

Natalia CYMBAL¹

ОРГАНИЗАЦИЯ ПРИНЯТИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОГРАММ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

На основе теории управления и теории организации определены особенности и охарактеризована сущность процессов принятия региональных программ развития транспорта.

1. ВВЕДЕНИЕ

Принятие решений относительно утверждения региональных программ развития транспорта (РПРТ), под которым понимают выбор одной из нескольких альтернатив, пронизывает деятельность многих органов управления и предприятий в транспортной отрасли. Некоторые мероприятия к программам менеджеры определяют по опыту, поскольку существует автоматизм поведения, выработанный практикой. Но есть значительное количество ситуаций, когда процесс принятия решений по подготовке и принятию РПРТ связан с необходимостью взвешенного решения той или другой проблемы, требующей усиленных размышлений. В таких ситуациях сталкиваются или с новым объектом выбора, с критическими обстоятельствами, в которых осуществляется выбор. И это в полной мере касается деятельности органов территориального управления и предприятий транспорта с достаточно широким спектром полномочий территориального развития транспортной инфраструктуры в регионе. Ведь особенность статуса органа территориального управления определяет необходимость соблюдения принципов гласности, коллегиальности, сочетания местных и государственных интересов, правовой, организационной и материально финансовой целесообразности; подотчетности, ответственности. Сложность поставленных перед органами управления и предприятиями в транспортной отрасли заданий, обуславливает определенные особенности процессов подготовки и принятия РПРТ, знание содержания и сущности которых составляет научную проблему и будет способствовать повышению эффективности решения проблем предоставления транспортных услуг [1].

Анализ исследований и публикаций по теме свидетельствует, что проблеме подготовки и принятия программ развития в социальном управлении уделяется значительное внимание. Предложены алгоритмы подготовки и принятия программ развития, а также показано, что они должны быть направлены на достижение многоразовых или единичных результатов, создание процессов, их поддержку или развитие, на усовершенствование, прекращение или недопущение какой-либо

¹ Mgr Natalia Cymbal, Katedra Prawa Transportowego i Logistyki Narodowego Uniwersytetu Transportu w Kijowie, Ukraina.

деятельности. По этим же направлениям разработаны подходы к принятию программ развития в управлении хозяйственным комплексом. Но вне поля зрения исследователей остались вопросы содержания и особенности принятия программ развития транспортного инфраструктурного комплекса региона, исследование которых является целью автора.

2. ОБЩИЕ АСПЕКТЫ ПРИНЯТИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОГРАММ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА

Известно, что программируемое решение может приниматься в сфере транспорта в двух основных системах: технической и социальной, которые в свою очередь могут быть взаимоувязанными [4]. Перечисленные виды систем имеют разный уровень непредсказуемости (рисков) в результатах реализации РПРТ.

В зависимости от условий реализации РПРТ в социальной системе, руководитель может достичь со стороны подчиненных как сотрудничества, так и противостояния. Профессионализм специалиста, который разрабатывает или реализовывает РПРТ, определяется его способностью создать стимулирующую среду для выполнения определенных действий.

Программное решение, которое принимается руководителем в социальной системе, и называется решением по формированию и принятию РПРТ.

Обобщение литературных источников свидетельствует, что принятие решений в управлении — это систематизированный процесс. Как правило, процессы управления организацией очень разнообразны, многомерны и имеют сложную структуру [3]. В общем смысле процесс управления в сфере транспорта состоит из общих функций управления, которые объединяются в циклы управления и связаны с принятием решений вообще и РПРТ в частности (рис. 1.).

Решения относительно подготовки и принятия РПРТ должно быть сознательным выбором из имеющихся вариантов или альтернатив напрямую действий, которые сокращают разрыв между настоящим и будущим желаемым состоянием решение заданий. Сам процесс подготовки и принятия РПРТ включает множество разных элементов, но непременно в нем присутствуют такие элементы, как проблемы, цели, альтернативы и само решение. Такой процесс лежит в основе формирования как региональных, так и местных программ развития транспорта и планирования деятельности транспортных предприятий, поскольку программы и планы — это набор решений в сфере управления, текущей деятельности и по другим направлениям для достижения поставленных целей. Принятие решений — это центр, вокруг которого вращающаяся жизнь в обеспечении транспортного обслуживания населения.

Решение относительно подготовки РПРТ следует рассматривать как продукт управленческого труда, а его принятие — как процесс, который ведет к появлению нового качества.

В рамках стратегического планирования и регулирования органом управления в сфере транспорта принимаются основополагающие программные решения, а в процессе организации, мотивации, координации — текущие решения в узком смысле, хотя такое деление является условным.



Рис. 1. Взаимосвязь циклов управления в принятии РПРТ в сфере транспорта

Таким образом, принятие РПРТ отражается на всех аспектах управления, и этот процесс является частью ежедневной работы руководителей органов управления и руководителей транспортных предприятий. Управление принятием РПРТ осуществляется руководителями разных уровней и носит достаточно формализованный характер, поскольку такие решения касаются не только одного лица, а чаще всего направления деятельности или отрасли в целом.

