

# ПРИНЯТИЕ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ В ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМАХ



**СЕРГЕЙ  
БРАГИНСКИЙ**  
МАДГТУ (МАДИ),  
кафедра  
«Менеджмент»,  
аспирант

**Эффективность управления зависит от комплексного применения многих факторов, не в последнюю очередь от процедуры принимаемых решений и их практического воплощения в жизнь. Но для того чтобы управленческое решение было действенным и эффективным, нужно руководствоваться определенными методологическими основами.**

Система поддержки принятия решений по управлению транспортными потоками будет характеризоваться следующими этапами:

1. Лицо, принимающее решение, определяет параметры моделируемой системы.
2. Осуществляется моделирование системы на основе определенных параметров, параметры записываются в базу данных, если это возможно.
3. Проводится анализ полученной модели (получение различных статистических данных, анализ экстремальных ситуаций и т.д.).
4. Обеспечивается постоянный обмен информацией между потоками и системой, т.е. конструктор может определять новые параметры моделируемой системы, которая в свою очередь будет изменяться. Этот этап дает возможность проанализировать влияние различных характеристик и факторов на дорожную сеть и транспортное движение.
5. Лицо, принимающее решение, выбирает оптимальное решение на основе данных, полученных в результате моделирования.

В параметры моделируемой системы входят параметры транспортного потока, дорожной сети и окружающей среды. Последние, в свою очередь, могут определять параметры дорожной сети и транспортного потока. Окружающая среда включает рельеф, погодные условия, растительность и сооружения, и все это непосредственно влияет как на автомобилиста и характер управления транспортным средством, так и на систему дорог и на все транспортное движение в целом, поэтому эти внешние факторы должны учитываться в системе поддержки принятия решения.

Принятие решений в транспортных системах — это наука и искусство. Часто руководитель не в состоянии проанализировать и четко осмыслить принятое решение, поскольку оно было принято интуитивно. Здесь полезно применять логические схемы, комплексно использующие нормативные и дескриптивные модели.

Основные задачи в области создания эффективной системы управления транспортной системы:

- взаимная увязка стратегий субъектов Российской Федерации с транспортной системой;
- увязка транспортной системы с ресурсообеспечивающими отраслями;
- развитие системы контроля и надзора на транспорте;
- развитие системы статистического учета на транспорте;
- создание системы мониторинга реализации федеральных целевых программ и стратегий;
- создание и развитие информационно-аналитической системы управления реализацией транспортной системы;
- создание и развитие автоматизированной информационно-аналитической системы управления транспортным комплексом.

Важным инструментом управления в транспортных системах является ее увязка с субъектами Российской Федерации. Основой управления транспортными системами служат федеральные целевые программы развития транспорта, региональные программы социально-экономического развития, а также региональные и муниципальные программы развития транспорта. Эффективное управление реализацией транспортной стратегии предполагает взаимное согласование этих программ на этапе их формирования.

Результатом должен быть общий стратегический план развития транспортной системы, предусматривающий реализацию мероприятий различных программ в рамках управления транспортными системами.

Большое значение при этом имеет увязка реализации мероприятий программ со схемами территориального планирования регионов, областей и городов.

Формирование системы взаимосвязанных мероприятий предполагает также разделение интересов и ответственности между Российской Федерацией, регионами и муниципалитетами, а также между государством и организациями.

Транспортная отрасль формирует системный заказ целому ряду отраслей промышленности, которые, с одной стороны, получают стимул к развитию, а с другой — становятся зависимыми от ритмичности управления в транспортных системах. Необходимо выработать согласованную последовательность развития всех задействованных в реализации транспортной стратегии отраслей промышленности.

Предстоит разработать программу развития российского производства материалов, машин и оборудования для транспортной системы Российской Федерации, предусматривающую меры по государственной поддержке их производителей

## АННОТАЦИЯ

Управленческое решение является стержнем решения практически любой проблемы в бизнес-процессах, в том числе в транспортных системах. В статье рассмотрены основные методы принятия управленческих решений в транспортных системах.

## КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Автомобиль, транспортный поток, система управления, транспорт, технологии.

## ANNOTATION

The administrative decision is a decision core practically any problem in business processes, including in transport systems. In article the main methods of adoption of administrative decisions in transport systems are considered.

## KEYWORDS

Car, transport stream, control system, transport, technologies.

