

ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ФОРМИРОВАНИЯ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕГИОНАЛЬНЫХ МЕЖДУГОРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ АВТОПЕРЕВОЗОК

Анализ [1- 4] показывает, что большинство авторов при исследовании и описании логистических систем, в конечном счете, выделяют организационную структуру системы, и механизм ее управления.

С системной точки зрения междугородный пассажирский автотранспорт региона является логистической системой с определенным составом подсистем и элементов и сложившимся комплексом связей между ними. Механизм управления системой представляется, как набор правил, процедур, функций, регламентирующих взаимодействие элементов и подсистем логистической системы в процессе ее функционирования.

Таким образом, описание логистической системы упомянутых автоперевозок должно включать описание состава системы и структуры связей между ее подсистемами и элементами. При этом механизм управления может пониматься неоднозначно и допускает декомпозицию логистической системы по разным признакам - структурному, функциональному, временному и т.д.

Ряд авторов [1, 4] в структуре механизма управления логистической системой выделяют механизм целеполагания и механизм управления.

Механизм целеполагания определяется как набор нормативных актов, критериев и процедур, позволяющих сформировать комплекс целей и задач функционирования и развития логистической системы на основе анализа и оценки разнообразных состояний системы.

Под механизмом управления понимается комплекс процедур, обеспечивающих решение задач

функционирования системы, достижение ее целей и обеспечивающих развитие системы во времени и пространстве в заданном направлении.

Описание механизма управления логистической системы некорректно без учета организационной структуры системы, и, наоборот, описание структуры связей элементов логистической системы некорректно без знания состава системы.

Таким образом, проведенная первичная декомпозиция логистической системы регионального междугородного пассажирского автотранспорта представима схемой на рис.1. Целей функционирования логистической системы можно достичь различными методами, средствами, принятием различных по уровню и характеру управленческих решений. Значит, для каждого элемента системы существует некая структурно и функционально ограниченная область решений, ведущая к достижению поставленной цели.

Программно-целевой подход к формированию и исследованию механизмов управления логистическими системами предполагает минимальное вмешательство в структуру, состав и механизм управления. Это означает, что каждое такое вмешательство должно быть строго обосновано, особенно учитывая тот факт, что возвращение системы в первоначальное состояние невозможно [1].

Основным результатом анализа функционирования транспортных логистических систем является тот факт, что степень и достоверность знаний о закономерностях функционирования известных составляющих этих систем колеблется в широких пределах. Разнообразие состояний по-

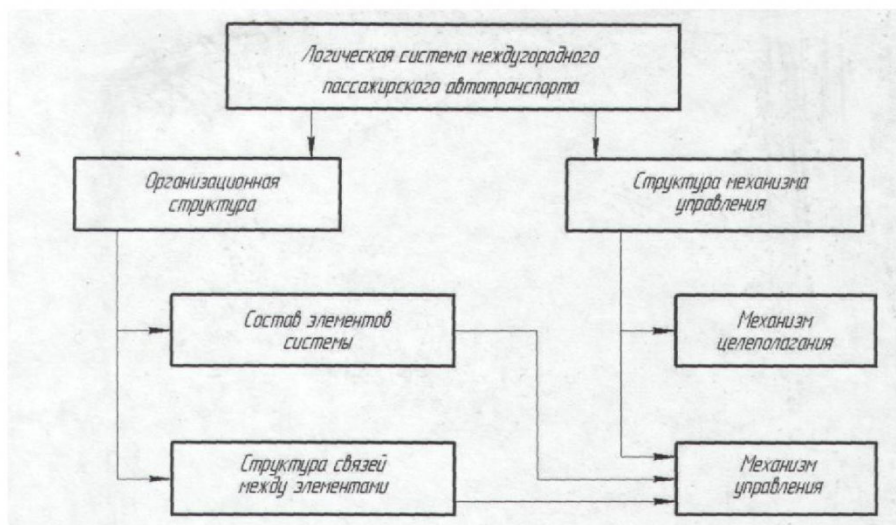


Рис. 1 Схема первичной декомпозиции системы междугородного пассажирского автотранспорта

добной системы чрезмерно велико [3, 4], а эмерджентность свойств системы значительно затрудняет, если не исключает, формализацию при ее анализе.

