

Г. А. Кононова,
д-р экон. наук, профессор,
Санкт-Петербургский государственный
инженерно-экономический университет;

М. Г. Григорян,
канд. экон. наук, доцент,
Санкт-Петербургский государственный
инженерно-экономический университет

ИННОВАЦИОННЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В УПРАВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНЫМИ ПРЕДПРИЯТИЯМИ

INNOVATIVE CHANGES IN TRANSPORT ENTERPRISE MANAGEMENT

В статье обосновывается необходимость разработки и внедрения комплекса методов сбалансированного управления, которые в определенной степени обеспечивают инновационные преобразования управленческой деятельности на транспортных предприятиях.

Necessity of working out and implementation of a complex of the balanced management methods which to a certain extent provide innovative transformations of administrative activity at transport enterprises is proved in the article.

Ключевые слова: инновационные изменения, сбалансированное управление, транспортная стратегия, свойства системы управления, параметрическая оценка состояния транспортного предприятия.

Key words: innovative changes, the balanced management, transport strategy, properties of a management system, parametrical estimation of transport enterprise condition.

ТРАНСПОРТ в Российской Федерации, как и в других развитых странах, является одной из крупных системообразующих отраслей национального хозяйства, имеющих тесные связи со всеми элементами экономики и социальной сферы. В настоящее время большое внимание со стороны государства направлено на развитие отечественного транспорта, что подтверждают такие программные документы, как: Федеральная программа «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» [2], Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. [1] и др. В [1], в частности, выделены три основополагающих фактора, оказывающих влияние на российскую экономику. К этим факторам относятся, во-первых, усиление глобальной конкуренции, охватывающей рынки товаров, услуг, капитала, и других факторов экономического роста, во-вторых, возрастание роли человеческого капитала в социально-экономическом развитии, в-третьих, активное использование источников экспортно-сырьевого типа.

На наш взгляд, следует выделить и четвертый фактор, влияющий на российскую экономику — недостаточное развитие транспортной системы. Иными словами, сегодняшние объемные и качественные характеристики транспорта и его инфраструктуры не позволяют в полной мере и эффективно решать задачи роста отечественной экономики.

Является неоспоримым вывод о том, что по мере дальнейшего развития страны, расширения ее внутренних и внешних транспортно-экономических связей, роста объемов производства и повышения уровня жизни населения значение транспорта и его роль в экономике страны и в решении проблем экономики общественного времени будут постоянно возрастать.

В [1] предлагается возможность реализации трех сценарных вариантов развития транспорта страны: инерционного, энерго-сырьевого и инновационного. На основании прогнозных данных по каждому из этих вариантов, приведенных в приложении к Транс-

юртной стратегии, мы попытались оценить тотенциальные изменения на рынке транспортных услуг с нескольких позиций. Выяснялось, в частности:

- насколько в результате реализации Гранспортной стратегии изменится объем транспортных услуг в целом и по отдельным дадам транспорта в частности;

- как трансформируется структура транспортногo рынка к 2030 г. с точки зрения федствления в нем отдельных видов транспорта;

- каковы финансовые гарантии развития транспортногo системы в каждом из трех ириантов развития;

- насколько полно могут быть решены сдельные проблемы, сформулированные в Гранспортной стратегии, при условии ее полнoй реализации.

Результаты выполненного анализа приедены в [7], а в настоящей статье представится целесообразным обратить внимание на юзможности финансирования решений, пре-(усмотренных в [1].

В ходе расчета показателей, приведенных в той части текста, которая посвящена яализу структуры и размеров финансирования, направленного на реализацию Транспортной стратегии, были использованы данные, [ринятые ее авторами для инновационного ларианта развития транспортногo системы траны. Общий объем капиталовложений в »азвитие транспортногo системы рассчитан [вторами Транспортной стратегии в ценах со- •ответствующих лет с учетом налога на добав- :енную стоимость и составляет по иннова- (ионному варианту развития 170,6 трлн руб. лснит заметить, что основной объем финан- ирования предполагается осуществлять из мбюджетных источников. Например, удель- ный вес капиталовложений за прогнозный [ериод по железнодорожному транспорту из «бюджетных источников составляет 88,6 % IT общего объема капиталовложений, по ав- омобильному транспорту этот показатель «вен 85,9 %. Инициативный характер источ- [ников финансирования порождает высокую леопределенность решения ее проблем. Ис- лючение составляют автомобильные дороги, лья которых только 27,7 % капиталовложений

предполагается обеспечить за счет внебюджетных средств, а также наземный городской электротранспорт и метрополитен. Для этих видов транспорта внебюджетные средства составляют соответственно 9,8 и 19,6 % общих капиталовложений.