посредством льготного лизинга необходимого оборудования и позволяющую обеспечить создание производства новых материалов с привлечением государственных инвестиций.

Должна быть разработана и принята эффективная организационная модель управления в транспортных системах, которая будет включать комплекс административных и экономических методов мотивации достижения целей. Создание этой модели потребует комплексных системных научных исследований и разработок.

В рамках организационной модели управления в транспортных системах должно быть сформировано соответствующее нормативное и методическое обеспечение.

Совершенствование системы основных методов принятия управленческих решений в транспортных системах целесообразно обеспечить по следующим направлениям:

- привлечение внебюджетных средств наряду с государственным финансированием для решения задач, связанных с реализацией управления в транспортных системах;
- использование современных финансовых инструментов и обеспечение большей гибкости при выборе схем реализации инвестиционных проектов;
- внедрение долгосрочных контрактов;
- создание механизма обратной связи для оценки степени удовлетворения потребностей пользователей;
- оптимизация распределения ресурсов по видам выполняемых работ;
- совершенствование конкурсных процедур и проведение гибкой ценовой политики;
- использование механизмов стимулирования развития предприятий транспортной отрасли и освоения новых материалов и технологий;
- привлечение высококвалифицированных специалистов в области финансов, управления и мотивации персонала;
- повышение эффективности и оперативности принятия управленческих решений.

Необходимо сформировать эффективную систему хозяйственного управления объектами и имуществом, остающимися в собственности государства. Кроме того, нужно решить вопросы, касающиеся совершенствования территориального звена управления транспортом и транспортной деятельностью, создания территориальных управляющих органов и разграничения полномочий между ними и федеральными органами управления транспортом с постепенным переносом значительной части управляющих функций на региональный уровень.

В состав организационной модели управления реализацией транспортной стратегией необходимо включить специальные механизмы и средства управления инновационным развитием. Это продиктовано инновационным характером самой стратегии. Указанные механизмы обеспечат создание техни-

ческих, финансовых, нормативно-правовых и организационных условий для инновационного обновления отрасли по всем направлениям деятельности. Одним из таких механизмов является создание сети инновационно-внедренческих центров, которые проводили бы сбор и систематизацию информации по инновациям на транспорте, экспертизу, сертификацию и внедрение лучших инновационных решений в области развития транспортной системы.

Развитие системы контроля и надзора на транспорте предполагает, помимо реализации функций соответствующей службы, решение функциональных задач, связанных с новыми целями транспортной стратегии. К их числу относится контроль и надзор за качеством транспортных услуг и выполнением мероприятий транспортной стратегии, эффективностью функционирования транспортной системы, работой систем платных услуг, безопасностью и экологичностью транспортной системы.

Большое значение имеет механизм усиления государственного контроля и надзора в сфере автомобильных перевозок с учетом разграничения полномочий различных контрольных и надзорных органов по обеспечению соблюдения всеми субъектами рынка автотранспортных услуг требований нормативных правовых актов.

Создание развитой системы статистического учета на транспорте является необходимым условием эффективного управления реализацией в транспортных системах. Согласованное развитие всех элементов транспортной инфраструктуры требует всестороннего анализа статистических данных и прогнозирования потребностей секторов экономики и населения в услугах транспорта. Для этого прежде всего необходимо создать систему статистического учета, которая должна включать наблюдение за параметрами, существенными для оценки индикаторов и показателей управления в транспортных системах. Создание такой системы позволит организовать эффективную обратную связь. Система статистического учета должна обеспечить разработку и мониторинг транспортно-экономического баланса, а также прогнозирование изменения грузовой базы и транспортных потоков. На этой основе могут быть сформированы оценки, необходимые для принятия оперативных решений по различным вариантам развития транспортной системы. Средства формирования таких оценок должны лечь в основу создания системы стратегического планирования на базе транспортно-экономического баланса и математического моделирования.

В рамках системы планирования должно быть предусмотрено создание системы долгосрочных контрактов, ориентированных на достижение нормативных показателей транспортно-эксплуатационного состояния объектов транспортной инфраструктуры, а также системы долгосрочного планирования дорожной деятельности.

В сфере дорожного хозяйства за период действия транспортной стратегии должно быть завершено развитие основной сети автомобильных дорог федерального значения и осуществлен постепенный переход к приоритетному развитию региональных и местных дорог, составляющих доминирующую часть сети автомобильных дорог общего пользования Российской Федерации. Таким образом, одной из важнейших организационных задач является распространение долгосрочного программно-целевого планирования на региональный и местный уровни управления.

