

Количество этих коэффициентов постоянно растет, но этот факт лишь усложняет возможности их практического применения в повседневной практике автопредприятий.

Важным кажется дополнение существующей схемы расчета расхода топлива, которая учитывает характеристики модели автомобиля, пути и внешних условий, характеристиками конкретного человека за рулем. Кроме того, большое значение имеет упрощение возможности повседневного расчета затрат и увеличение их точности. Информационную основу реализации поставленной задачи составляет база данных путевых листов и ее постоянное пополнение. Математическое решение поставленной задачи требует построения нечеткой математической модели Сугено и ее нейро-сетевой адаптации к условиям маршрута движения и факторов, влияющих на количество расхода топлива при этом.

Создание методики совершенствует расчет планово-фактических и нормативных затрат топлива автотранспортом, позволяет автоперевозчикам не только в «облегченном» варианте более точно выполнять расчет расхода топлива, но и усовершенствовать процедуру «списания топлива».

УДК 656

Проблемы подготовки специалистов по транспортным системам

Ваксман С.А.¹, Пугачев И.Н.²

¹Уральский государственный экономический университет,

²Тихоокеанский государственный университет

Проект Федерального закона Российской Федерации «Об организации дорожного движения» предполагает совершенствование системы транспортного планирования путем ввода обязательности разработки таких документов как Комплексные транспортные схемы, Комплексные схемы организации дорожного движения; предполагается в течение переходного периода после вступления данного закона в действие разработать данные документы транспортного планирования для всех субъектов Российской Федерации, большинства муниципальных образований и населенных пунктов. Первичный анализ показывает, что при условии срока переходного периода в 5 лет, для разработки такого объема документации в сфере транспортного планирования потребуется одновременно задействовать более 7 тысяч специалистов в сфере территориального и транспортного планирования, организации и безопасности дорожного движения. Отметим, что необходимый объем (7 тысяч студентов!) теоретически может быть обеспечен за 5 лет, если вести набор по 30 студентов в год в 44 вузах страны, где велась ранее в той или иной степени подготовка специалистов по транспорту в градостроительстве и организации и безопасности движе-

ния. Даже если такую подготовку начинать с 2015 года, то первый выпуск будет осуществлен к 2020 году, когда переходный период действия упомянутого закона уже завершится. Добавим, что уровень подготовки специалистов по транспортному планированию в вузах страны всегда отличался разительно. Да и подготовить грамотного работника-бакалавра по территориальному транспортному планированию направлению в рамках складывающегося сегодня положения в образовательном комплексе высшей школы представляется весьма затруднительным. Скорее всего, следует говорить о подготовке магистров по направлению «строительство» с профилем «транспортное планирование (систем расселения)». Более четкое название этого направления, которого нет сегодня в образовательных стандартах, – «транспортные системы городов и организация городского движения». Строго говоря, такое название предопределяет организацию подготовки специалистов по двум направлениям: а) транспортное планирование городов и агломераций (исследователи, проектировщики, менеджеры органов территориального управления) и б) организация городского движения (исследователи и проектировщики в области организации и безопасности движения на период до 5–7 лет).

По экспертным оценкам, в настоящее время в государственных и частных проектных и научных институтах и вузах России занято не более сотни специалистов, способных разрабатывать комплексные документы транспортного планирования; при этом более 30% из них (а во многих организациях более 50 %) находятся в пенсионном и предпенсионном возрасте, причем сконцентрированы они всего в нескольких крупнейших и крупных городах: Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Иркутск, Волгоград, а также других крупнейших и крупных городах...

УДК 656.26:385

Компоненты теории стейкхолдеров при исследовании функционирования региональных транспортно-логических систем

Медведев Е.П.

Восточноукраинский национальный университет имени Владимира Даля

Теория стейкхолдеров [1] исходит из того, что для повышения конкурентоспособности и эффективности деятельности предприятие (в нашем случае система) должно учитывать свои интересы и интересы заинтересованных сторон (стейкхолдеров) – покупателей, поставщиков, конкурентов, государственных учреждений и организаций, органов регионального управления, финансовых посредников, то есть предприятие должно развивать партнерские отношения.