

УДК 332.1

Повышение эффективности управления развитием транспортного комплекса региона (на примере Ставропольского края)



Пархоменко Н.А.

Кандидат педагогических наук,
доцент кафедры государственного и муниципального управления
Института сервиса, туризма и дизайна (филиала)
Северо-Кавказского федерального университета (Пятигорск)



Пархоменко В.В.

Магистрант кафедры экономики и управления на предприятии
Института сервиса, туризма и дизайна (филиала)
Северо-Кавказского федерального университета (Пятигорск)

В статье проанализированы механизмы и ключевые направления развития регионального транспортного комплекса, предложены способы оптимизации управления развитием транспортного комплекса Ставропольского края.

Ключевые слова: транспортный комплекс региона, эффективность управления.

Управление экономическими процессами должно исходить из того, что экономика региона – это динамично развивающийся механизм, и все ее составные части предполагают согласованную работу для достижения поставленных целевых индикаторов и повышения конкурентных позиций региональных предприятий. Учитывая данную дефиницию, специфические требования предъявляются к транспортному комплексу региона как результату взаимодействия внешних и внутренних факторов транспортной системы региона.

Удовлетворяя потребности как юридических, так и физических лиц, транспортный комплекс региона характеризуется взаимодействием фирм и предприятий различных организационно-правовых форм ведения хозяйственной деятельности. Следует отметить, что транспортный комплекс является составной частью подсистемы территориальной организации хозяйства, который управляется как на основе объективных экономических законов, так и воздействиями органов федеральной и региональной власти [1, с. 127].

Данная статья посвящена анализу способов повышения эффективности управления развитием

транспортного комплекса Ставропольского края. Транспортный комплекс должен обеспечить удовлетворение спроса потребителей по приемлемым ценам и на достаточном уровне качества, оказывая содействие безопасности и геополитической устойчивости региона, в частности, и государства в целом. Сложность достижения обозначенной темы заключается в том, что проявляются дефицит ресурсов территории, ограниченность возможностей и недостатки государственного регулирования отрасли. Все вышесказанное предполагает актуальность применения гибких механизмов по согласованию частных интересов населения и бизнеса с государственными интересами представителей региональной власти.

В современной российской экономике транспортный комплекс можно охарактеризовать как один из наиболее сложных объектов управления. В нем присутствуют многообразные организационно-правовые формы ведения хозяйственной деятельности. Так, он состоит из: государственных и муниципальных унитарных предприятий, обществ с ограниченной ответственностью, публичных акцио-

нерных обществ и закрытых акционерных обществ, частных предприятий, индивидуальных предпринимателей и др. Выявленная специфика обуславливает необходимость использовать общеэкономический, территориальный и отраслевой подходы управления народным хозяйством при исследовании функционирования транспортного комплекса в регионе.

На наш взгляд, следует выделить пять признаков региональных транспортных комплексов:

1. Взаимодействие и взаимная связь предприятий. Все компании, входящие в региональный транспортный комплекс, имеют устойчивые связи между собой на основе общей информации о потребителях, необходимости оказания комплексных, иногда совместных услуг и их взаимозаменяемости.

2. Общая территория. Компании, входящие в региональный транспортный комплекс, находятся на одной территории, имеют определенную зависимость от ее ландшафта, вынуждены учитывать пространственную ориентацию потребностей клиентов.

3. Общая инфраструктура. Компании, входящие в региональный транспортный комплекс, вынуждены пользоваться общей инфраструктурой, расположенными на территории региона транспортными путями.

4. Соответствие компании местным условиям как экономическим, так и природным. Транспортная отрасль предоставляет свои услуги потребителям вне помещений, поэтому перевозки существенно зависят от природно-климатических условий и востребованность транспортных услуг во многом зависит от экономического положения клиентов.

5. Достижение эффективности за счет оптимальной структуры реализации транспортных услуг. Региональный транспортный комплекс при своем развитии должен получить такую структуру, которая соответствует потребностям потребителей и приоритетным направлениям развития территории.

Попытаемся рассмотреть, как данные характеристики учитываются при управлении развитием транспортного комплекса Ставропольского края. Структура Министерства строительства, дорожного хозяйства и транспорта Ставропольского края представлена на рисунке 1.