Система целевых показателей и индикаторов транспортно-эксплуатационного состояния дорог и развития автодорожной сети должна быть внедрена на всех уровнях управления автомобильными дорогами.

Мероприятия по повышению эффективности планирования дорожной деятельности включают 4 основных блока:



1. Развитие системы долгосрочного программно-целевого планирования, ориентированной на достижение целевых показателей транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог и показателей развития сети автомобильных дорог.

2. Внедрение в систему программно-целевого планирования дорожной деятельности инновационного метода планирования, основанного на вариантном проектировании жизненного цикла автомобильной дороги.

3. Внедрение системы долгосрочных контрактов, ориентированных на достижение нормативных показателей транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог.

4. Совершенствование мониторинга технического и транспортно-эксплуатационного состояния сети автомобильных дорог, прежде всего на региональном и местном уровнях управления.

Создание системы мониторинга реализации федеральных целевых программ и проектов предполагает внедрение современных принципов и средств проектного управления. Необходимо создать вертикально-интегрированную систему календарного планирования, учета, контроля и управления системой проектов и программ, обеспечивающих реализацию Транспортной стратегии, возможность верхнему уровню управления контролировать интегральные показатели реализации проектов и программ в реальном времени с детализацией конкретных объектов.

Следующим шагом повышения эффективности управления является создание и развитие информационно-аналитической системы управления реализацией транспортной стратегии. Эта система должна обеспечить получение аналитической информации в различных формах по индикаторам и показателям, а также программ развития транспорта, как в территориальном, так и во временном разрезе, с разбивкой по объектам, узлам, направлениям и коридорам с их характеристиками.

Информационно-аналитическое обеспечение всех указанных функций управления должна обеспечить единая автоматизированная информационно-аналитическая система управ-

ления транспортным комплексом. В условиях возрастающей сложности стоящих перед отраслью задач повышение эффективности управления требует использования современных информационных и телекоммуникационных технологий, а повышение управляемости и контролируемости развития транспорта — принципиального улучшения информационного обеспечения и поднятия уровня автоматизации задач управления, прежде всего на уровень органов управления транспортным комплексом. Единая автоматизированная информационно-аналитическая система управления транспортным комплексом должна обеспечить повышение полноты и качества анализа эффективности развития транспортной инфраструктуры, контроля развития рынка транспортных услуг, экспорта транспортных услуг и реализации транзитного потенциала, а также повышение эффективности управления программами и проектами, снижение издержек взаимодействия органов управления транспортным комплексом с организациями, деятельность которых связана с транспортом, по обеспечению мониторинга безопасности и устойчивости транспортной системы и управления в чрезвычайных и кризисных ситуациях.

**Библиографический список:**

1. Васильченко Н.Г. *Современные системы управления предприятием: Учебно-практическое пособие.* — М.
2. *Краткий автомобильный справочник.* — 10-е изд., перераб. и доп. — М.: Транспорт, 2003. — 220 с.
3. Кабушкин Н.И. *Основы менеджмента: Учебное пособие.* — 5-е издание, стереотип. — Мн.: Новое издание, 2002. — 336 с.
4. *Правила перевозок грузов автомобильным транспортом: Издано в соответствии с Уставом автомобильного транспорта РСФСР.* — 2-е изд., доп. — М.: Транспорт, 2010. — 167 с. (Минавтотранс РСФСР).
5. *Справочник инженера-экономиста автомобильного транспорта / Под ред. С.Л. Голованенко.* — 3-е изд., переработанное и дополненное. — К.: Техника, 2011. — 351 с.

**VI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА**

**ТРАНСПОРТ  
РОССИИ**

**6 – 8 ДЕКАБРЯ 2012**  
Москва, Россия

Организатор: Министерство транспорта Российской Федерации  
 Генеральный партнер: РЖД  
 Генеральный банк: Внешэкономбанк  
 Генеральный спонсор: Федеральное агентство воздушного транспорта  
 Генеральный спонсор: ГТЭК  
 Спонсор: МАС, РСА  
 Генеральные информационные партнеры: АРТЕРА, РСА, РСА  
 В России: Транспортная неделя 2012

ТЕЛЕФОН: +7 (495) 988 18 00    E-MAIL: TRANSPORT@BUSINESSDIALOG.RU    WWW.TRANSWEEK.RU