів під навантаження.

Загальна площа території вагонного депо становить 32500 м², на якій розміщені будівлі та приміщення загальною площею 13774 м². Для полегшення роботи ремонтників встановлено електропристрої зі споживанням 6900 тис. кВт.

годин, які постійно наростають і за останні роки збільшилися на 12,7%. Це дозволяє проводити значні обсяги робіт з мінімальним числом працівників, які займаються плановими видами ремонтів.

Управління ВЧД має лінійно-функціональну структуру, яка сприяє ефективному управлінню. Вона включає в себе апарат лінійного управління, а також апарат функціонального управління, які спільно працюють для досягнення результатів виробництва.

Начальник депо вирішує питання діяльності свого структурного підрозділу відповідно до вимог законодавства та наказів вищих інстанцій.

Ця структура дозволяє ефективно управляти вагонним депо і забезпечувати якісний ремонт вагонів і контейнерів.

Робота в вагонному депо залежить від ключових посад - майстра та бригади ремонтників, які активно сприяють виконанню основних завдань, необхідних для правильної роботи депо.

Майстер повинен забезпечити:

1. Виконання планових завдань з обсягом виробництва та високою якістю робіт.
2. Постійне підвищення продуктивності праці та покращення якісних показників.
3. Максимальне використання виробничих площ і обладнання.
4. Ефективне витрачання ресурсів, включаючи матеріали та грошові кошти.
5. Використання робочої сили відповідно до вимог технологічного процесу.
6. Дотримання трудової та виробничої дисципліни.
7. Впровадження передових технологічних процесів та методів праці.
8. Створення сприятливих умов для виконання роботи.
9. Регулярний перегляд норм виробітку та розцінок.
10. Використання обґрунтованих технічно-економічних норм.

У відповідному цеху проводять ревізію, заміну або відновлення окремих вузлів і деталей, а також випробування та регулювання, що забезпечує надійність рухомого складу для різних видів ремонту.

Бухгалтерія відповідає за фінансування, облік та контроль виробничо-господарської діяльності.

Планово-економічний відділ планує та аналізує виробничо-господарську діяльність, розробляє та впроваджує заходи щодо наукової організації праці та систем оплати.

Описана організаційна структура вантажного вагонного депо залізниці є прикладом функціональної структури. Ось чому:

Спеціалізація за функціями: Кожен відділ спеціалізується на певній функції, наприклад, технічне обслуговування, експлуатація, безпека, логістика, фінанси, кадри тощо.

Ієрархічність: Існує чітка ієрархія з директором депо на вершині, за яким слідують його заступники та керівники відділів, які керують своїми підрозділами.

Ефективність управління: Кожен відділ має свої цілі та завдання, що сприяє чіткому розподілу обов'язків та відповідальності. Це дозволяє керівництву ефективно управляти різними аспектами діяльності депо.

Легкість координації: Функціональна структура сприяє координації між різними відділами, оскільки кожен відділ розуміє свої ролі та обов'язки і може легко співпрацювати з іншими для досягнення спільних цілей.

Спеціалізація та професіоналізм: Співробітники в кожному відділі зазвичай мають спеціалізовані знання та навички, що стосуються їх конкретної області, що підвищує рівень професіоналізму та ефективності.

Функціональна структура добре підходить для великих організацій з чітко визначеними, стабільними і повторюваними операціями, де важлива спеціалізація та ефективне управління. Вона також дозволяє легко масштабувати діяльність, додаючи нові відділи або розширюючи існуючі при зростанні організації.

Функціональна організаційна структура, як і будь-яка інша модель, має свої позитивні аспекти та недоліки.

Позитивні аспекти:

Спеціалізація: Кожен відділ фокусується на конкретній функції, що сприяє глибокому розумінню та ефективності в своїй області. Це може вести до високої продуктивності та якості роботи.

Чітка ієрархія та лінії відповідальності: Легко зрозуміти, хто за що відповідає, що знижує ризик дублювання роботи і плутанини.

Ефективне управління: Керівники мають глибоке розуміння своєї спеціалізованої області, що дозволяє ефективно управляти своїми підрозділами та приймати обґрунтовані рішення.

Координація та співпраця: Функціональні відділи можуть легко співпрацювати над загальними проектами, оскільки кожен знає свою роль і область відповідальності.

Недоліки:

Силосування: Спеціалізація може призвести до створення "силосів", де відділи діють ізольовано від решти організації. Це може ускладнити спілкування та співпрацю між різними відділами.

Жорсткість: Функціональна структура може бути досить жорсткою, що ускладнює адаптацію до змін у зовнішньому середовищі та інновацій.

