

**ПРОБЛЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ГРУЗОВЫМИ АВТОМОБИЛЬНЫМИ
ПЕРЕВОЗКАМИ В РЕГИОНЕ**
ROAD FREIGHT MANAGEMENT PROBLEMS IN THE REGION

Войтенков С.С., кандидат технических наук, доцент кафедры «Организация перевозок и управление на транспорте» Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии (СибАДИ), г. Омск
Витвицкий Е.Е., доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой «Организация перевозок и управление на транспорте» Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии (СибАДИ), г. Омск
Voitenkov S.S., Candidate of Technical Sciences, associate professor «The organization of transportations and management on transport» Siberian state automobile and road academy, Omsk
Vitvitskiy E.E., Doctor of Engineering, professor, head of the department «The organization of transportations and management on transport» the Siberian state automobile and road academy, Omsk

Аннотация. *Статья содержит анализ современного управления грузовыми автомобильными перевозками в регионе.*

Abstract. *The article contains the analysis of the current road freight management in the region.*

Введение

В современной экономике региона (города) грузовой автомобильный транспорт является неотъемлемым звеном товарообращения, без которого не только развитие, но и поддержание уровня жизни на приемлемом уровне не представляется возможным. Именно поэтому одним из ключевых вопросов, определяющих эффективность экономического развития региона, является управление грузовыми автомобильными перевозками. Несмотря на большое текущее и стратегическое значение регионального управления автомобильными перевозками, в научных, научно-технических, производственных журналах и другой литературе, внимание этому вопросу уделяется [1, 2, 3, 4, 5 и др.], но весьма мало. В то время как управлению грузовыми автоперевозками на уровне отдельного автотранспортного предприятия посвящено огромное количество исследований [6, 7 и др.].

***Современное состояние управления грузовыми
автомобильными перевозками***

Управление грузовыми автомобильными перевозками условно можно разделить на три уровня: 1) уровень предприятия, 2) уровень региона (области, республики, края, города), 3) уровень государства.

На каждом из этих уровней управление грузовыми автомобильными перевозками включает в себя принципиально разные цели и задачи, определяемые экономическими, политическими и социальными интересами. Эти уровни управления связаны между собой и представляют иерархию управления, где каждый следующий уровень включает в себя предыдущий.

На уровне предприятия в основе целей управления лежат интересы руководства АТП, на уровне города и области должны лежать интересы жителей данного города, представляемые региональной властью и определяемые различными федеральными и муниципальными целевыми программами и проектами, а также законодательными правовыми актами, и, на уровне страны – государственные интересы, определяемые требованиями к обороноспособности, целостности и безопасности государства.

Если на первом уровне чаще всего главенствуют экономические интересы, то на 2 и 3 преобладают социальные и политические интересы. Это закономерно отражается на целях управления и механизмах их достижения. Поэтому весьма богатый научный и практический опыт управления автомобильными перевозками предприятия невозможно использовать без изменения на уровне региона или государства.

Отличия 2 и 3 уровня связаны с территориальными границами, объектом и субъектом управления, задачами, методами и формами управления и т.д. Субъектом управления грузовыми автомобильными перевозками на уровне государства является министерство транспорта РФ, на уровне региона – муниципальные и региональные власти, министерства, департаменты, управления по надзору в области автомобильного транспорта (УГАДН).

Иерархия субъектов управления определяет структуру, масштабность и специфику решаемых задач на каждом из трёх указанных уровней управления грузовыми автомобильными перевозками, что, в свою очередь, обуславливает применение определенных форм и методов управления.

Региональный уровень управления грузовыми автомобильными перевозками имеет свои цели и задачи, а также методы и необходимые средства для их достижения, что отличает его от управления грузовыми автомобильными перевозками на предприятии или в государстве.

Именно регион (республика, область) является относительно самостоятельной ячейкой государственной системы, так как все вопросы управления транспортом переданы ему государством. Поэтому основные потребности в перевозках формируются внутри региона и определяются его политическими, социальными и экономическими особенностями. Однако обслуживаются эти потребности далеко не самым эффективным образом, о чем свидетельствуют существующие транспортные проблемы [5].

Управление грузовыми автомобильными перевозками в регионе в настоящее время ограничивается контролирующими функциями соответствующих ведомств, заключающихся в проверке соответствия транспорт-

ного средства и груза, а так же документов на них требованиям приказов, распоряжений, правил, стандартов и других нормативных документов, выдачей различных разрешений и т.д.

