

УДК 330.341.1

Т.В. Кулешова, ст. препод.

Севастопольский национальный технический университет

ул. Университетская 33, г. Севастополь, Украина, 99053

E-mail: root@sevgtu.sebastopol.ua

ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ ПРОГРАММНО-ЦЕЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ
ТРАНСПОРТОМ РЕГИОНА

Обосновывается необходимость и целесообразность использования программно-целевого управления транспортной системой региона, рассматриваются основы формирования модели программно-целевого управления потенциалом транспортной системы региона.

Постановка проблемы. Транспорт как отрасль, выполняющая функции регламентации экономики во времени и пространстве, занимает особое место в экономике страны. Он существенно влияет на динамику экономики соответствующего уровня, на совокупные результаты деятельности регионов, отраслей и народного хозяйства в целом.

Роль транспорта значима, актуальна и перспективна. Транспорт перевозит материальные ресурсы, необходимые для выпуска продукции промышленными предприятиями, доставляет готовую продукцию потребителям, удовлетворяет потребности населения в грузо- и пассажироперевозках, выполняет другие важные услуги для различных клиентов. При ненадлежащем управлении именно транспорт может стать основным тормозом развития экономики страны. Недостаточность развития транспортной отрасли, низкий экономический потенциал транспортных предприятий может привести к тому, что, не справляясь с возросшими потребностями в перевозках ресурсов и готовой продукции, транспорт будет сдерживать поступательное движение экономики страны.

Выделение нерешенных частей проблемы. Для того, чтобы транспортная отрасль развивалась динамично, пропорционально и эффективно, не отставая от рыночных потребностей в транспортных услугах, но в то же время, не опережая их, то есть чтобы спрос на транспортные услуги соответствовал их предложению, необходимо совершенствовать систему управления транспортом, как в масштабах всей страны, так и на отраслевом, региональном уровнях. Транспорт должен постоянно адаптироваться к динамике экономики разных уровней, а это возможно только при наличии научно-обоснованной системы управления этим процессом, где определяющим фактором будет потенциал транспортной системы. В стране разработаны методические указания по разработке программ социально-экономического развития, но, к сожалению, нет рекомендаций по использованию программно-целевого метода управления для транспортной системы.

Согласно нашей концепции потенциал транспортных предприятий должен рассматриваться в органическом единстве с потенциалом региона, как составляющая транспортной системы. Создание такой системы на сегодняшний день является одной из актуальных проблем, но это очень сложная и малоразработанная задача.

При формировании системы программно-целевого управления транспортом региона необходимо использовать системный подход. На этой основе необходимо разрабатывать систему управления транспортным потенциалом региона, развивая концепции, предложенные в ряде предыдущих публикаций [1, 2].

Анализ последних исследований и публикаций. Проблемам программно-целевого управления экономикой страны уделяли большое внимание многие известные экономисты, в частности, Бобрышев Д.Н., Диссон В.А., Добров Г.М., Молдованов М.И. и др. [3, 4]. Вопросам оценки и прогнозирования экономического потенциала хозяйственных систем и, в частности, потенциала транспортных предприятий посвящен ряд предыдущих статей д.э.н., проф. Плаксина В.И. и Кулешовой Т.В. [1, 2]. В них предложена концепция прогнозирования предприятия и методические основы прогнозирования экономического потенциала транспортных предприятий.

В вышеуказанных статьях авторы достаточно аргументированно указывают на методологические аспекты проблемы и в меньшей мере на практические задачи. Особую актуальность здесь имеет выбор современных методов реализации принимаемых управленческих решений в данной отрасли народного хозяйства.

Цель и задачи статьи. Из всего вышеизложенного вытекает цель данной статьи - обоснование принципов формирования и структуры модели программно-целевого управления транспортной системой на уровне региона.

Для достижения поставленной цели предлагается решить следующие задачи:

- обоснование необходимости использования программно-целевого управления транспортной системой региона;
- изучение особенностей программно-целевого управления на современном этапе;

- применение системного подхода к построению модели управления транспортным потенциалом;
- обоснование структуры системы программно-целевого управления транспортом региона.

Изложение основного материала. В современных условиях не утратилась, а усилилась потребность в прогнозировании развития и совершенствования социально-экономических объектов различного уровня, предполагающих создание эффективных систем хозяйствования страны, отрасли, региона или отдельного предприятия. Трансформационные процессы в экономике Украины предъявляют новые требования к методам и способам влияния государства на развитие экономики. Система планирования, которая действовала ранее, не отвечает условиям рыночных преобразований и требует значительных изменений. Для достижения ожидаемой результативности хозяйствующих структур необходимы разработка и реализация прогнозной модели их потенциала, которая нуждается в стратегическом и тактическом управлении.