Можно выделить основные особенности и сформулировать ряд общих закономерностей функционирования и развития таких систем, что может послужить отправной точкой при исследовании рассматриваемой транспортной системы.

1. Поскольку транспортная логистическая система является открытой по определению, динамичные и малопредсказуемые изменения внешней среды функционирования системы вызывают непрерывные изменения состояния системы, вынужденной реагировать на внешние возмущения.

2. Стабилизирующее воздействие на состояние логистической системы оказывает ее консервативность, обусловленная тем, что одним из активных основных элементов системы является «пассажир» - человек, который, как существо биосоциальное, нуждается в некотором промежутке времени для адаптации к изменяющимся внешним условиям.

3. Цели функционирования логистической системы являются приоритетными по отношению к цели развития системы, т.е. развитие системы не должно стать преобладающей целью.

4. Для динамичного и равномерного развития логистической транспортной системы необходимо, чтобы развитие, как ее структур, так и механизма ее управления происходило по определенному, всесторонне обоснованному сценарию.

5. Учитывая, что развитие любой системы является необратимым однонаправленным процессом, вмешательство в процесс функционирования реальной системы должно быть минимальным необходимым, ввиду невозможности ее возврата в исходное состояние, т.е. эксперимент невозможен.

Вышеизложенное позволяет сформулировать основные принципы формирования, исследования и совершенствования механизма управления логистической системой междугородного пассажирского автотранспорта.

1. Исходным моментом при формировании, исследовании и совершенствовании механизма управления логистической системой должен рассматриваться тот факт, что все действия в указанных направлениях непосредственно относятся к реально существующей и действующей системе региональных пассажирских перевозок.

2. В соответствии с методологией программно-целевого подхода, любую проблему функционирования такой системы необходимо решать в кратчайшие сроки с момента ее возникновения, пока система не изменила первоначального состояния.

3. Если факторы, вызвавшие проблему функционирования системы неизвестны, в минимальные сроки должен быть проведен анализ и исследование механизма управления с целью выявле-

ния этих факторов.

4. Формирование, исследование и анализ механизма управления логистической системой необходимо производить от общего к частному. Это означает, что, выявив цели функционирования системы в целом, необходимо переходить к исследованию механизмов достижения этих целей, т.е. к анализу задач функционирования отдельных подсистем, и, далее, к функциям элементов этих подсистем с целью выявления источников проблемы.

5. Процесс формирования, исследования и совершенствования механизма управления логистической системой является непрерывным в силу развития внешней среды, что приводит к необходимости непрерывной коррекции, как механизма управления, так и организационной структуры всей системы.

6. Решение всех проблем функционирования логистической системы должно производиться в кратчайшие сроки соответственно состоянию системы в момент возникновения проблемы.

Основываясь на представленных принципах и методологии системного подхода, определим этапы формирования и совершенствования механизма управления логистической системой.

1. Анализ и декомпозиция внешних для системы возмущающих воздействий.

2. Определение организационной структуры системы, состава и структуры связей между ее подсистемами и элементами.

3. Анализ функциональных связей механизма управления путем декомпозиции функций подсистем и элементов системы с целью выявления источников возникновения проблемы.

4. Определение основных направлений и способов решения проблемы функционирования системы на основе учета ее технологических особенностей.

5. Обоснование необходимости коррекции механизма управления и (или) организационной структуры, т.е. обоснование вмешательства в деятельность реально функционирующей транспортной системы.

6. При доказанной необходимости коррекции механизма управления и (или) организационной структуры все преобразования должны производиться по четко разработанному и обоснованному плану.

Эффективность любой логистической системы определяется результатом взаимосвязанного функционирования двух ее элементов - организационной структуры и 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 логистической системы, формируясь в течение длительного времени в результате не всегда оптимальных ад-

министративных решений в изменяющихся внешних экономических и политических условиях, в силу своего происхождения представляет собой весьма консервативную систему. Поэтому, обоснованное совершенствование организационной структуры системы может рассматриваться в качестве одного из приоритетных путей повышения эффективности функционирования логистических транспортных систем.

Анализ подходов к построению и совершенствованию организационных структур логистических систем показал [1], что могут быть выделены две основные разновидности этих структур.

