

УДК 336.006

В.В.Михайлов, Л.Н.Клепцова

## СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ СИСТЕМЫ РЕГИОНАЛЬНОГО ОБЩЕСТВЕННОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Эффективность любой социально-экономической организационной системы [1] определяется взаимосвязанным функционированием двух ее элементов – организационной структуры и организационно-экономического механизма управления.

В этой системе организационная структура является своего рода материальным носителем, матрицей организационных и экономических взаимодействий в процессе управления системой. При этом, организационная структура системы, формируясь в течение длительного времени в результате не всегда оптимальных административных решений в изменяющихся внешних экономических и политических условиях, в силу своего происхождения представляется весьма консервативной. Поэтому обоснованное совершенствование организационной структуры можно рассматриваться как один из приоритетных путей повышения эффективности функционирования региональных пассажирских автотранспортных систем.

Известно, что кроме производителя и потребителя услуг на современном рынке пассажирских автоперевозок действует третья сторона – государство, чьей задачей является регулирование рынка на всех уровнях. Это регулирование осуществляется на основе государственного законодательства.

Анализ подходов к совершенствованию организационных структур управления социально-экономическими системами показал [2], что могут быть выделены две основных разновидности этих структур.

К первой разновидности относятся организационные структуры, разрабатываемые в рамках программно-целевого подхода. Эти структуры сфор-

мированы по жесткому иерархическому принципу и устанавливают отношения между объектами системы административного типа. В такой организационной структуре круг обязанностей и ответственность каждого ее элемента, как и структура связей между ними, определены жесткими инструкциями, которые, вместе с тем, не могут в принципе предусмотреть всего разнообразия ситуаций.

В реальных условиях данный подход, как правило, приводит к возникновению смешанных функциональных проблемно-ориентированных структур управления. Учитывая отмеченные принципы построения этой разновидности структур, их можно определить, как жестко-ориентированные организационные структуры.

Достоинством рассматриваемого вида организационных структур представляется их высокая функциональность: связи между объектами системы определяются назначением и содержанием структуры, комплексом задач управления, для решения которых создается система.

Анализ опыта развитых стран [3], показывает, что организационные структуры рассматриваемой разновидности наиболее эффективно функционируют на микроуровне, в рамках определенного предприятия, фирмы, корпорации. Даже если предприятие или корпорация территориально рассредоточены, (что характерно для предприятий, выполняющих региональные междугородние пассажирские автоперевозки), жесткие административные связи между объектами и подсистемами внутри данной социально-экономической системы обеспечивают ее эффективное функционирование.

Вместе с тем, обязательное наличие иерархии и административных отношений между объектами конкретной автотранспортной системы создает значительные трудности при интегрировании в нее независимых в правовом отношении экономических объектов.

Таким образом, основным недостатком этой разновидности организационных структур управления является сам принцип их формирования с изначально определенными жесткими связями между объектами системы. Применительно к региональной системе междугороднего пассажирского автотранспорта использование такой организационной структуры ведет к значительным проблемам, связанным с привлечением предприятий различных форм собственности к выполнению перевозок.

В условиях социалистической системы хозяйствования рассматриваемая разновидность организационных структур легко адаптировалась для управления социально-экономическими макросистемами практически всех уровней, поскольку настоящие экономические отношения на макроуровне просто не работали. Очевидно, что в современных рыночных условиях, как и на перспективу, такой подход в своей нынешней сложившейся форме, скорее всего, неприемлем.

Вторая разновидность организационных структур управления использует игровые методы в качестве подхода к их формированию.

Как показал анализ [3, 5], отечественные разработки теории активных систем не представляют фундаментального обоснования непосредственно системных структур, и, в большинстве случаев лишь деклари-

рут расположение экономических объектов в рыночном пространстве, что может быть обусловлено недостаточным опытом исследования деятельности отечественных социально-экономических систем в рыночных условиях. Вместе с тем, рассматривая предпосылки формирования теории таких структур и возможностей их использования, можно обозначить эти организационные структуры, как комплекс относительно независимых в экономическом и правовом отношении подсистем и объектов социально-экономической системы, связи между которыми устанавливаются самостоятельно, в соответствии с собственными целями в рамках существующего в государстве правового пространства. Структуры, основанные на таком подходе, представляют собой гибко-ориентированные организационные структуры.

Как показывает зарубежный опыт, в рыночных условиях на макроуровне гибко-ориентированные организационные структуры являются предпочтительными при создании наиболее эффективных региональных социально-экономических организационных систем, следовательно, эта разновидность организационных структур может быть принята за основу при дальнейших исследованиях.

Вместе с тем, подход к формированию организационных структур, основанный только на применении игровых методов, в классическом виде неприменим по следующим причинам.

Во-первых, рыночные механизмы, зарождающиеся и действующие в области транспорта общего пользования, далеки от совершенства и нуждаются в определенных административных ограничениях и регулировании.

Во-вторых, даже в условиях отлаженных рыночных отношений не существует абсолютно

независимых экономических объектов в социально-экономических макросистемах с их колossalным многообразием состояний и связей. В этой связи при формировании и исследовании организационной структуры социально-экономической организационной системы наиболее целесообразным представляется сочетание элементов программно-целевого подхода с игровыми методами в рамках системного подхода.