Конфлікти інтересів: Різні відділи можуть мати різні цілі та пріоритети, що може призвести до конфліктів інтересів і ускладнити ухвалення рішень на вищому рівні.

Обмеження перспективи: Співробітники можуть стати настільки зосередженими на своїй вузькій спеціалізації, що втрачають ширший контекст та можливість інноваційного мислення.

Внутрішня конкуренція: Відділи можуть змагатися за ресурси та увагу вищого керівництва, що може спричинити внутрішню конкуренцію замість співпраці.

У кінцевому підсумку, вибір структури залежить від розміру організації, її цілей, культури та зовнішнього середовища. Деякі організації можуть навіть обрати комбіновані або матричні структури, щоб згладити недоліки чисто функціональної моделі.

Оптимальна структура для вантажного вагонного депо залізниці залежить від багатьох факторів, включаючи розмір депо, обсяг роботи, географічне розташування, технологічні можливості, а також специфіку залізничного транспорту в країні. Однак, можна розглянути кілька структурних моделей, які часто використовуються у великих операційних і технічних установах, таких як вантажні депо:

1. Функціональна структура:

Як уже згадувалося, це традиційний варіант, де кожен відділ спеціалізується на певній діяльності (технічне обслуговування, експлуатація, безпека тощо). Ця структура може бути ефективною для стабільних депо з чітко визначеними, повторюваними процесами.

2. Матрична структура:

У матричній структурі співробітники мають двох керівників - одного за функціональним напрямком (наприклад, технічне обслуговування) та іншого за проектом або продуктом (наприклад, модернізація вагонного парку). Це може забезпечити більшу гнучкість та сприяти кращій співпраці між різними функціональними відділами.

3. Дивізійна структура:

Депо може бути поділено на дивізіони, кожен з яких відповідає за певний тип вагонів або певну географічну зону. Кожен дивізіон може мати власні функціональні підрозділи. Це може бути корисно для великих депо з різноманітною операційною діяльністю.

4. Горизонтальна структура:

Ця менш ієрархічна модель фокусується на процесах та робочих потоках замість традиційних відділів. Вона може сприяти більшій гнучкості, інноваціям та швидкій адаптації до змін. Це може бути корисним для депо, які швидко розширюються або впроваджують нові технології.

5. Мережева структура:

У мережевій структурі депо може взаємодіяти з різними зовнішніми постачальниками та партнерами для виконання своїх функцій. Це може бути ефективним для депо, які залежать від широкої мережі вендорів та підрядників.

Вибір оптимальної структури:

Вибір найкращої структури залежить від специфіки депо та його стратегічних цілей. Важливо враховувати такі фактори, як:

Розмір та масштаб операцій: Більші та більш складні депо можуть вимагати більш гнучкої або дивізіональної структури.

Технологічні потреби: Якщо депо активно впроваджує нові технології, може бути корисною горизонтальна або матрична структура.

Зовнішнє середовище: Якщо депо працює в швидко змінному або конкурентному середовищі, гнучкіші структури можуть бути більш ефективними.

Корпоративна культура та стиль управління: Стиль управління та корпоративна культура також відіграють важливу роль у визначенні найкращої структури.

Загалом, оптимальна структура буде тією, яка найкраще відповідає потребам та цілям конкретного вантажного депо, при цьому забезпечуючи ефективність, гнучкість та можливість адаптації до майбутніх змін.

Виробничі, трудові і економічні відносини між працівниками та адміністрацією регулюються колективним договором.

У колективному договорі визначаються форми оплати праці, норми праці, тарифи, посадові оклади, надбавки, доплати, премії та інші стимули, з урахуванням законодавства та колективних угод.

Соціально-економічні питання, нормування праці та заробітної плати, обслуговування працівників вирішуються адміністрацією спільно з профспілковим комітетом.

Для досягнення поставлених завдань, вагонне депо спільно з відповідними службами здійснює підготовку кошторису витрат, виконує ремонт рухомого

складу, забезпечує ефективну роботу в умовах ринкових відносин і дотримання трудового законодавства.

Депо може діяти від імені залізниці, укладаючи угоди і договори, маючи майнові та особисті права, вживаючи заходи для вирішення судових спорів, подаючи позови та відповіді на позовні заяви згідно з дорученням, виданим начальником залізниці.

Залучення фахівців для глибокого аналізу конкретних умов та потреб вантажного залізничного депо може допомогти в адаптації цих пропозицій під конкретні вимоги та можливості.