Сужение функций государственного регионального управления автотранспортной деятельностью привело к необоснованному увеличению количества грузовых автомобилей и транспортной составляющей в себестоимости готовой продукции.

Сложившаяся ситуация свидетельствует об отсутствии единства интересов внутри региона, а следовательно и внутри государства. Коммерческие интересы производителей продукции и транспортных компаний в условиях неуправляемого рынка противоречат интересам федеральной и муниципальной власти, а также интересам конечных потребителей (населения), на «плечи» которых ложится бремя в виде завышенной стоимости продукции и экологического загрязнения.

Заключение

1. Противоречие интересов и целей производителей, перевозчиков, автотранспортных, транспортно-экспедиционных предприятий, общественных и снабженческих организаций, региональной власти, населения.

2. Недостаток законодательной нормативной проработки, особенно в вопросах управления, регулирования, планирования и организации работы грузового автомобильного транспорта.

3. Недостаток научных разработок по управлению грузовыми автомобильными перевозками в регионе.

Все эти группы проблем тесно взаимосвязаны и должны решаться комплексно, в единстве интересов, согласованно, либо с механизмами компенсации, под единым руководством и с государственной поддержкой, что подтверждается Транспортной стратегией РФ на период до 2030 года: «Важную роль в реализации транспортной стратегии играет повышение управляемости и контролируемости развития транспорта за счет повышения эффективности методов государственного регулирования и управления, развития механизмов проектного управления, повышения эффективности законодательно-правового поля».

Литература

1. Войтенков, С.С. Совершенствование оперативного планирования перевозок грузов помашинными отправлениями в городах: автореф. дис. ... канд. техн. наук: 05.22.10 / С.С. Войтенков. – Иркутск, 2011. – 20 с.

2. Войтенков, С.С. Сравнение результатов применения различных технологий доставки строительных грузов в городах / С.С. Войтенков, Е.Е. Витвицкий // Журнал «Автотранспортное предприятие», 2009. – № 5. – С. 43–45.

3. Войтенков, С.С. Модель описания функционирования совокупности средних автотранспортных систем перевозок грузов (ССАСПГ) / С.С. Войтенков // Технология, организация и управление автомобильными перевозками: сборник научных трудов № 3. – Омск: СибАДИ, 2010. – С. 261–264.

4. Миротин, Л.Б. Закономерности функционирования и развития транспортной системы региона (логистический подход) / Л.Б. Миротин, О.Н. Ларин // Интегрированная логистика [Текст]: научный информационный журнал / ВИНТИ РАН. – М.: ВИНТИ, 2007. – № 6. – С. 12–19.

5. Улицкий, М.П. Стратегия развития грузового автотранспорта в крупных городах / М.П. Улицкий, А.Д. Хмельницкий // Автотранспортное предприятие [Текст]: отраслевой научно-производственный журнал для работников автотранспорта / Министерство транспорта РФ. – М., 2005. – № 8. – С. 4–11.

6. Смирнова, О.Ю. Принятие решения в условиях неопределенности спроса на грузовые перевозки / О.Ю. Смирнова // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. – 2010. – № 2. – С. 85–88.

7. Агуреев И.Е. Динамика логистической системы в транспортных цепях поставок / И.Е. Агуреев, В.М. Тропина // Изв. ТулГУ. Техн. науки. – 2011. – Вып. 4– С. 158–167.

УДК 656.025.2

**ФОРМИРОВАНИЕ УСЛОВИЙ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ
ГОРОДОВ
FORMATION CONDITIONS OF DISPLACEMENT OF THE URBAN
POPULATION**

Иванов И.Е., кандидат технических наук, докторант кафедры транспортных систем и логистики Харьковского национального университета городского хозяйства имени А.Н. Бекетова, Харьков
Ivanov Igor, Candidate of Technical Sciences, doctoral candidate of chair transport systems and logistics of the Kharkov national university of municipal economy of name A.N. Beketova, Kharkov

Аннотация. *Определены закономерности влияния социальных, экономических и экологических показателей на транспортную подвижность в системе городских пассажирских перевозок на основе проведённых экспериментальных исследований.*

Abstract. *The regularities of the influence of social, economic and environmental performance of transport mobility in urban passenger transport system on the basis of experimental studies.*