Проблема принятия РПРТ занимает одно из центральных мест в социологии организации. Считая организацию инструментом управления, многие социологи и специалисты в области теории управления, начиная с М. Вебера [3], непосредственно связывают ее в первую очередь с подготовкой и реализацией программ. Эффективность управления во многом обусловлена качеством таких решений. Интерес социологов к этой проблеме обусловлен тем, что в решениях фиксируется вся совокупность правовых отношений, которые возникают в процессе трудовой деятельности и управления организацией и в полной мере касаются деятельности органа управления. Через них формируются цели, интересы, связи и нормы в процессах выполнения предоставленных полномочий.

3. ОСОБЕННОСТИ ПРИНЯТИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОГРАММ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА

На основе проведенных исследований определены главные особенности принятия РПРТ органами территориального управления.

Во-первых, органы территориального управления являются выборными органами, которые состоят из депутатов и в соответствии с законом наделяются правом представлять интересы территориальных сообществ и, как субъект управления, принимают программные решения в целях решения стратегических проблем развития транспорта.

Во-вторых, в сочетании принципов единоначалия и коллегиальности, менеджеры избирают направления действий, которые могут существенно повлиять на жизнь многих людей. Если идет речь об управлении движимым и недвижимым имуществом, доходами бюджетов, внебюджетными целевыми (в том числе валютными) и другими средствами, землей, природными ресурсами, которые есть в ком-

мунальной собственности территориальных сообществ, а также объектами их общей собственности, которые находятся в управлении районных и областных советов, то результативность решения этих заданий может серьезно отразиться на политической и социально-экономической ситуации как в регионах, так и в стране в целом.

В-третьих, осуществляется внедрение демократических форм и методов работы органов территориального управления с транспортными предприятиями, учреждениями и организациями, которые не находятся в коммунальной собственности соответствующих территориальных сообществ. Так отношения с такими предприятиями, учреждениями и организациями строятся на договорной и налоговой основе и принципах подконтрольности в пределах полномочий, предоставленных органам территориального управления законом. Это необходимо учитывать при формировании РПРТ.

В-четвертых, для обеспечения эффективности деятельности, в частности в сфере транспорта, законодательством предусмотрена обязательность исполнения актов и законных требований органов и должностных лиц местного самоуправления. Так, их акты, принятые в пределах предоставленных полномочий, являются обязательными для выполнения всеми расположенными на соответствующей территории органами исполнительной власти, объединениями граждан, предприятиями, учреждениями и организациями, должностными лицами, а также гражданами, которые постоянно или временно проживают на соответствующей территории.

В-пятых, учитывая то, что в деятельности органа территориального управления процесс принятия РПРТ достаточно сложен и влечет за собой ответственность, необходима определенная формализация и профессиональная подготовки должностных лиц. В связи с этим законодательством предусмотрено, что исключительно на пленарных заседаниях совета должен решаться вопрос утверждения РПРТ.

В-шестых, формирование РПРТ местным органом исполнительной власти и их принятие органом местного самоуправления осуществляется в условиях развития местной демократии. В частности, такая ее форма как общественные слушания предусматривает, что территориальное сообщество имеет право встречаться с депутатами соответствующего совета и должностными лицами местного самоуправления с целью заслушивания их, а также затрагивать вопрос и вносить предложения по вопросам транспортного обслуживания, которые отнесены в ведение местного самоуправления. Важным обстоятельством является то, что предложения, которые вносятся по результатам общественных слушаний, подлежат обязательному рассмотрению органами местного самоуправления.

Решения относительно принятия РПРТ — это наука и искусство. Роль принятого такого решения огромная. Важнейший вопрос успешного функционирования транспортного комплекса как организации заключается в том, как он может обнаруживать проблемы и решать их. Каждая РПРТ нацелена на какую-то проблему, а правильное мероприятие программы — это то, что максимально обеспечивает цели транспортного комплекса и составляющих его системы. Однако определение цели — еще не формулировка проблемы, а без этого нет необходимости в решениях и действиях. Цели, которые часто пытаются достичь, могут быть и недостаточно осознанными. Установление неправильных целей означает, следовательно, и программное решение неправильно сформулированных проблем, которое может привести к намного большим потерям, чем неэффективное

решение правильно сформулированных проблем. В этой связи очень большую роль играют главные должностные лица органов территориального управления, а также и транспортных предприятий и организаций. Ведь принятие РПРТ — не только процесс, но и один из видов умственной деятельности и проявление воли человека. Его характеризуют такие признаки:

- возможность выбора из множественного числа альтернативных вариантов (если нет альтернатив, то нет выбора и, следовательно, нет и программного решения);
- наличие цели (бесцельный выбор не рассматривается как программное решение);
- необходимость волевого акта лица, которое принимает решение (ЛПР), поскольку ЛПР формирует программное решение через борьбу мотивов и мыслей.