2.3 Факторний аналіз складових системи управління виробничими ресурсами вантажного вагонного депо

Факторний аналіз складових системи управління виробничими ресурсами вантажного вагонного господарства є ключовим інструментом для оптимізації роботи та підвищення ефективності використання ресурсів. Вантажні вагони є важливою частиною логістичних ланцюгів, і їхня ефективність безпосередньо впливає на загальну продуктивність та вартість перевезень.

Основною метою факторного аналізу в цій сфері є виявлення основних факторів, які впливають на роботу системи управління виробничими ресурсами, а також оцінка ступеня їх впливу. До таких факторів зазвичай відносять:

Технічний стан вагонів: Це включає оцінку фізичного стану вагонів, їх віку, необхідності ремонту та модернізації. Технічний стан безпосередньо впливає на безпеку перевезень та наявність вагонів у роботі.

- 1) Доступність ресурсів: Важливим є аналіз наявності та потреб у ресурсах, таких як запчастини, паливо, та інші матеріали, необхідні для утримання вагонів у робочому стані.
- 2) Логістичні процеси: Ефективність планування та координації перевезень, оптимізація маршрутів, та швидкість обробки вагонів на станціях.

- 3) Ринкові умови: Вплив попиту та пропозиції на вантажні перевезення, зміни у законодавстві, тарифи та конкуренція.
- 4) Людський фактор: Кваліфікація та мотивація персоналу, що обслуговує вагони, а також ефективність менеджменту.
- 5) Технологічні нововведення: Впровадження новітніх технологій у сфері обслуговування та ремонту вагонів, а також у системі управління та моніторингу.

Розуміння та аналіз цих факторів дозволяє підприємствам розробляти стратегії, спрямовані на підвищення надійності вагонного парку, зниження витрат на утримання та ремонт вагонів, підвищення ефективності використання ресурсів та покращення загальної продуктивності транспортних операцій. Важливо враховувати, що успішне управління виробничими ресурсами вимагає не тільки аналізу окремих факторів, але й розуміння їх взаємозв'язку та впливу одне на одного. Такий комплексний підхід дозволяє створити ефективну та гнучку систему управління, здатну адаптуватися до змін умов ринку та технологічних нововведень.

Продовжуючи тему факторного аналізу в системі управління виробничими ресурсами вантажного вагонного господарства, важливо розглянути додаткові аспекти:

- Екологічні норми та стандарти: Сучасні вимоги до екологічної безпеки і зменшення впливу на довкілля змушують ВЧД адаптувати свої вагони та процеси до нових стандартів. Важливо аналізувати, як екологічні регуляції впливають на експлуатацію вагонного парку та які інвестиції потрібні для відповідності цим нормам.
- Інфраструктура: Стан залізничної інфраструктури, доступність ремонтних баз та сервісних центрів також є критичними факторами. Необхідно забезпечувати регулярний технічний огляд та обслуговування вагонів, а також мати можливість швидко реагувати на будь-які несподівані поломки або аварії.

- Фінансові ресурси: Ефективне управління фінансами, включаючи бюджетування на ремонт та модернізацію вагонів, страхування та інші витрати, є важливим для забезпечення безперебійної роботи вагонного господарства. Оптимізація витрат дозволяє не тільки підвищити ефективність, але й знизити кінцеву вартість перевезень для клієнтів.
- Інновації та розвиток технологій: Застосування інноваційних рішень, таких як автоматизовані системи управління, GPS-моніторинг, датчики стану вагонів, може суттєво підвищити прозорість, контроль та ефективність управління вагонним парком. Це дозволяє не тільки оптимізувати використання ресурсів, але й підвищити рівень безпеки та надійності перевезень.
- Корпоративна культура та політика: Нарешті, не можна ігнорувати вплив корпоративної культури та внутрішньої політики ВЧД на управління ресурсами. Мотивація персоналу, якість менеджменту, ставлення до інновацій та розвитку, а також взаємовідносини з партнерами і регуляторами значно впливають на ефективність всієї системи.

Враховуючи важливість цих детермінантів, рекомендується впровадити комплексний підхід до управління виробничим потенціалом, який би об'єднував стратегічне планування, оперативне управління ресурсами, інноваційний розвиток та постійне вдосконалення.

Такий підхід дозволить не тільки реагувати на поточні виклики, а й прогнозувати майбутні тенденції, адаптуватися до змін та впроваджувати передові практики для досягнення довгострокового успіху.

Врешті-решт, глибоке розуміння та ефективне управління ресурсним і інноваційним потенціалом стає не просто перевагою, а необхідністю для підприємств, які прагнуть досягти виняткових результатів у своїй галузі.