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

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

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

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

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 логистической 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.

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

Во-первых, рыночные механизмы, 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 колоссальным многообразием состояний и связей. В этой связи при формировании и исследовании организационной структуры логистической системы наиболее целесообразным представляется сочетание элементов программно-целевого подхода с игровыми методами в рамках системного подхода.

С теоретической точки зрения более приемлемым может оказаться «предельный» 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 логистических 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 логистических систем не опирается 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.

Оптимальным представляется итерационный процесс формирования системы, заключающийся в постоянном пересмотре организационной структуры системы и связей между объектами системы в зависимости от целей системы и степени их достижения (рис.2).

Опираясь на укрупненное описание организационной структуры логистической системы, произведем теоретическое построение механизма управления системой, который мог бы послужить отправной точкой отмеченного итерационного процесса совершенствования системы.

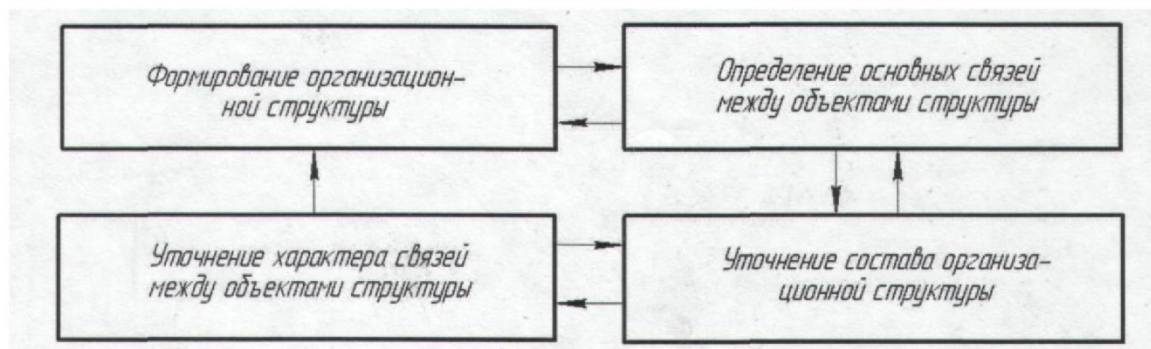


Рис.2 Процесс формирования организационной структуры логистической системы междугородных пассажирских автотранспортных перевозок с указанием связей между подсистемами

Указанный механизм должен, как минимум, включать в себя механизм целеполагания и механизм управления. Вместе с тем механизм управления междугородной системой пассажирских автотранспортных перевозок должен содержать еще один необходимый элемент - механизм контроля над достижением целей функционирования системы. При этом, очевидно, что механизм целеполагания, как набор действий, задающих комплекс целей и задач функционирования, анализа и совершенствования логистической системы, собственно и является основой формирования механизма управления системой. Процедура формирования механизма управления логистической системой может выглядеть следующим образом (рис.3).

При этом экономические категории, определяющие механизм управления являются критериями и условиями целеполагания системы. Эти экономические категории, как критерии и условия целеполагания системы, задают организационно-правовые формы осуществления управленческих воздействий, и, тем самым, определяют способы реализации целей системы.

Эффективное функционирование системы невозможно без использования количественных методов оценки. Наконец, логистическая система нуждается в гибком механизме оценки результатов функционирования механизма управления для своевременной коррекции способов контроля состояния системы, методов реализации целей системы и, в меньшей степени, критериев целеполагания системы (рис. 3).

Рассматривая механизм целеполагания, как

набор критериев и алгоритм функционирования логистической системы, предлагается следующая схема механизма управления рассматриваемой системой. В основе подхода лежит структура механизма формирования систем пассажирского автотранспорта за рубежом [5], а также процедура формирования механизма управления, предложенная на рис. 3.

Данная схема содержит две группы компонентов (рис. 4)

- объекты системы, образующие организационную структуру системы;

- процедуры взаимодействия объектов системы и выработки управляющих воздействий.

В отличие от большинства зарубежных систем, в процессе формирования механизма управления рассматриваемой логистической системой, помимо ее ключевого элемента - потребителя перевозок (пассажира), участвуют:

- органы политической власти трех уровней - федеральные, территориальные и местные (городское самоуправление);
- предприятия - организаторы перевозок;
- специализированные предприятия - координаторы перевозок;
- транспортные предприятия, непосредственно осуществляющие перевозки;
- органы контроля различных уровней подчинения - от федеральных до учрежденных специализированными предприятиями - координаторами перевозок.