Принятие РПРТ может рассматриваться как организационный акт, как один из основных этапов процесса управления, как интеллектуальное задание, как процесс легализации управленческого влияния на управляемую транспортную подсистему[2].

4. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩНОСТИ ПРОЦЕССОВ ПРИНЯТИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОГРАММ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА

Правовая сущность принятия РПРТ заключается в возможности осуществлять заданные мероприятия в правовом поле, то есть при строгом соблюдении законодательных актов Украины, международных обязательств, внутренних и других документов. Невозможность разрабатывать и реализовывать РПРТ в правовом поле должна приводить к отмене решения. Орган управления может понести существенные потери, если уже разработанное решение относительно РПРТ будет отменено, а в случае незаконной реализации решения даже может быть возбуждено уголовное преследование кого-нибудь из инициаторов такой программы. Незнание законодательства не освобождает нарушителя от ответственности, потому проект РПРТ должен проходить правовую экспертизу. Руководитель может самостоятельно оценить правовое поле для принятия РПРТ с использованием современных информационно-правовых систем.

Организационная сущность принятия РПРТ заключается в том, что для разработки и реализации программы орган управления должен иметь соответствующие возможности, в частности:

- необходимый состав менеджеров;
- инструкции и положения, которые регламентируют полномочия, права, обязанности и ответственность менеджеров;
- все необходимые ресурсы, в частности информационные;
- технику и технологии;
- систему контроля;
- возможности постоянной координации процесса разработки и реализации РПРТ.

Это существенная составная часть принятия РПРТ. Многие авторы публикаций о принятии РПРТ называют их организационными решениями[3]. Если таких возможностей нет, то объем РПРТ следует уменьшить или даже не приступать к этой работе.

Социальная сущность принятия РПРТ заключается в механизме управления исполнителями с целью достижения взаимодействия всех его участников. В самой РПРТ или в процессе ее разработки и реализации должны быть учтены потребности и интересы как менеджеров сферы транспорта, так и населения, мотивы и стимулы, установки и ценности, опасения и тревоги. Социальная сущность принятия РПРТ

должна быть отражена в общей цели решения. Без социальной ориентации принятия РПРТ приобретает технократический характер с доминирующим влиянием технологической сущности, и ее главной целью становится лишь достижение заданных результатов.

Экономическая сущность принятия РПРТ заключается в том, что для разработки и реализации любой программы нужны человеческие, финансовые, материальные и другие ресурсы. Поэтому каждое принятие РПРТ имеет реальную себестоимость. Оно является результатом (продукцией) управленческой деятельности и должно оцениваться по результатам его выполнения органом управления или транспортным предприятием. С помощью сопоставления преимуществ и недостатков, расходов и возможной выгоды от разработки и реализации РПРТ можно определить целесообразность проведения этой работы.

Технологическая сущность принятия РПРТ оказывается в возможности обеспечения менеджеров, которые принимают участие в разработке и реализации РПРТ, необходимыми техническими, информационными средствами и ресурсами. Планируя разработку или реализацию РПРТ, руководитель одновременно должен формировать для него технологическую основу [4].

5. ВЫВОДЫ

По итогам проведенного исследования следует отметить, что по содержанию принятие РПРТ является неотъемлемой составляющей и непосредственным результатом умственной управленческой деятельности в сфере обеспечения транспортного обслуживания региона. Принятие РПРТ является документом, который имеет смысл и направлен в дальнейшем на реализацию определенного круга мероприятий по развитию транспортного комплекса. Такие решения имеют определенные особенности, которые налагаются установленными законодательством условиями деятельности транспортных предприятий, местных органов исполнительной власти и органов местного самоуправления. В процессах формирования и принятия РПРТ менеджерам необходимо учитывать их правовую, организационную, социальную, экономическую и технологическую сущность.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Дмитриченко М.Ф., Левковець П.Р., Ткаченко А.М., Ігнатенко О.С., Зайончик Л.Г., Статник І.М., Транспортні технології в системах логістики: Підручник, Вид-во ІНФОРМАВТОДОР, Київ 2007, 676 с.
- [2] Макаров И., Соколов В., Абрамов А., Целевые комплексные программы развития, Изд. КНОРУС, Москва 2000, 126 с.
- [3] Смирнов З.А., Теория организации, Изд. Инфра, Москва 2010, 187 с.
- [4] Тихонравов Ю.В., Теория управления: Учеб. курс, Изд. Вестник, Москва 2007, 336 с.

ORGANIZATION OF ACCEPTANCE OF REGIONAL PROGRAMS OF A TRANSPORT COMPLEX DEVELOPMENT

On the basis of the theory of management and the theory of organization there were described some features and the nature of acceptance processes of the regional programs of transport development.

DOI: 10.7862/rz.2012.zim.16