Программно-целевое управление - неотъемлемая часть управления народным хозяйством страны. При этом целевое управление - это подход к управлению, предопределяющий решение следующих задач [3]:

- что должно быть сделано, включая установление приоритетов работ;
- как это должно быть сделано (план достижения желаемого результата);
- когда это будет сделано;
- сколько это будет стоить;
- какие параметры полученного результата можно считать положительными;
- какие и когда должны быть приняты корректирующие воздействия.

Одним из важнейших принципов программно-целевого управления на современном этапе является либерализация и демократизация функции планирования, ее альтернативность и ориентированность на маркетинг. Уменьшение в плане доли директивных рычагов влияния на субъекты экономики сейчас сопровождается увеличением экономических, с помощью которых создаются такие условия функционирования, когда субъект хозяйствования должен выбирать стратегию своего развития в направлении поставленных государством целей.

Многогранная экономическая политика Украины требует создания планов развития не только по экономике в целом, но и по развитию регионов и областей, важнейших отраслей, городов и районов. Программы развития нужны не только на краткосрочный период, но и на средне- и долгосрочную перспективу. То есть в стране должна действовать единая система государственного прогнозирования, планирования и разработки программ. Поэтому еще в 2000-м году был принят Закон Украины «О государственном прогнозировании и разработке программ экономического и социального развития».

Широкое использование экономико-математических методов является важным этапом разработки целевых программ, повышает качество и эффективность программно-целевого управления. Существует множество методов, используемых при разработке программ: метод экспертных оценок, метод аналогий, метод прогнозирования и т.д.

Одним из основных методов разработки целевых программ является моделирование. Под термином «модель» понимается некоторый сложный объект, тем или иным элементом которого можно поставить в соответствие элементы оригинала.

Цель моделирования - упрощение и описание наиболее значимых факторов с тем, чтобы оценить взаимосвязи между отдельными компонентами модели, провести их оценку. Конструктивно каждая модель представляет собой совокупность взаимосвязанных математических зависимостей, отражающих определенные этапы реальных экономических взаимосвязей.

При использовании программно-целевого управления наиболее целесообразным является системный подход, когда разрабатываемые модели создаются в виде системы, элементы которой взаимодействуют и направлены на решение конкретной группы проблем. Экономике страны, отрасли, региона правомерно представлять как многоуровневую, сложную, самоуправляющуюся систему. Данная концепция достаточно полно раскрыта в монографии профессора Плаксина В.И. [5] и в его публикациях. Дадим этому подходу несколько иную интерпретацию, рассмотрев модель Системы программно-целевого управления транспортом региона (СПЦУТР). Она приведена на рисунке 1.