Процедура совершенствования механизма управления реальной пассажирской автотранспортной системой включает в себя четыре информационных потока управления.

С целеполагающей стороны она осуществляется органами политической власти трех уровней, определяющими цели функционирования системы, а также критерии оценки эффективности. Она является отражением в усиливающейся роли государства в регулировании экономических процессов. Далее, исполнение целей системы, а также контроль их реализации распределяется на остальные группы экономических и правовых объектов системы

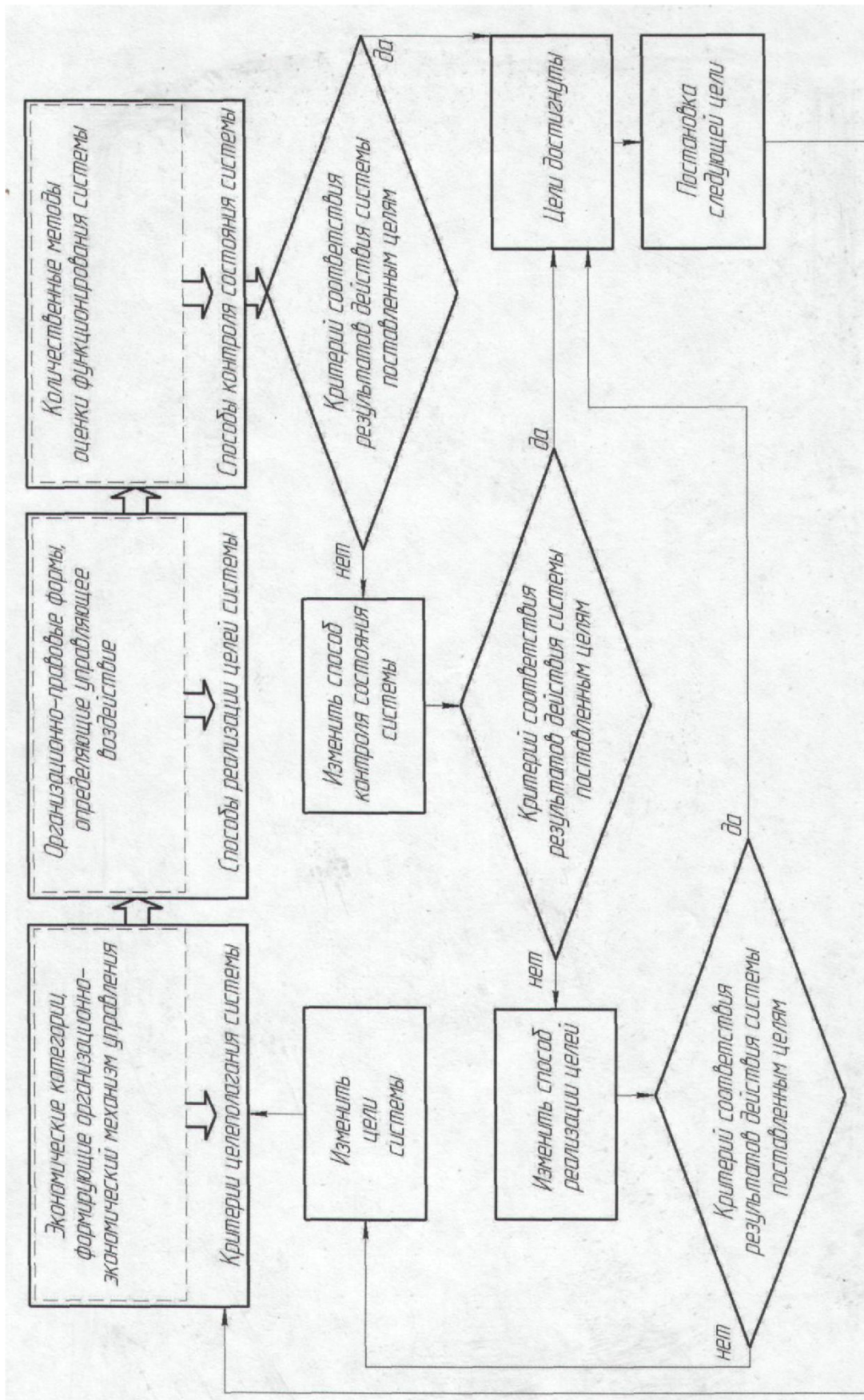


Рис.3 Процедура формирования механизма управления логистической системой междугородного пассажирского автомобильного транспорта.