Министерство строительства, дорожного хозяйства и транспорта Ставропольского края

можно охарактеризовать как министерство, объединяющие несколько отраслей помимо транспорта – это строительство и эксплуатация автомобильных дорог. Нас в первую очередь интересуют отделы министерства, отвечающие за развитие транспортного комплекса региона в целом. К таким в первую очередь стоит отнести отдел транспорта и контроля за автомобильными перевозками. В частности, именно данный отдел определяет цели, приоритеты, перспективы развития, а также занимается разработкой предложений по приоритетным направлениям развития транспортной отрасли Ставропольского края. Также именно на данный отдел возложены функции координации работы компаний транспортного комплекса Ставропольского края, направленные на бесперебойное обеспечение потребителей транспортными услугами всех видов наземного и воздушного транспорта, он же вырабатывает меры, позволяющие повысить производственный потенциал отрасли. Безусловно, ключевые решения проходят апробацию на уровне заместителя министра и министра, но центром анализа проблем и подготовки решений является данный отдел.

Рассмотрим практику реализации обозначенных выше задач. В Ставропольском крае с 2012 г. действует региональная программа «Развитие транспортного комплекса» [2]. Анализ проблем, на решение которых направлена данная программа, представлен в таблице 1.

Исходя из данных, представленных в таблице 1, мы можем говорить о нескольких направлениях управления развитием транспортного комплекса региона:

1. Повышение конкурентоспособности железнодорожного и воздушного транспорта.



Рис. 1. Структура Министерства строительства, дорожного хозяйства и транспорта Ставропольского края [2]

Таблица 1
Проблемы развития транспортного комплекса
Ставропольского края [3]

Вид транспорта	Проблема развития транспортного комплекса
Железнодорожный транспорт	Повышение пропускной способности железнодорожной сети
	Недостаточная инвестиционная привлекательность железнодорожного транспорта общего пользования
	Необходимость повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг в регионе
Автомобильный транспорт	Низкий уровень обеспеченности населения края пассажирским автомобильным транспортом, качественно осуществляющим перевозки
	Отсутствие современных автоматизированных систем управления транспортными потоками и высокий уровень аварийности, перегруженность в крупных городах и на автомобильных магистралях
	Низкий уровень обеспечения транспортной безопасности и увеличение количества нарушений правил организации транспортного обслуживания
	Необходимость совершенствования сети маршрутов межмуниципального сообщения
Воздушный транспорт	Низкий уровень конкурентоспособности воздушного транспорта на рынке транспортных услуг в регионе
	Необходимость реконструкции аэропортового комплекса «Шпаковское»
	Необходимость приобретения техники для аэропортового комплекса «Шпаковское»

2. Повышение инвестиционной привлекательности и пропускной способности железнодорожного транспорта.

3. Высокая аварийность, перегруженность и отсутствие современных автоматизированных систем управления транспортными потоками.

Выделенные три направления, на наш взгляд, являются стратегическими ориентирами развития транспортного комплекса Ставропольского края. Кроме того, следует отметить, что есть еще ряд направлений, носящих, скорее, частный характер, таких как развитие аэропортового комплекса «Шпаковское» и совершенствование сети маршрутов межмуниципального сообщения.

После того как определены стратегические ориентиры развития транспортного комплекса Ставропольского края необходимо выявить, насколько они реализуются в повседневной управленческой практике. Для решения обозначенной исследовательской задачи обратимся к анализу деятельности Министерства строительства, дорожного хозяйства и транспорта Ставропольского края за 2015 г. Вначале проведем анализ деятельности министерства в целом, а потом остановимся на разборе результатов работы отдела транспорта и контроля за автомобильными перевозками.

В отчете о результатах деятельности Министерства строительства, дорожного хозяйства и транспорта Ставропольского края за 2015 г. гово-

рится, что деятельность министерства направлена на реализацию 9-ти государственных программ Ставропольского края и одного непрограммного мероприятия. При этом следует учитывать, что отчет о реализации Государственной программы Ставропольского края «Развитие транспортного комплекса» представлен на предпоследней странице итогового отчета, что может говорить о значимости данной программы в деятельности министерства. В данном отчете мы можем видеть реализацию только нескольких стратегических направлений развития транспортного комплекса региона. Так, для реализации стратегического направления повышения инвестиционной привлекательности и пропускной способности железнодорожного транспорта была проведена компенсация части потерь в доходах организациям железнодорожного транспорта при перевозке учащихся школ и студентов очного отделения образовательных учреждений начального, среднего и высшего профессионального образования. В

принципе данные меры можно отчасти считать и реализацией стратегического направления повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта. В этом же отчете мы можем проследить и реализацию одного из частных направлений управления развитием транспортного комплекса региона, а именно, совершенствования сети маршрутов межмуниципального сообщения через целевое финансирование Государственного казенного учреждения «Ставропольавто», которое как раз и разрабатывает межмуниципальные маршруты [3].

