

## СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

© 2009 И.А. Тойменцева\*

**Ключевые слова:** стратегическое планирование, процесс целеобразования, социально-экономическая система, услуга, внешняя и внутренняя конкуренция, Транспортная стратегия РФ, транспортная система, карта стратегических целей, повышение конкурентоспособности.

Рассматриваются теоретические аспекты стратегического планирования сферы транспортных услуг с системных позиций, позволяющие определить взаимосвязи между целями и поведением элементов ее структуры, установить закономерности взаимодействия с внешней средой. Проведен анализ целеполагания Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г.

Стратегическое планирование услуг пассажирского транспорта является одной из основных функций стратегического управления этим видом экономической деятельности и рассматривается в стратегическом менеджменте и теории систем<sup>1</sup>. Использование теории систем в целеобразовании (целеполагании) позволяет с системных позиций исследовать сферу пассажирских перевозок, определить взаимосвязи между целями и поведением элементов ее структуры, установить закономерности взаимодействия с внешней средой.

Однако исследование понятия цели и связанных с ним понятий целенаправленности, целеустремленности, целесообразности сдерживается трудностью их однозначного толкования в конкретных условиях. Это можно объяснить тем, что процесс целеобразования и соответствующий ему процесс обоснования целей в социально-экономических системах сложен и не до конца изучен.

В научной литературе цель определяется как “заранее мыслимый результат сознательной деятельности человека”. В практическом применении цель - это идеальное устремление, которое позволяет коллективу увидеть перспективы или реальные возможности, обеспечивающие своевременность завершения очередного этапа на пути к идеальным представлениям.

В настоящее время в связи с усилением программно-целевых принципов в планировании исследованию закономерностей целеобразования и представления целей в конкретных условиях уделяется все больше внимания, например, при разработке приоритет-

ных национальных проектов, федеральных и региональных программ и т.д.

Исследования процесса целеобразования в сложных социально-экономических системах философами, управленцами и экономистами позволяют сформулировать общие закономерности обоснования и структуризации целей в конкретных условиях совершенствования сложных систем.

Во-первых, установлена зависимость представления о цели и ее формулировки от стадии познания объекта (процесса). Анализ понятия “цель” позволяет сделать вывод, что, формулируя цель, необходимо стремиться отразить ее активную роль в познании и в то же время сделать ее реалистичной, направить с ее помощью деятельность на получение определенного результата. При этом формулировка цели и представление о ней зависит от стадии познания объекта исследования и в процессе развития представления об объекте цель может быть изменена. Формируя цель, необходимо определить, в каком смысле на данном этапе рассмотрения объекта исследования употребляется понятие цель, к какой точке “условной шкалы” ближе принимаемая формулировка цели.

Во-вторых, определена зависимость цели от внутренних и внешних факторов. При анализе причин возникновения цели нужно учитывать как внешние по отношению к выделенной системе факторы (внешние потребности, мотивы, программы), так и внутренние потребности, мотивы, программы (“самодвижение” целостности). При этом цели могут возникать на основе противоречий как

\* Тойменцева Ирина Анатольевна, кандидат экономических наук, Сызранский филиал Самарского государственного экономического университета. E-mail: kafedra-kl@yandex.ru.

между внешними и внутренними факторами, так и между внутренними факторами, имевшимися ранее и вновь возникающими в постоянном самодвижении целостности. Это важное отличие социально-экономических “развивающихся”, открытых систем от технических (замкнутых, закрытых) систем.

Теория управления техническими системами оперирует понятием цели только по отношению к внешним факторам, а в открытых, развивающихся системах цель формируется внутри системы, и внутренние факторы, влияющие на формирование целей, являются такими же объективными, как и внешние.

В-третьих, существует возможность сведения задачи формирования общей (главной, глобальной) цели к задаче структуризации цели. Анализ процессов формулирования глобальной цели в социально-экономической системе показывает, что эта цель возникает в сознании руководителя или коллектива не как единичное понятие, а как некоторая, достаточно “размытая” область.