3 ОБҐРУНТУВАННЯ НАПРЯМІВ УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ВИРОБНИЧИМИ ЗАСОБАМИ ВАНТАЖНОГО ВАГОННОГО ДЕПО

3.1 Напрямки удосконалення управління виробничим потенціалом підприємства

Управління виробничими засобами вантажного вагонного депо є складним завданням, що вимагає постійного удосконалення та оптимізації. Сучасний економічний контекст ставить перед вагонними депо високі вимоги, серед яких ефективність, швидкість обслуговування, безпека руху, а також екологічність. Щоб відповідати цим вимогам, необхідно постійно шукати нові напрями удосконалення управління виробничими засобами.

Перш за все, важливим аспектом є впровадження сучасних інформаційних технологій. Це може включати автоматизацію процесів, впровадження систем управління базами даних, ERP-систем, які дозволяють планувати, аналізувати та оптимізувати робочі процеси. Також важливою є інтеграція систем моніторингу стану вагонів, що дозволить оперативно реагувати на будь-які несправності та запобігати аварійним ситуаціям.

Другим напрямом удосконалення є оптимізація логістики та розподілу ресурсів. Це може включати розробку ефективних маршрутів переміщення вагонів, оптимальне розміщення запасів та ресурсів, а також впровадження принципів "стрункого виробництва" для мінімізації втрат і підвищення ефективності.

Третім важливим елементом є підвищення кваліфікації персоналу. Оскільки технології постійно змінюються, важливо забезпечити регулярне навчання та розвиток навичок працівників. Це не тільки підвищить ефективність роботи, але й забезпечить більшу безпеку на робочому місці.

Крім того, необхідно звернути увагу на екологічні аспекти управління виробничими засобами. Це може включати впровадження енергоефективних

технологій, оптимізацію використання палива, а також рециклінг та утилізацію відходів.

Для вагонного депо важливо зосередитися на зміцненні своїх сильних сторін, мінімізації слабкостей, використанні можливостей для росту та підготовці до можливих загроз. Це може включати інвестиції в модернізацію, розробку стратегічних партнерств, та пошук міжнародної підтримки для відновлення.

На підставі проведеного аналізу було ідентифіковано основні негативні аспекти, які впливають на роботу організації. Проведення SWOT-аналізу дозволяє визначити та нівелювати потенційні ризики, що можуть виникнути у процесі розширення діяльності підприємства.

У контексті розвитку ринкових відносин, важливим є навик аналітичної оцінки економічної інформації та прийняття обґрунтованих інвестиційних рішень з метою забезпечення прибутковості.

На даний час для ВЧД значущим є вибір оптимальної структури ресурсів для забезпечення більш ефективної роботи підприємства та виявлення основних методів підвищення ресурсного потенціалу у умовах зростаючої конкуренції не лише на національному, а й на міжнародному рівні.

Матеріальні ресурси ВЧД, як і будь-якого іншого підприємства, є обмеженими та часто потребують ефективного та раціонального використання. Стратегічне управління матеріальними ресурсами передбачає мінімізацію витрат на матеріали, підвищення продуктивності виробництва, зниження та ліквідацію втрат, а також використання вторинних ресурсів та їх відходів.

Вантажне депо є інтенсивною галуззю, що потребує значних технічних та технологічних ресурсів. Ефективне управління цими ресурсами є критичним для розвитку підприємства та підтримання її конкурентних переваг. Недостатність або неефективне використання ресурсів може стримувати подальший розвиток.

Підвищення ефективності використання ресурсного потенціалу можливе завдяки співпраці з провідними науково-дослідними інститутами, які забезпечують високий рівень розробок. Така співпраця дозволить швидко впроваджувати інноваційні ідеї у кінцевий продукт.

3.2 Оцінка ефективності заходів зміни організації виробництва

Аналізуючи переваги та недоліки вантажного вагонного депо та виходячи з того, що процес ремонту рухомого складу та його компонентів стає дедалі капіталоемким, ми дійшли висновку, що для збільшення ефективності використання ресурсів важливо здійснити зміни у структурі технології ремонтної діяльності.

Визначаємо партійний метод виробництва як оптимальний, де колісні пари, що проходять обробку, мають бути переміщені групами або індивідуально залежно від дефектів та потреб у ремонті (з заміною, без замін чи для утилізації), в той час як компоненти пересуваються групами між стаціонарними одиницями або індивідуальним обладнанням у відповідності з технічними вимогами їхньої обробки.

Запровадження цього методу сприятиме підвищенню продуктивності та якості ремонтних робіт, покращенню використання обладнання і розширенню робочого простору цеху, а також скороченню часу ремонтного циклу.