Доля капиталовложений в развитие отдельных видов транспорта, по прогнозным данным, существенно отличается:

- автомобильный транспорт — 9,3 %;
- железнодорожный транспорт — 57,4 %;
- морской транспорт — 9,8 %;
- внутренний водный транспорт — 2,7 %;
- воздушный транспорт — 20,8 %.

Если сравнивать структуру финансирования с годовым объемом перевозок, прогнозируемым для отдельных видов транспорта в 2030 г., то становятся понятными принятые в Транспортной стратегии приоритеты. Однако соблюдение этих приоритетов, так же как и финансовая гарантия реализации Транспортной стратегии, не является достаточно надежным, поскольку прогноз финансовых потребностей на 20 лет вперед вряд ли можно охарактеризовать как точный. За этот период наверняка существенно изменятся требования к основным фондам транспорта и используемым технологиям. Производство автомобилей, работающих на альтернативном топливе, изменение требований к оснастке терминалов, появление новых типов высокоскоростного наземного пассажирского транспорта, совершенствование технологии (и, следовательно, состава используемых материалов) в дорожном строительстве и многие другие нововведения связаны с формированием на соответствующих рынках принципиально новых цен на объекты основных фондов и материальные ресурсы. Точно предугадать сегодня величину этих цен и соответственно возможный объем капиталовложений и материальных затрат — задача со многими неизвестными.

В результате нелинейности законов, по которым принимаются решения на экономических рынках, график динамики рыночных цен и других показателей деятельности транспортных предприятий подвержен «случайным блужданиям». В связи с этим можно вновь