Отмечено [4, 5], что чем крупнее социально-экономическая система, тем больше разнообразие ее связей и состояний; поэтому, рассматривая реальную ситуацию, следует отметить, что в современном рыночном механизме с его огромным разнообразием не может существовать абсолютно независимых экономических объектов. При этом, рассматривая реальную организационную структуру, следует учитывать, что она определяется не только составом элементов и подсистем, но и комплексом связей между объектами структуры, формирующими систему управления.

Установлено [4, 5], до настоящего времени не выработаны количественные зависимости между разнообразием состояний объектов в социально-экономических системах и разнообразием связей между ними. Поэтому, учитывая разнообразие объектов и их состояний в рассматриваемой системе как с точки зрения форм собственности, так и с точки зрения разнообразия целей и выполняемых этими объектами функций, при формировании и анализе организационной структуры системы могут быть определены только возможные типы связей в системе.

Для реальных социально-экономических организационных систем жесткая теоретическая классификация типов связей в системах неприемлема ввиду огромного их разнообра-

зия, поскольку может привести к исключению некоторых особенностей конкретных связей, не вписывающихся в классификацию, и, как следствие, к ошибочным результатам исследования.

С теоретической точки зрения более приемлемым, на наш взгляд, может оказаться «пределный» подход при описании разнообразия типов связей. При этом связи между объектами системы могут быть отнесены к одному из двух типов.

Связи первого типа – жесткие административные связи между объектами системы. Характерным примером таких связей в социально-экономических системах являются отношения между органами власти какого-либо уровня и учрежденными ими предприятиями, относящимися к государственной или муниципальной форме собственности. Здесь органы власти, являясь юридическим и фактическим собственником, исполняют роль экономического субъекта, тогда как учрежденные ими предприятия – роли экономических объектов. Содержание такого типа связей при этом однозначно определяется экономическим субъектом.

Второй тип связей предусматривает полную юридическую независимость объектов организационной структуры. В этом случае отношения между объектами устанавливаются ими самостоятельно, на договорной основе в зависимости от собственных целей функционирования объектов.

Ни одна из реально функционирующих социально-экономических систем не описывается в своей деятельности только на отмеченные предельные типы связей. Связи в таких системах представляют собой разнообразные комплексы отношений между объектами системы, находящихся, по большей части, между предельными типами связей.

Опыт функционирования и анализа социально-экономиче-

ских транспортных систем показывает, что на первом этапе формирования организационная структура этих систем создается без учета дополнительных ограничений, связанных с определением типов связей между объектами системы. Исключение здесь составляют отношения между объектами, связанные с формой собственности.

Конкретная социально-экономическая система между городного пассажирского автотранспорта Кузбасса создавалась в условиях социалистической экономики, как жестко-ориентированная организационная структура, в основном с жестким административным типом связей между подсистемами и элементами. В результате, в настоящее время, абсолютное большинство транспортных предприятий, выполняющих этот вид перевозок, относятся либо к государственной (ОГУП «Кузбассавтотранс»), либо к муниципальной (в г. Кемерово и г. Новокузнецке) форме собственности. При формировании и развитии этих экономических объектов государственные органы и органы местного самоуправления – учредители, всецело определяют систему взаимоотношений с предприятиями – перевозчиками, причем, иногда, это происходит без учета особенностей и функционального назначения объектов системы.

В настоящее время такая организационная структура системы порождает негативные тенденции при функционировании, как отдельных подсистем,

так и системы в целом. Основной проблемой является разрешение трудностей, возникающих при попытках интегрирования объектов с другими формами собственности в функционирующую социально-экономическую систему.

Так, в соответствии с логикой развития рыночных отношений на рынке общественных автоперевозок все активнее начинают действовать предприятия, независимые в правовом отношении от объектов сложившейся в других условиях организационной структуры, так называемые «частники». Это вызывает необходимость совершенствования как самой организационной структуры ввиду меняющихся внешних условий, так и характера взаимоотношений между объектами, поскольку дальнейшее развитие рассматриваемой системы объективно требует создания равных условий для функционирования экономических объектов всех форм собственности.

Если же следовать логике формирования гибко-ориентированных структур, отмеченной выше негативной тенденции можно избежать, поскольку на каждом этапе формирования и совершенствования социально-экономической системы имеется возможность оптимизации как состава и структуры объектов системы, так и видов связей между ними.

В частности, можно подобрать такой состав объектов различных форм собственности, при которых система будет наиболее эффективно выполнять

свои задачи в рыночных условиях.

Связи между объектами в реальной системе с гибко-ориентированными организационными структурами при этом должны определяться на более поздних этапах формирования и совершенствования социально-экономической системы – на стадии разработки организационно-экономического механизма управления системой. Очевидно, что при реализации такого типа организационной структуры предпочтение должно отдаваться видам связей, находящихся между их предельными типами.