На любом уровне цель возникает вначале в виде “образа” цели. При этом достичь одинакового понимания общей цели всеми исполнителями невозможно без ее детализации в виде упорядоченного или неупорядоченного набора взаимосвязанных подцелей (целевых показателей), которые делают ее понятной и конкретной для разных исполнителей.

Таким образом, задача формулирования общей цели в сложных социально-экономических системах, какой является сфера оказания услуг пассажирского транспорта, должна быть сведена к задаче структуризации цели. Наиболее распространенным способом представления структуры целей является древовидная иерархическая структура.

В иерархической структуре целей, как и любой иерархической структуре, закономерность целостности проявляется на каждом уровне иерархии. Применительно к структуре целей это означает, что достижение целей вышележащего уровня не может быть полностью обеспечено достижением подцелей, хотя и зависит от них, и что потребности, мотивы, программы, влияющие на формирование целей, нужно исследовать на каждом уровне иерархии управления сферой услуг пассажирского транспорта, включая ее самоуправляемые формы.

Теоретические основы и практика стратегического планирования в менеджменте дополняют процесс целеполагания в теории систем следующими важными методологическими положениями:

- ♦ основная цель для сложной социально-экономической системы, какой является сфера услуг пассажирского транспорта<sup>2</sup>, задается экзогенно (из вне), т.е. системой более высокого уровня, где прежняя система является ее подсистемой;

- ♦ среда также является сложной системой и обладает всеми перечисленными свойствами сложной системы. Основным признаком, по которому различают среду и систему - это наличие внутри самой сложной системы более жестких связей, чем связи между системой и средой. Степень жесткости связей определяет, возможно ли, и насколько возможно управлять процессами. Безусловно, управление элементами системы возможно;

- ♦ цель должна быть формализуема. Такая формализация имеет место при формировании критерия оценки эффективности системы, позволяющего оценить степень достижения системой поставленных целей. Формой гармонизации целей по вертикали и горизонтали выступает их согласование или приоритет целей высшего уровня над целями низшего уровня.

Системой более высокого уровня, по отношению к сфере услуг пассажирского транспорта, как ее подсистемы, является социальная сфера народного хозяйства, задающая ее главную (основную) цель.

Понятие “социальная сфера” используется по-разному в различном контексте. В экономической науке оно обозначает определенную группу видов экономической деятельности, которую составляют здравоохранение, физическая культура и спорт, образование, социальное обслуживание и социальное обеспечение, жилищное хозяйство, социальное страхование, пенсионное обеспечение, пассажирские перевозки. Перечисленные виды экономической деятельности объединяет, прежде всего, свойство непосредственно воздействовать на человеческую личность.

Все вышеперечисленные виды экономической деятельности характеризуются следующими общими признаками:

- ♦ предоставляют блага, в основном, в форме услуг, предметом воздействия кото-

рых являются люди и возможности их повседневной жизнедеятельности (услуги - это различные виды деятельности, не создающие материальные блага и относящиеся к непродуцирующей сфере; услуга - это полезное действие, полезный эффект, который создается в процессе целесообразной деятельности, направленной на удовлетворение определенных потребностей людей);

◆ потребление предоставляемых благ имеет значительные внешние эффекты;

◆ деятельность этих видов деятельности является объектом систематического применения ценностных оценок.

Для всей социальной сферы народного хозяйства основная траекторная цель сформулирована достаточно четко и заключается в духовном, интеллектуальном и физическом развитии человека. Однако указанная цель не имеет количественного выражения, что представляет определенные трудности оценки степени ее достижения.

Теоретические подходы и методология исследования формирования целей сферы услуг пассажирского транспорта позволяют провести анализ целеполагания, осуществленного в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г.<sup>3</sup>

Прежде всего, следует отметить, что в указанном документе процесс целеполагания осуществляется по отношению ко всем транспортным услугам, без их разделения на услуги пассажирского и грузового транспорта, хотя очевидно, что поставленные цели для разных сфер деятельности не должны полностью совпадать.