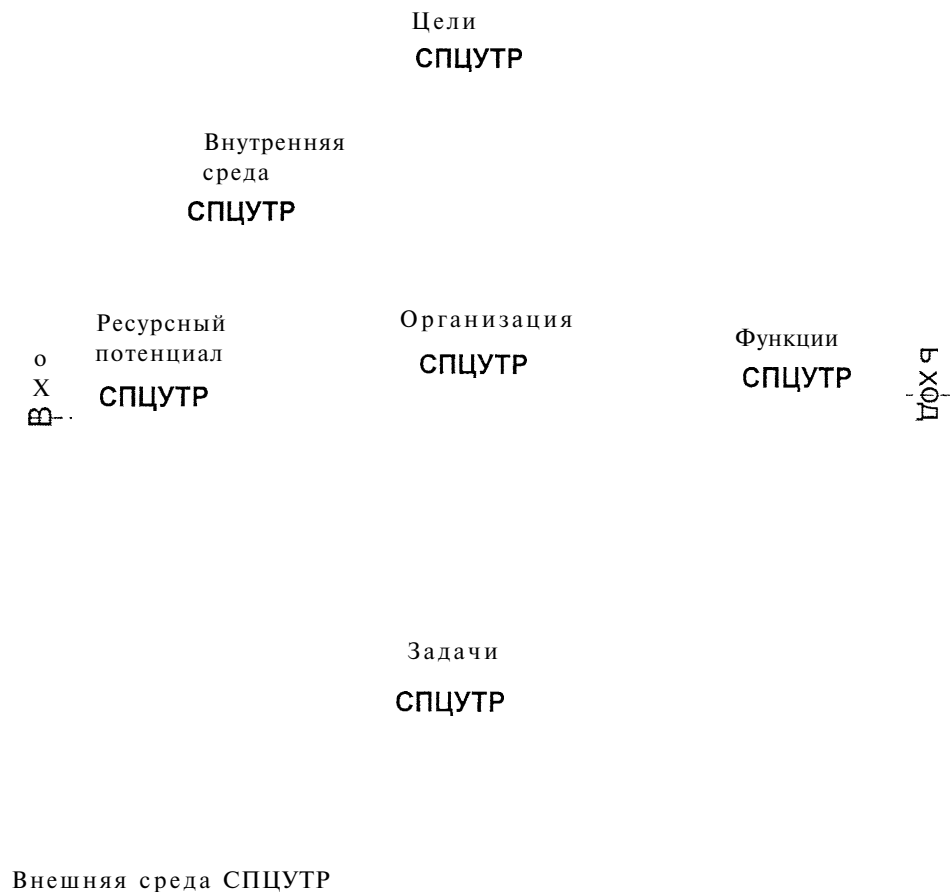


Рисунок 1 - Структура Системы программно-целевого управления транспортом региона (СПЦУТР)

При использовании метода программно-целевого управления широкое распространение получил метод прогнозирования. Наибольшее распространение на практике получили следующие методы прогнозирования:

- факторный на основе ретроспективного анализа;
- ограниченного ресурса, базирующийся на экспертных оценках и выравнивании динамических рядов отдельных факторов.

Для использования этих методов вначале необходимо смоделировать целевую функцию. В данном случае это можно описать потенциалом системы ($П_C$) с помощью выражения:

$$П_C = f(ТР, ОС, ОБ, ИО, КУ),$$

где ТР – трудовые ресурсы;

ОС - основные средства;

ОБ - оборотные средства;

ИО - информационное обеспечение;

КУ - комплексные условия хозяйственной деятельности.

Важнейшим условием создания и применения комплексных и целевых программ страны, отрасли, региона и предприятия является наличие апробированных методических материалов, которые могли бы позволить на практике решать следующие задачи:

- формализовать структуру соответствующей программы;
- регламентировать общий порядок и алгоритм разработки программ;
- рекомендовать методы решения конкретных задач создания программ;
- формализовать исходную, аналитическую и проектную информацию;

- обосновать организацию работ на всех стадиях создания программ.

Как показал анализ действующего нормативно-методического и информационно-технического обеспечения решения задачи программного управления и, в частности, разработки комплексных и целевых программ на уровне регионов, оно включает следующие нормативные акты: Закон Украины «О государственном прогнозировании и разработке программ экономического и социального развития», «Временные методические рекомендации относительно разработки государственных целевых программ» Министерства экономики Украины и другие.

В соответствии с вышеперечисленной законодательной базой, государственная целевая программа - это комплекс взаимосвязанных задач и мероприятий, которые направлены на решение важнейших проблем государства, отдельных областей экономики или административно-территориальных единиц, осуществляются с использованием средств государственного бюджета и согласованы по срокам выполнения, составу исполнителей, ресурсному обеспечению. Государственная программа разрабатывается при наличии таких условий:

- существование проблемы, решение которой невозможно средствами территориального или отраслевого управления и нуждается в государственной поддержке, координации деятельности центральных и местных органов исполнительной власти и органов местного самоуправления;
- соответствие цели программы приоритетным направлениям государственной политики;
- необходимость обеспечения межотраслевых и межрегиональных связей технологически связанных отраслей и производств;
- наличие реальной возможности ресурсного обеспечения выполнения программы.

Разрабатывается проект государственной целевой программы государственными заказчиками или определенными ими соответственно действующему положению разработчиками.

В целом, как показывает анализ, методико-информационное обеспечение создания целевых программ в Украине находится в стадии становления, требует дальнейшего совершенствования, а тем более для разработки более специфических программ, таких, как, например, транспортная. Качество таких программ в значительной мере обусловлено качеством действующего методического обеспечения. Существующая методическая база программного управления на уровне региона имеет слабые места, недоработки и нуждается в дальнейшем совершенствовании.

В этой связи приведем рекомендации по улучшению рассматриваемых материалов, акцентируя основное внимание на повышении качества, научно-методического уровня формирования целевых программ на примере транспортной системы региона.

Прежде всего, в методическом обеспечении целевых программ недостаточно полно раскрыт и использован системный подход. Кроме того, при разработке программ следует учитывать понятие «жизненный цикл системы». Он включает циклы исследования, производства, эксплуатации, то есть фактически то, ради чего осуществляется вся длительная работа на предыдущих этапах. Этап обеспечения эксплуатации практически не рассматривается в литературе применительно к программам, хотя он имеет во многом определяющее значение с точки зрения технических, экономических и эксплуатационных характеристик, закладываемых в основу состава работ и мероприятий программы.