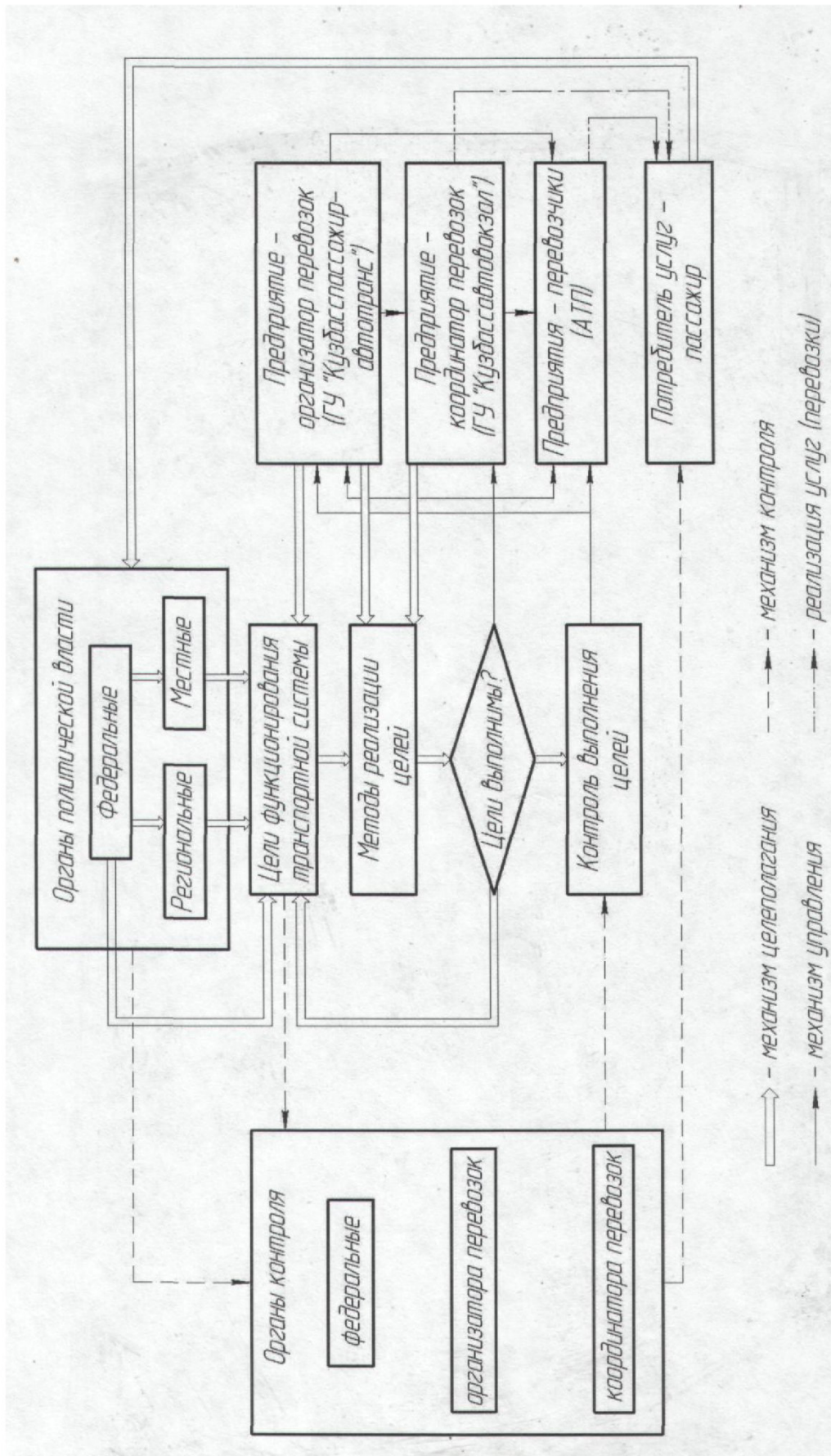


Рис. 4 Модель формирования и совершенствования механизма управления региональной логистической системой междугородного пассажирского автотранспорта.