Существенным недостатком Транспортной стратегии является то, что основная цель развития транспорта выводится не непосредственно из ближайшего уровня (развития социальной сферы), а из целей системы самого высокого уровня национальной экономики. Так, считается, что главной задачей государства в сфере функционирования и развития транспорта является создание условий для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения через обеспечение доступа к безопасным и качественным транспортным услугам, использование географических особенностей России как ее конкурентного преимущества.

Стратегической целью развития транспортной системы в указанном документе является удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных качественных транспортных услугах.

Достижение этой стратегической цели должно быть обеспечено путем эффективного развития конкурентной среды в транспортной отрасли, создания оптимальных резервов в развитии инфраструктуры, достижения передового уровня развития техники и технологий, усиления внимания к социальным и экологическим факторам, повышения национальной, экономической и других видов безопасности страны, зависящих от транспорта.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы три основные составляющие:

1) конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

2) высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

3) создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом (в противном случае конкурентной среды не будет).

Для формирования высококачественных транспортных услуг необходимо, прежде всего, определить параметры и стандарты качества, обеспечить стимулирование их выполнения и создания высокоэффективных технологий, отвечающих стандартам качества, отработать элементы технологий, нормативной базы и методов государственного регулирования, внедрить ряд пилотных высокоэффективных технологий в регионах.

Необходимо создать условия для развития как внутренней конкуренции (между перевозчиками, видами транспорта), так и внешней конкуренции (с международными транзитными системами). Внутренняя конкуренция обеспечит повышение ритмичности и ускорение товародвижения, снижение транспортных издержек, повышение доступности транспортных услуг, улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений. Это окажет позитивное влияние на внешнюю конкурентоспособность и реализацию транзитного потенциала страны.

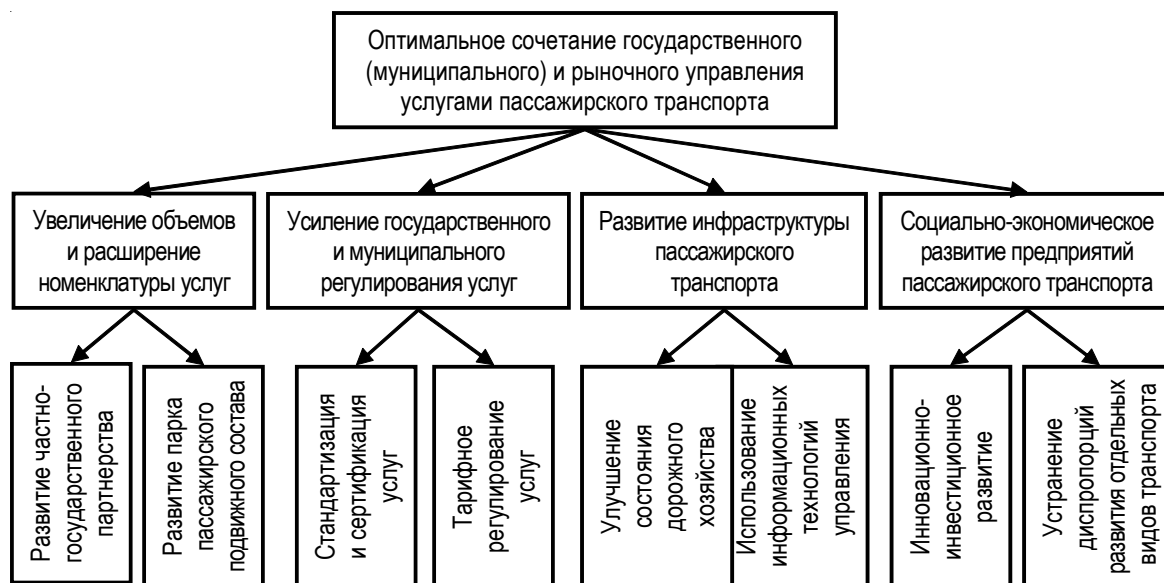


Рис. Карта стратегий развития услуг пассажирского транспорта

Краткий анализ целей и приоритетов развития транспорта в Транспортной стратегии позволяет сделать вывод о недостаточно высокой научной обоснованности целеполагания. Во-первых, отсутствует четко выраженная декомпозиция основной стратегической цели на подцели более низкого уровня, во-вторых, непонятен с точки зрения научного стратегического планирования смысл, так называемых, приоритетов, относящихся либо к целям, либо к стратегиям развития транспорта.