Наиболее прогрессивным и освоенным практикой подходом в решении экономических проблем следует считать системный анализ, который является методологией решения крупных проблем, основанной на концепции систем. Развивая идею потенциала системы, начатую в исследованиях [1, 2], считаем обоснованным потенциал, например, региона как систему представить структурно как совокупность следующих составляющих:

- подсистема научного потенциала (P_H);
- подсистема технического потенциала (P_T);
- подсистема организационного потенциала (P_O);
- подсистема экономического потенциала ($P_Э$);
- подсистема социального потенциала (P_C);
- подсистема политического потенциала (P_P);
- подсистема маркетингового потенциала (P_M);
- подсистема безопасности (P_B).

Согласно принятому подходу потенциал любой системы (P_C) можно представить выражением вида:

$$P_C = f(P_H, P_T, P_O, P_Э, P_C, P_P, P_M, P_B).$$

Если указанные подсистемы оценить одним стоимостным механизмом, тогда потенциал предприятия в денежном выражении ($C_{ПС}$) трансформируется в следующую зависимость:

$$C_{ПС} = k_1 \cdot C_{ПН} + k_2 \cdot C_{ПТ} + k_3 \cdot C_{ПО} + k_4 \cdot C_{ПЭ} + k_5 \cdot C_{ПС} + k_6 \cdot C_{ПП} + k_7 \cdot C_{ПМ} + k_8 \cdot C_{ПБ},$$

где k_i —весовой коэффициент i -ой подсистемы.

Аналогичным образом можно описать и системную (синергетическую) эффективность как определяющий критерий при выборе наиболее приемлемого альтернативного стратегического или тактического управленческого решения.

Исходя из целей и задач прогнозирования, целесообразно рассмотреть вначале обобщенный алгоритм прогнозирования, делая акцент на основные положения методического обеспечения системы потенциала транспортного предприятия.

В нашей концепции, потенциал предприятия и, в частности, транспортного – это сложная управляемая динамическая система. Ее прогноз формирует две задачи: первая – что необходимо получить, т.е. выход системы управления, конечный результат; вторая – как это сделать, т.е. правила и процедуры получения конечного результата.

Исходя из этого, процесс прогнозирования исследуемых систем включает следующие основные этапы:

- проблемная постановка перспективы развития изучаемого объекта;
- проектирование системы будущего;
- анализ и оценка полученных решений;
- разработка программ деятельности по решению выбранных проблем.

Таким образом, видим, что предлагаемые методические рекомендации существенно корректируют имеющийся методический базис разработки целевых программ в Украине и требуют определенных дополнений и изменений в существующее методическое обеспечение создания программного управления специальными социально-экономическими системами.

Выводы и перспективы дальнейшего развития исследования. Экономика поворачивается от стихийности, сумбурности к регулируемости, пропорциональности и обоснованности развития. Одним из действенных методов управления экономикой является программно-целевое управление. В данной статье была сделана попытка формирования основ программно-целевого управления транспортным потенциалом региона. Данная концепция требует существенной доработки и развития. В дальнейшем необходимо обратить внимание на имеющийся опыт составления таких программ, на их достоинства и недостатки, требования к составлению программ. Особое внимание требуется обратить на связь экономики города, транспорта и других предприятий региона и конечных результатов развития социально-экономического потенциала региона.

На последующих этапах необходимо на основе данных, полученных в результате прогнозирования, разработать систему управления транспортном, его потенциалом и эффективностью.

Библиографический список

1. Пласин В.И. Методические основы прогнозирования потенциала транспортных предприятий / В.И. Пласин, Т.В. Кулешова // Экономика и управление. — 2003. — №5–6. — С. 83–88.
2. Пласин В.И. Концепция прогнозирования потенциала предприятия / В.И. Пласин, Т.В. Кулешова // Экономика Крыма. — 2003. — №10. — С. 8–12.
3. Бобрышев Д.Н. Управление научно-техническими программами / Д.Н. Бобрышев [и др.]. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Экономика, 1986. — 336 с.
4. Добров Г.М. Повышение эффективности внедрения научно-технических программ / Г.М. Добров, М.И. Молдаванов. — К.: Техніка, 1987. — 200 с.
5. Пласин В.И. Основы системы инновационной деятельности предприятия: Монография / В.И. Пласин, О.В. Горбачева; Севастопольский нац. технический ун-т. — Симферополь: ДиАйПи, 2009. — 222 с.

Поступила в редакцию 24.06.2009 г.