Для досягнення передових техніко-економічних результатів необхідно зосередитися на ключових аспектах під час розроблення технічного процесу механічного відділу:

- Концентрація обробних операцій, яка досягається завдяки одночасній роботі декількох інструментів над різними поверхнями деталі на одному верстаті, що в свою чергу реалізується через введення у виробництво револьверних і багаторіцевих верстатів, напівавтоматів та багатошпіндельних свердлильних машин. Така концентрація сприяє зниженню часу обробки компонентів і збільшенню інтенсивності процесів завдяки використанню швидкорізальних і високопотужних методів різання;
- Мінімізація допоміжного часу обладнання шляхом механізації та автоматизації окремих процесів, використання швидкодіючих пневматичних, гідравлічних та електромагнітних пристроїв для фіксації

деталей, та автоматизації керування верстатами, а також через застосування гідрокопіювального обладнання та різноманітних обмежувачів руху;

- Використання високопродуктивного спеціалізованого обладнання, універсальних і агрегатних верстатів, а також автоматичних ліній для обробки вагонних компонентів у цеху;
- Впровадження групових та потокових методів виробництва;
- Застосування інноваційних методів для отримання заготовок з мінімізацією простоїв;
- Використання високоякісних інструментів з швидкорізальної сталі, твердих сплавів, металокераміки для забезпечення високих режимів різання, точності та якості обробки.

Згідно з цим у механічному цеху створюють спеціалізовані виробничі (наочно-замкнуті та групові) дільниці та лінії для обробки деталей по основним групам: букси, підшипники, компоненти тягової гальмівної системи та інші необхідні елементи.

Визначаємо кількість потрібного технологічного обладнання для вагоноремонтного цеху.

До ключових елементів устаткування механічного відділу належать обладнання для обробки металу, що використовуються в різноманітних технологічних процесах обробки компонентів.

Додаткове устаткування, таке, як настільні машини, точильні пристрої та преси, не є предметом підрахунку, а обирається комплексно компанією.

Обсяг машин для обробки металу, який потрібен для виготовлення компонентів згідно з певною виробничою програмою, визначається різними методами.

Залежно від характеру виробництва, стадії проектування та необхідної точності, обчислення можуть бути проведені за допомогою точних або приблизних методів.

У масовому виробництві, де через широкий асортимент оброблених елементів не вистачає достатньої кількості інформації для точного обчислення, застосовують приблизний метод обчислення.

Механічний відділ вагоноремонтного заводу є частиною відділу виробництва серійних виробів, тому обчислення устаткування для обробки металу для нього виконується за допомогою приблизного методу.

Основний метод визначення потреби в машинах - це метод обчислення за техніко-економічними показниками, який включає:

- а) інтенсивність роботи з обробки однієї тони деталей;
- б) 12-місячний вихід продукції з однієї встановленої машини за прийнятий режим роботи;
- в) 12-місячний вихід продукції на одну машину у фінансовому виразі.

Кількість машин для обробки металу за показниками машиномісткості (трудомісткості) обробки однієї тони деталей:

$$N_{вчд} = (K_{куз} \times Q_{куз} \times H_{нок} + K_{л} \times Q_{л} \times H_{л} + Q_{пр} \times H_{пр}) / F_{об} \quad (3.1),$$

де $N_{вчд}$ – розрахункова кількість машин механічного відділу;

$K_{куз}$ – коефіцієнт, який враховує частку ваги, які направляються ковальським відділом до механічного для машинної обробки, 0,53-0,55;

$Q_{куз}$ – загальна річна вага ковальських виробів, вироблених ковальським відділом;

$H_{нок}$ - трудомісткість обробки однієї тони ковальських виробів, приймається - 26 машин*год;

$K_{л}$ – коефіцієнт, що враховує частку ваги лиття, яке направляється ливарним відділом до механічного для машинної обробки, 0,2-0,26 ;

$Q_{л}$ - загальна річна вага придатного литва, випущеного відділом, т;

$H_{л}$ - трудомісткість машинної обробки однієї тони лиття, складає 22 машин*год;

Q_{np} – загальна вага матеріалу, що надходить до механічного відділу зі складу для виготовлення різних дрібних деталей, т;

H_{np} – трудомісткість обробки однієї тони металу, приймається 85-90 машин*год

$F_{об}$ – дійсний річний фонд часу роботи машини, рівний 3847,7 годин.

$$\begin{aligned} N_n &= (0,54 \times 11213,7 \times 26 + 0,25 \times 5491,6 \times 22 + 448,6 \times 90) / 3847,7 = \\ &= (157440,8 + 30203,8 + 40369,5) / 3847,7 = 59,3 \text{ верстатів.} \end{aligned}$$

Приймаємо $N_{mn} = 60$ верстатів.