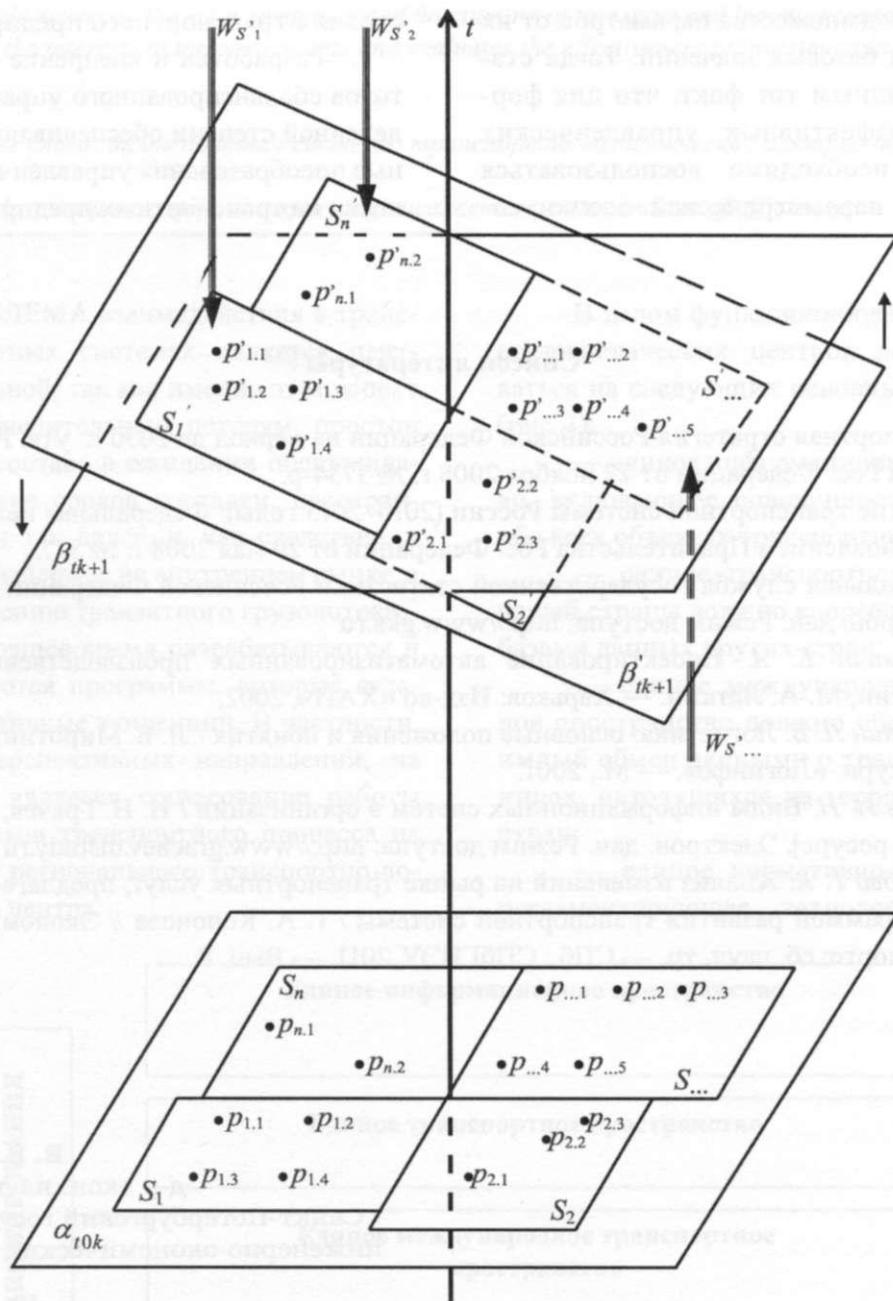


Рис. 1. Графическая модель сбалансированного управления транспортным предприятием

и в определенный момент времени t^k (t^M). Отклонение величин фактических параметров от нормативных $ApSi2(Ap \bullet)$ свидетельствует о нарушении социально-экономического процесса на транспортном предприятии, вызывающем негативные изменения в состоянии деловой организации.

Переход от существующего состояния к желаемому без разрушения экономики предприятия, который можно отобразить

записью $p^{t+1} \rightarrow p_{t+1}$, возможен при наличии определенных управленческих воздействий W_{sj} , $j=1 \dots k$ упорядоченных по силе своего влияния и дифференцированных по проекциям бизнеса S^j . На практике подобное возможно за счет целенаправленных компенсаторных воздействий в системе управления предприятием. При этом компенсаторные воздействия в системе сбалансированного управления являются функцией устранения отклонения ре-

гулируемого подмножества параметров от их желаемых или базовых значений. Тогда становится очевидным тот факт, что для формирования эффективных управленческих воздействий необходимо воспользоваться результатами параметрической оценки со-

стояния транспортного предприятия.

Разработка и внедрение комплекса методов сбалансированного управления в определенной степени обеспечивают инновационные преобразования управленческой деятельности на транспортных предприятиях.

Список литературы

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г.: утв. Распоряжением Правительства Рос. Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.
2. Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы): Федеральная целевая программа: утв. Постановлением Правительства Рос. Федерации от 20 мая 2008 г. № 377.
3. Федеральная служба государственной статистики Российской Федерации [Электронный ресурс]. Электрон, дан. Режим доступа: <http://www.gks.ru>
А. Дружинин Е. А. Проектирование автоматизированных производственных систем / Е. А. Дружинин, М. А. Латкин. — Харьков: Изд-во «ХАИ», 2002.
5. Миротин Л. Б. Логистика: основные положения и понятия / Л. Б. Миротин, Ы. Э. Тышбаев // Прил. к журн. «Логинфо». — М., 2001.
6. Грачев Н. Н. Виды информационных систем в организации / Н. Н. Грачев, М. А. Шевцов [Электронный ресурс]. Электрон, дан. Режим доступа: <http://www.grachev.distudy.ru>
7. Кононова Г. А. Анализ изменений на рынке транспортных услуг, предлагаемых государственной программой развития транспортной системы / Г. А. Кононова // Экономика и менеджмент на транспорте: сб. науч. тр. — СПб.: СПбГИЭУ, 2011. — Вып. 8.

УДК 656

В. В. Лукинский,
д-р экон. наук, профессор,
Санкт-Петербургский государственный
инженерно-экономический университет;

Ю. В. Малевич,
д-р экон. наук,
заведующая кафедрой таможенного дела,
Санкт-Петербургский государственный
инженерно-экономический университет

ПРОБЛЕМЫ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ

PROBLEMS OF AN ESTIMATION OF TRANSPORT-LOGISTICAL CENTERS FUNCTIONING

В статье рассматриваются основные компоненты функционирования транспортно-логистических центров, приводится методика согласования интересов участников и оценки эффективности инвестирования в транспортно-логистическом центре.