.Основной задачей на этом этапе представляется оценка иерархии целей системы, которая должна входить в компетенцию органов власти, что приводит к необходимости совершенствования соответствующих структур этих органов.

При этом представляется необходимым разделение механизма целеполагания, реализуемого органами политической власти в лице Департамента транспорта и связи Администрации Кемеровской области, и механизма контроля над функционированием системы, который должен дистанцироваться от власти, являясь, в то же время, ее инструментом и «датчиком» текущего состояния логистической системы. При этом, для оптимального функционирования, механизм контроля должен сочетать как федеральные и региональные органы, так и контрольные подразделения предприятий - организаторов и координаторов перевозок. Только такое сочетание даст возможность полного учета запросов основного элемента пассажирской автотранспортной системы - потребителя, тем самым, реализуя цели системы.

Второй информационный поток представляет собой механизм управления, который рассматривается как совокупность действий, обеспечивающих функционирование и развитие транспортной системы в реальном времени. Здесь объекты системы взаимодействуют как между собой, так и с потребителем услуг - пассажиром.

В идеале, объекты такой системы должны быть «условно независимы», причем степень «независимости» определяется характером связей между ними. С учетом этого, основным направлением развития механизма управления должно стать сокращение монопольного положения организаций - перевозчиков государственной и муниципальной форм собственности и допуск на рынок перевозок предприятий альтернативных форм

собственности, в первую очередь, «частников».

Это вызвано тем, что монопольное положение «перевозчика» не должно отстранять потребителя перевозок - пассажира от формирования целей автотранспортной системы, устранять конкуренцию с целью повышения качества обслуживания «потребителя», фиксировать достигнутый уровень услуг как «наивысший».

Дальнейшее определение связей между объектами представляется традиционным, за исключением определенной группы, связанной с контролем. Уникальной, с точки зрения зарубежного опыта, представляется сложившаяся в нашей стране система контроля функционирования транспортной системы, включающая, помимо потребителя услуг, обособленные органы контроля федерального подчинения (ГИБДД, Транспортная инспекция), а также органы контроля предприятий-организаторов и предприятий-координаторов перевозок. Такая «перекрестная» система контроля при соответствующей организации представляет самые объективные данные как о текущем состоянии социально-экономической транспортной системы, так и обо всех реакциях системы на управляющие воздействия.

Краеугольным камнем в формировании и совершенствовании любой социально-экономической системы, в том числе и транспортной, представляется определение характера и содержания связей между объектами системы.

С точки зрения системного подхода эта задача должна решаться посредством определения функций, или групп функций объектов системы. При этом, состав и содержание функций объектов системы, как и групп функций, представляется предметом исследования реальной региональной транспортной системы.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Сергеев, В.И.* Менеджмент в бизнес-логистике. - М.: Информационно-издательский дом «ФИЛИНЪ», 1997.
2. *Бурещ, О.В.* Методология анализа и прогнозирования развития транспортного комплекса региона. - М.: Финансы и статистика, 2003.
3. *Вельможин, А.В.* Теория организации и управления автомобильными перевозками: логистический аспект формирования перевозочных процессов / А.В. Вельможин, В.А. Гудков, Л.Б. Миротин. - Волгоград: РПК «Политехник», 2001.
4. *Пыжжев, И.С.* Формирование организационно-экономического механизма управления пассажирским автомобильным транспортом Красноярского края в условиях рынка. Диссертация К.Э.Н. (080005). - Красноярск: 1998.
5. *Клепцова, Л.Н.* Опыт зарубежных стран в организации и управлении системой региональных общественных автоперевозок // Экономика Кузбасса в новом тысячелетии: проблемы и перспективы: межвуз. сб. науч. тр. — Кемерово: 2003.

□ Автор статьи:

Клепцова
Лиля Николаевна
- канд. экон. наук, доц. каф. «Автомобильные перевозки» КузГТУ
Тел. 905-070-32-08