В цьому випадку маємо коефіцієнт завантаження обладнання:

$$\begin{aligned} K_3 &= N_n / N_{mn} & (3.2), \\ K_3 &= 59,3 / 60 = 0,94 \end{aligned}$$

Склад і його кількість заносимо в табл. 3.3

Встановлюємо компоновку та кількість працівників необхідних для даної ділянки.

усіх критеріїв, ініціатива виглядає фінансово обґрунтованою та вартою для реалізації. Аналіз підтвердив, що ключові активи виробництва формують основу матеріально-технічного забезпечення будь-якої сфери, особливо у промисловості. Інтенсифікація цих активів сприяє зростанню економічного потенціалу та виробничих можливостей галузі, підвищенню продуктивності. Це, у свою чергу, веде до збільшення обсягів виробленої продукції, що істотно впливає на удосконалення процесу розширеного відтворення та адекватного формування ключових економічних пропорцій.

Для досягнення максимальної економічної користі та ефективності від використання основних фондів, важливо не тільки уважно слідкувати за їхнім технічним станом, але й залучати кваліфікованих експертів для проведення комплексних ремонтів; аналізувати ринки виробництва; інтегрувати професіоналів з маркетингу; підвищувати спеціалізацію у виробництві; імплементувати інноваційні технології тощо.

1. Ключовим елементом, який обґрунтовує призначення інвестиційних ресурсів переважно на технічне оновлення та модернізацію підприємств, є науково-технічний розвиток. Використовуючи практичні досягнення цього розвитку, стратегії відновлення основних виробничих активів забезпечують оновлення та модернізацію технічної та технологічної бази підприємств відповідно до сучасних стандартів. Зміст проектних рекомендацій полягає у заміні застарілого обладнання на більш сучасне, що за даними експертів призведе до:

- зниження видатків на електроенергію;
- скорочення кількості працівників у виробничій сфері;
- підвищення ефективності ремонтних робіт.

2. Загальна сума інвестицій у проект складає 143 443 тис. грн., період окупності інвестицій через зростання грошових потоків становить 2,8 року, індекс дохідності — 3,2, що є високим показником, тому ініціатива визнана фінансово обґрунтованою та рекомендованою до реалізації.

ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ

В роботі було досліджено напрямки удосконалення управління виробничими засобами вантажного вагонного депо.

Перший розділ магістерської роботи присвячений теоретичним основам управління виробничими ресурсами залізничних підприємств. Він містить три підрозділи, кожен з яких детально розглядає ключові аспекти теми.

У підрозділі 1.1 "Загальна характеристика виробничих ресурсів підприємства" визначається поняття "виробничий потенціал" та його важливість для економічної ефективності підприємства. Аналізуються різні види потенціалу, такі як основних активів, оборотних активів, нематеріальних активів, трудового та інноваційного, висвітлюючи їх вплив на виробничу систему.

Підрозділ 1.2 "Основні аспекти та теоретичні засади управління виробничими ресурсами підприємства" присвячено аналізу ключових компонентів управління виробничими ресурсами, включно з плануванням, організацією, контролем та оптимізацією.

Обговорюються теоретичні підходи та сучасні методології, які можуть застосовуватися для підвищення продуктивності та зменшення втрат.

В останньому підрозділі 1.3 "Методологічні підходи до оцінки ефективності управління виробничими ресурсами залізничних підприємств" розглядаються методи аналізу, що використовуються для оцінки ефективності управління ресурсами, і пропонуються рекомендації щодо їх покращення.

Усього розділ містить аналіз наукових джерел, детальну характеристику виробничих ресурсів і їх вплив на виробничий потенціал, а також стратегії та механізми для підвищення ефективності управління цими ресурсами.

Важливість дослідження обумовлена потребою оптимізації виробничого потенціалу вантажних вагонних депо для підвищення конкурентоспроможності та ефективності роботи в умовах сучасного ринку.

Другий розділ магістерської роботи пропонує глибоке занурення в управління ресурсами залізничних підприємств, з особливим акцентом на вантажні вагонні депо. Розглядаються ключові аспекти виробничо-господарської діяльності,

оцінює існуючі стратегії управління та розкладає систему управління на складові для факторного аналізу.

Кожен з підрозділів розділу пропонує унікальний внесок у розуміння і покращення управління виробничими ресурсами.

Підрозділ 2.1 вводить у специфіку виробничої діяльності вантажних вагонних депо. Описується важливість депо, як невід'ємної частини транспортної інфраструктури, що відіграє критичну роль у логістичних ланцюгах і національній економіці. Також проаналізовано складності завдань, які стоять перед депо, включаючи обслуговування, ремонт та оптимізацію вагонів.