Таким образом, опираясь на описанный подход и результаты анализа существующей социально-экономической системы междугородных пассажирских автоперевозок региона, организационная структура изучаемой системы может быть описана следующим образом (рис.1.).

Органы власти, являясь структурообразующими для социально-экономической системы, в условиях современной федерации структурируются на три уровня – федеральные органы власти, региональные (областные) органы власти и органы местного самоуправления (городские власти).

На рынке междугородных пассажирских автоперевозок органы государственной власти представляют как интересы государства, так и интересы потребителя перевозок – пассажира, и выступают защитниками этих интересов, используя такие рычаги воздействия, как регулирование тарифов и предоставление льгот на перевозки определенным категориям пассажиров.

Кроме того, помимо прямых административных связей между объектами системы, как государством, так и производителями перевозок создаются специализированные контролирующие структуры, обеспечивающие интересы государства и потребителей перевозок.

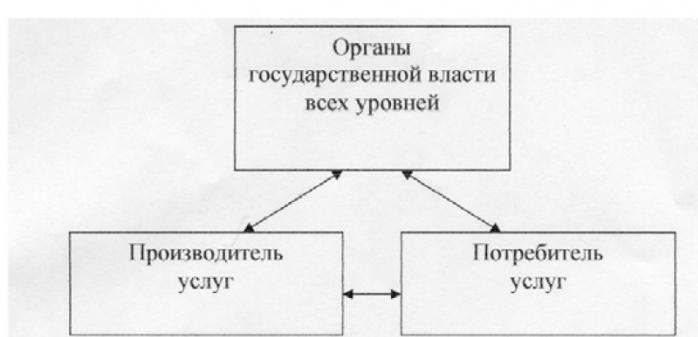


Рис.1. Укрупненная схема организационной структуры социально-экономической организационной системы



В рассматриваемой региональной транспортной социально - экономической организационной системе производитель перевозок представляет собой сложную структуру и включает в себя совокупность более или менее самостоятельных в правовом и экономическом отношении предприятий и организаций. Анализ системы показал, что в Кузбассе эти предприятия и организации функционируют на трех уровнях – предприятие-организатор перевозок, предприятие-координатор перевозок и предприятия-перевозчики. Укрупненная структура системы представлена на рис.2.

С целью совершенствования организационной структуры системы общественных автоперевозок Кузбасса из всего сказанного можно сделать следующие выводы:

1. Региональная система общественных автоперевозок Кузбасса по своим основным признакам относится к сложным социально-экономическим

организационным системам. Особенностью процесса исследования и совершенствования рассматриваемой системы представляется факт, что она создавалась в условиях административно-командного механизма управления и сегодня должна эффективно функционировать в совершенно изменившихся условиях рыночных отношений.

2. При совершенствовании рассматриваемой системы выделяются ее организационная структура и организационный механизм, который, в применении к рассматриваемой системе, определяется как организационно - экономический механизм управления.

3. Организационная структура региональной социально-экономической системы между городского пассажирского автотранспорта представляет собой комплекс подсистем и объектов, отношения между которыми устанавливаются организационно-экономическим механизмом управления. При этом возмож-

ны два варианта структур:

- жестко-ориентированные структуры, связи в которых обусловлены структурой системы при ее создании;
- гибко-ориентированные структуры, связи в которых определяются в рамках существующего законодательства, регламентирующего хозяйственный механизм, в соответствии с целями объектов системы.

Организационная структура, как самый консервативный элемент сложной социально-экономической системы, служит «материальной» основой организационно-экономического механизма управления.

4. Основные принципы функционирования сложной социально-экономической организационной системы определяются организационно-экономическим механизмом управления, представляющим набор связей между объектами системы. При этом рассматриваются два типа связей между объектами системы, основанных на предельном подходе. Наиболее целесообразным для функционирования рассматриваемой системы представляется сочетание жестких административных связей, установленных при первоначальном формировании системы, и гибких связей, обусловленных целями объектов системы, причем содержание этих связей определяется составом средств достижения целей системы.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Кобринский Н.Е., Майминас Е.З., Смирнов А.Д. Экономическая кибернетика. – М.: Экономика, 1982.
2. Рева В.М., Лигум Ю.С., Вайншток М.А. и др. Управление пассажирским автотранспортом. Справочное пособие. – Киев: Техника, 1985.
3. Клепцова Л.Н. Основные направления совершенствования системы управления общественным пассажирским автотранспортом Кемеровской области // Вестн. КузГТУ, №2, 2002, с. 97 – 102.
4. Кобринский Н.Е. Проблемы экономической кибернетики. В кн. «Модели технико-экономических процессов». Труды МЭСИ. – М.: 1976.
5. Архипова Н.И., Кульба В.В., Косяченко С.А., Чанхиева Ф.Ю. Исследование систем управления: Учебное пособие для вузов. М.: «Издательство ПРИОР», 2002.

Авторы статьи:

Михайлов  
Владимир Васильевич  
- докт.экон.наук, проф. каф.  
«Финансы и кредит»

Клепцова  
Лиля Николаевна  
- зав. лаб. каф. «Автомобильные  
перевозки»