Теоретические основы разработки стратегий достижения поставленных целей отраслями, комплексами и сферами деятельности в научной литературе практически отсутствуют. Это можно объяснить сложностью стратегического планирования развития иерархических, слабо детерминированных экономических систем с неодинаковыми интересами их субъектов, имеющих разные цели, а также представления о способах их достижения.

Разработка стратегий в правительственных документах РФ касается реализации таких целей, как обеспечение доступности и качества услуг пассажирского транспорта, повышение уровня безопасности транспортной системы, снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

В целях обеспечения на всех видах транспорта доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с соци-

альными стандартами будут осуществляться следующие мероприятия:

- ◆ обеспечение перевозок пассажиров по социально значимым маршрутам, ценовой доступности транспортных услуг, разработка и реализация согласованных схем развития авиатранспортного и автотранспортного обеспечения перевозок по местным социальным маршрутам в удаленных регионах;
- ◆ разработка и выполнение программы реализации минимальных социальных транспортных стандартов обеспечения возможности передвижения всех слоев населения по территории страны, обеспечение их реализации по прогрессивной шкале с учетом улучшения условий транспортного обслуживания населения;
- ◆ развитие систем городского и пригородного пассажирского транспорта;
- ◆ регулирование допуска к коммерческой деятельности в области пассажирских перевозок;
- ◆ развитие парка пассажирского подвижного состава, не уступающего по технико-экономическим параметрам мировым аналогам;
- ◆ развитие систем, обеспечивающих скоростные и высокоскоростные перевозки пассажиров.

С целью повышения уровня безопасности транспортной системы предполагается обеспечить эффективную работу специальных служб, улучшить функционирование инфраструктурных объектов транспорта, шире использовать международные и национальные стандарты в сфере безопасности движения.

Для реализации цели снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду предполагается выработка и ввод в действие механизмов государственного регулирования, обеспечивающих мотивацию перевода транспортных средств на экологически чистые виды топлива, а также снижение уровня энергоемкости транспорта до уровня показателей передовых стран.

Важным резервом снижения объема воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта является профессиональная подготовка персонала, осуществляющего эксплуатацию транспортных средств. Другим резервом сокращения вредного воздействия транспорта на здоровье человека в рамках данной цели является рационализация маршрутов следования транспортных потоков.

Анализ стратегий развития пассажирского транспорта, сформулированных в программном документе, позволяет сделать вывод о недостаточно высокой степени их систематизации и соответствия поставленным целям раз-

вития услуг пассажирского транспорта, отсутствия научно обоснованной карты стратегий.

Более обоснованная система стратегий развития услуг пассажирского транспорта по уровням соподчиненности и степени соответствия поставленным целям представлена на рисунке.

Таким образом, реализация разработанных стратегий развития пассажирского транспорта, прежде всего, связана с определением комплекса мероприятий стратегического и оперативного характера в функциональных областях деятельности органов государственного и муниципального управления, а также предприятий пассажирского транспорта независимо от формы собственности.

---

<sup>1</sup> *Виссема Х.* Стратегический менеджмент и предпринимательство: возможности для будущего процветания: Пер. с англ. М., 2000.

<sup>2</sup> *Бурменко Т.Д., Даниленко Н.Н., Туренко Т.А.* Сфера услуг: экономика / Под ред. Т.Д. Бурменко. М., 2007.

<sup>3</sup> Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Режим доступа: <http://www.mintrans.ru>.

*Поступила в редакцию 11.11.2009 г.*