Особлива увага приділяється потребі в ефективних стратегіях управління для підтримки безперервності та ефективності роботи, зменшення витрат та підвищення загальної продуктивності.

У підрозділі 2.2 аналізуються існуючі підходи до управління виробничими ресурсами в контексті вантажних вагонних депо. Оцінюються ефективність управління з точки зору планування, організації, контролю та оптимізації.

Обговорюються різні методи та інструменти, які можуть бути використані для поліпшення процесів управління, включаючи аналіз даних, технологічні інновації та стратегічне планування. Особлива увага приділяється визначенню і впровадженню критеріїв та показників ефективності, що дозволяють оцінювати і вдосконалювати управління виробничими ресурсами.

У третьому підрозділі розглядається виробничий потенціал депо з більш детальної перспективи. Використано факторний аналіз для розкладання системи управління на основні складові та оцінки їхнього впливу на загальну ефективність.

Обговорюються такі аспекти, як трудовий, інноваційний та виробничий потенціал, їхня інтеграція та взаємодія.

Значна увага приділяється не тільки кількісним, але й якісним характеристикам ресурсів, таким як гнучкість, взаємозамінність та здатність до розвитку.

Наголошуються на важливості постійного вдосконалення та адаптації системи управління до змінюваних умов та потреб ринку.

У кожному з цих підрозділів проводиться аналіз існуючого стану справ і пропонуються конкретні рекомендації та напрямки для покращення. Акцентується на необхідності інтегрованого підходу до управління, в якому всі складові системи взаємодіють та підтримують одна одну для досягнення оптимальних результатів.

У третьому розділі магістерської роботи розглядаються напрямки удосконалення управління виробничими засобами вантажного вагонного депо. У цьому розділі акцентується увага на складності завдання управління виробничими засобами та необхідності постійного удосконалення та оптимізації у відповідь на високі вимоги сучасного економічного контексту. Особливу увагу приділено таким аспектам, як ефективність, швидкість обслуговування, безпека руху та екологічність.

В кінцевому підсумку, аналіз підтверджує, що ключові активи виробництва є основою матеріально-технічного забезпечення, особливо у промисловості. Їх інтенсифікація сприяє зростанню економічного потенціалу, виробничих можливостей, підвищенню продуктивності та, відповідно, збільшенню обсягів виробленої продукції. Це впливає на удосконалення процесів відтворення та формування ключових економічних пропорцій, роблячи інвестиційну ініціативу фінансово обґрунтованою та вартісною для реалізації.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Ажаман І. А. Сутність та структура економічного потенціалу підприємства / І. А. Ажаман, О. І. Жидков. // Економіка та держава, 2018. – №4. – С. 22-25.
2. Герасимчук В. Г. Розвиток підприємств: діагностика, стратегія, ефективність. – К.: Вища шк., 2015. – 265 с.
3. Дзюбинська Х. М. Обґрунтування необхідності виявлення факторів впливу на рівень виробничого потенціалу підприємств / Х. М. Дзюбинська, М. В. Шашина. Матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції (м. Запоріжжя, 15-16 грудня 2017 р.) «Сучасні тенденції в економіці та управлінні» / Запоріжжя: ГО «Східноукраїнський інститут економіки та управління», 2017. – С.18-19.
4. Дзюбинська Х. М. Обґрунтування необхідності застосування систем ощадливого виробництва для підвищення ефективності промислових підприємств / Х. М. Дзюбинська, М. В. Шашина // Економіка та суспільство, 2018. – №18.
5. Дзюбинська Х. М. Оцінювання ефективності управління виробничим потенціалом підприємства за його складовими / Х. М. Дзюбинська, М. В. Шашина // Економічні студії, 2018. – №4.
6. Дзюбинська Х. М. Проблема оцінювання ефективності управління виробничим потенціалом підприємства / Х. М. Дзюбинська, М. В. Шашина // Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Львів, 27 жовтня 2018 р.)
7. «Інвестиційно-інноваційні моделі розвитку підприємств в умовах сучасної нестабільності» / Львів: Львівська економічна фундація, 2018.
8. Дзюбинська Х. М. Соціально-економічні фактори впливу на рівень виробничого потенціалу підприємств / Х. М. Дзюбинська, М. В. Шашина // Регіональна економіка та управління, 2017. – №5. – С. 53–57.
9. Економіка підприємства (Книга 1) / За заг. ред. П.В. Круша, К.В. Шелехова. – К.: Політехніка, 2011. – 660 с.