Следует подчеркнуть, что в отчете министерства нашли отражение только статьи расходов и выполнение плановых показателей в рамках бюджета Ставропольского края на 2015 г. Более детально механизмы управления транспортным комплексом региона описаны в отчете отдела транспорта и контроля за автомобильными перевозками. В данном отчете мы можем наблюдать определенную диспропорцию, большая часть отчета (5 из 6 страниц) посвящена реализации стратегического направления по снижению высокой аварийности, перегруженности и отсутствия современных автоматизированных систем управления транспортными потоками. При этом в основном описываются мероприятия по снижению аварийности за счет улучшения транспортной безопасности. Отчет о развитии железнодорожного транспорта в целом совпадает с описанным выше в отчете министерства. Следует отметить, что в дан-

ном отчете появляется несколько абзацев о развитии воздушного транспорта, в частности, о процессах реконструкции аэропортовых комплексов ОАО «Международный аэропорт Минеральные Воды» и АО «Международный аэропорт Ставрополь» [4].

Подводя итог анализу механизмов управления развитием транспортного комплекса Ставропольского края, хотелось бы предложить ряд мер по повышению его эффективности:

1. Необходимо определить минимальный приемлемый уровень развития транспортного комплекса региона и разработать три сценария (оптимистичный, пессимистичный и реалистичный) его достижения.

2. Неравномерность в развитии отдельных отраслей транспортного комплекса детерминирована несбалансированными нормативно-правовыми условиями функционирования предприятий различных видов транспорта, что приводит к отсутствию системы привлечения инвестиций в транспортный комплекс. В связи с этим необходима целенаправленная политика региональных властей на привлечение инвестиционных проектов в отрасль.

3. Целесообразно осуществить переход от программного развития к стратегическому проектированию на основе разработки стратегии развития транспортного комплекса Ставропольского края, включающей все ключевые разделы стратегии как документа, начиная с миссии и целей и заканчивая этапами реализации.

В заключение отметим, что реализация обозначенных мер повышения эффективности управления развитием транспортного комплекса Ставрополь-

ского края позволит рассматривать его как единую взаимосвязанную систему, способствующую достижению социально-экономических приоритетов региона.

Литература:

1. Горшенина Е.В. Региональные экономические исследования: теория и практика. – Тверь: Твер. гос. ун-т, 2009. – 203 с.
2. Постановление Правительства Ставропольского края от 29 декабря 2012 г. № 567-п (в ред. от 04.08.2015 г. № 339-п) «Об утверждении государственной программы Ставропольского края "Развитие транспортного комплекса"». – URL: <http://www.stavinvest.ru/index.php?page=Gosudarstvennie-programmi-Stavropolskogo-kрая-realizuemie-v-2015-godu>
3. Отчет о работе отдела транспорта и контроля за автомобильными перевозками Министерства строительства, дорожного хозяйства и транспорта Ставропольского края за 2015 г. и I полугодие 2016 г. – URL: <http://dorogisk.ru/transport/statistika-otrasli/>
4. Результаты деятельности Министерства строительства, дорожного хозяйства и транспорта Ставропольского края за 2015 год. – URL: <http://dorogisk.ru/ministerstvo/itogi-raboty-ministerstva/>

Improving the Efficiency of Managing the Development of Transport Complex in the Region (As Exemplified by Stavropol Region)

N.A. Parkhomenko, V.V. Parkhomenko
Institute of Service, Tourism and Design (branch)
of the North Caucasus Federal University in Pyatigorsk

The article analyzes the mechanisms and key areas of the development of the regional transport complex, as well as methods of optimizing management of transport complex development in Stavropol Region.

Key words: transport complex of the region, improve management efficiency.