10. Економіка підприємства (Книга 2) / За заг. ред. П.В. Круша, К.В. Шелехова. – К.: Політехніка, 2011. – 630 с.
11. Економіка підприємства: Навч. посіб. / Калина А.В., Котвицький А.А., Стожок О.З. – К.: Знання України, 2007. – 324 с.
12. Економічна енциклопедія: У трьох томах. Т. 3 // Редкол.: ...С.В. Мочерний (відп. ред) та ін. – К.: Видавничий центр “Академія”, 2002. – 952 с.
13. Веб-портал Finance UA. URL: <https://finance.ua/ua/>
14. Романовська Ю.А. Критерії оцінювання розвитку стратегічного потенціалу підприємства // Економіка: проблеми теорії та практики. Збірник наукових праць. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2018. – С. 51–59.
15. Краснокутська Н.С. Потенціал підприємства: формування та оцінка : навч. посібник / Н.С. Краснокутська. - К.: Центр навч. літ-ри, 2015. - 352 с.
16. Формування та оцінювання потенціалу підприємства: навч. посібник / [Калінеску Т.В., Романовська Ю.А., Большенко С.Ф., Маслош О.В., Швець Н.В., Пчелинська Г.В, Кирилов О.Д.].- Луганськ: СНУ ім. В.Даля, 2017.-35 с.
17. Мягких І.М. Аналіз та оцінка використання ресурсного потенціалу в системі споживчої кооперації / І.М. М'яких // Актуальні проблеми економіки. – 2019. – №1(91). – С. 136–142.
18. Федонін О.С. Потенціал підприємства формування та оцінка / Федонін О.С., Репіна І.М., Олексюк О.І.-К.: КНЕУ, 2015.- 216 с.
19. Мець В.О. Економічний аналіз фінансових результатів та фінансового стану підприємства: Навч. посіб. – К.: Вища школа. – 2019. – 255с.
20. Макаренко М.В. Формування механізму управління ефективним функціонуванням підприємства. // Актуальні проблеми економіки – 2017 . - № 11– с.126-135.
21. Лахтіонова Л.А. Фінансовий аналіз суб'єктів господарювання: монографія.- К.: КНЕУ.- 2019.- 425с.
22. Губенко А. В. Значення трудового потенціалу для економічного розвитку підприємства / А. В.Губенко // Економіка і маркетинг в ХХІ сторіччі. – Ч.1. – 2017. – С. 78–80.

23. Ареф'єва О.В. Управління потенціалом розвитку промислових підприємств. /О.В. Ареф'єва, О.В. Коренков. – К. : Грот, 2019. – 200с.
24. Крамаренко Г.О. Фінансовий аналіз і планування.-Київ: Центр навч.л-ри,2015.- 224 с.
25. Артем'єв Б.В. Аналіз сучасних підходів до визначення сутності економічного потенціалу / Б.В. Артем'єв // Управління розвитком. - 2017. - № 2. - 105 с.
26. Ткаченко А.М. Трудовий потенціал - основний фактор у процесі виробництва / А.М. Ткаченко, Н.О. Зубарева // Економіка та підприємництво. Держава та регіони. - 2016. - № 3. - 353 с.
27. Прокопишин Л.М. Механізм формування та використання управлінського потенціалу на підприємствах машинобудування / Л.М. Прокопишин // Актуальні проблеми економіки. - 2019. - № 7. - 270 с.
28. Блонська В.І. / Засоби підвищення ефективності використання трудового потенціалу / В.І. Блонська // Науковий вісник НЛТУ України. - 2017. - Вип. 21.18.
29. Бова Т.В. Оцінка ефективності використання виробничого потенціалу сучасних промислових підприємств / Т.В. Бова // Економічний простір.- 2018.- № 12/2.- С.66-72.
30. Стельмах М., Крисько Ж. Основні методи оцінки конкурентоспроможності підприємства [Текст] / М. Стельмах, Ж. Крисько // „Економічний аналіз”. – 2017. – Вип. 1(17) – С. 287-292
31. Гончар О. І. Еволюція категорії «потенціал підприємства» та її роль в економічних дослідженнях / О. І. Гончар, Ю. Г. Галкіна // Вісник Хмельницького національного університету. – 2019. – 5. Т.3 – С. 245-247
32. Скриньковський Р. М. Діагностика конкурентоспроможності продукції підприємства. Проблеми економіки № 4, 2015. URL: http://www.problecon.com/export_pdf/problems-of-economy-2015-4_0-pages240_246.pdf
33. ЗАО «Харківський вагоноремонтний міський завод» (ЗАО ХВЗ) URL: hvz.com.ua/