

порта. Это касается и городского пассажирского транспорта. При этом каждая программа должна включать ряд подпрограмм. В нашем случае в качестве перспективного вида городского общественного пассажирского транспорта выбран городской наземный электротранспорт, в программе развития которого, на наш взгляд, целесообразно выделить подпрограмму обновления основных фондов и транспортной инфраструктуры. Выделение именно этой подпрограммы связано с необходимостью решения самого «больного» вопроса, тормозящего на сегодняшний день развитие комплекса городского пассажирского транспорта в целом: значительный моральный и физический износ основных фондов, и, как следствие, недостаточное качество предоставляемых услуг.

Конечно, мы должны говорить о развитии всех видов транспорта. Но в первую очередь речь должна идти об обеспечении населения в качественных транспортных услугах, поэтому мы предлагаем развивать экологически чистые виды транспорта, т.е. если это автобусное сообщение, то чтобы использовались двигатели Евро – 3, Евро – 4, трамвайно-троллейбусный транспорт, потому что он изначально экологически чистый, скоростные виды транспорта. Но, главное, чтобы у пассажира был выбор, чтобы разные виды транспорта конкурировали на рынке транспортных услуг

Одна из важных на сегодня проблем, которые тормозят развитие транспортных предприятий города – убыточность пассажирских перевозок. Себестоимость перевозки автобусным и трамвайно-троллейбусным сообщением разная, трамвайно – троллейбусное сообщение дешевле. Себестоимость перевозки одного пассажира меньше, чем в автобусном сообщении. В автобусном сообщении преобладают расходы на горюче-смазочные материалы. У городского пассажирского транспорта практически нет возможности работать не в убыток, потому что тариф установлен с учетом выполнения городскими автобусами социально-значимой функции – перевозки социальных категорий населения. Он не может быть увеличен. А себестоимость примерно равна этому тарифу и в связи с этим получается, что предприятия убыточные.

Как можно пассажирский транспорт сделать прибыльным? Самая непопулярная мера – это рост тарифов. Второе, на что не пойдет городской бюджет – это рост дотаций, но он возможен только за счет сокращения других расходов, т.е. социальную функцию в каком-то другом направлении администрация города выполнить не сможет. И еще один способ перехода в зону прибыли это частичная или полная передача какого-нибудь вида транспорта в частную собственность. Но у нас есть пример маршруток, у которых такой показатель качества транспортного обслуживания как безопасность на очень низком уровне. Мы считаем, что нужен комплексный подход. В основе должно быть единое регулирование на уровне муниципалитета. Для этого нужна экономически обоснованная стратегическая программа.

П.С. Салмин, С.П. Салмин
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМИ СИСТЕМАМИ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ СЕТЕВОЙ ЭКОНОМИКИ

Развитие глобальных компьютерных сетей и освоение их возможностей в современных масштабах не позволяет, на наш взгляд, обратить внимание на одну очевидную особенность информационных обменов в транспортных системах, существовавших и существующих. Эта особенность заключается в наличии подавляющего преимущества в скорости информационных взаимодействий перед собственно транспортными функциями. Она наглядно проявила себя с появлением оптического теле-

графа, вскоре вытесненного стремительным развитием электросвязи¹. Действующая социально-экономическая теория практически игнорирует информационный аспект транспортной деятельности и поэтому не располагает адекватным инструментарием для исследования сетевых информационных аспектов транспортной инфраструктуры.

Попытке заполнения этого пробела и посвящается настоящая работа. Здесь предлагается обновленное описание картины транспортной экономической деятельности с точки зрения сетевой экономики. Сетевая инфраструктура онлайн-взаимодействий в настоящее время активно формируется. При этом мы несколько упускаем из виду, что характер и специфика этого процесса в транспортных сетях сформировалась задолго до появления глобальной сети как таковой. Улучшение технических характеристик сетевых средств информационных взаимодействий в транспортной системе снимает текущие ограничения и открывает новые технологические и организационные возможности. Но сам характер управленческих коммуникаций развивается по своим законам, это должно быть принято как постулат. Принципиальная новизна сетевого управления на транспорте тем самым несколько затеняется. С другой стороны, общий характер освоения виртуального пространства сети Интернет и развития технических средств онлайн-взаимодействий достаточно хорошо укладывается в общеизвестную модель информационного обслуживания транспортной отрасли. Должны быть приняты во внимание технологические особенности следующих типов транспортных систем:

1. Традиционная система наземного, водного или воздушного сообщения, содержащая пути сообщения и транспортные средства. Комплексы технических средств, которые это обеспечивают, варьируются по сложности от простых средств до технически изощренных программных комплексов (например, средства групповой работы территориально распределенных групп людей, телеприсутствие и т.п.). Нетрудно заметить, что в транспортных системах уже давно сформированы необходимые условия появления простейших онлайн-сообществ, которые регулярно взаимодействуют между собой через средства связи, совместно решая свои задачи и реализуя общие интересы.

2. Трубопроводный транспорт.

3. Коммерческие товаропроводящие сети

4. ЛЭПы

5. Управление потоками платежей, деятельность которых с точки зрения транспортников играет двоякую, а именно инфраструктурную и управляющую роль

Характерный момент современного конструирования инфраструктуры реальных онлайн-сообществ заключается в отсутствии общей научной концепции. На наш взгляд, этот пробел может быть заполнен с помощью концепции информационных взаимодействий, дублирующих и моделирующих реальную материальную транспортную функцию.

Коммуникации и информационные взаимодействия, существующие и возникающие между элементами транспортной инфраструктуры, а также транспортная система в целом – это удачный объект внедрения Интернет-технологий. Профессиональные сообщества специалистов на транспорте представляют собой одну из разновидностей социально-экономических систем, информационные взаимодействия между участниками которых, как правило, ярко выражены. Каждый отдельный сотрудник транспорта отрасли, как и всё сообщество таких сотрудников, поддерживает коллективную "ментальную" модель транспортной системы. На основе информационных взаимодействий в модели реальная система удерживается в ее рамках, технически и организационно реализует движение транспортных потоков.

С учетом этого нам представляется, что приложение концепции информационных взаимодействий в транспортных системах является корректным и достаточно пер-

¹ Этот фактор стал проявлять себя около двухсот лет назад

спективным для развития этой предметной области, а именно – развития транспортной инфраструктуры в направлении применения сетевых средств наблюдения, оповещения и связи.

Применительно к онлайн-активности персонала транспортной системы («стрелочников») развитие Интернет-технологий обеспечивает, как минимум, повышение эффективности и уровня безопасности транспортной деятельности.

Уже давно стало привычным применение телекоммуникационных средств коллективной работы транспортников, рабочая среда которых географически рассредоточена. В определённой степени меняется привычный контекст функционирования, уже существующая инфраструктура, поддерживающая функционирование традиционного производственного сообщества, может быть улучшена на основе сетевых средств. Однако для этого необходима разработка базовой концепции транспортного онлайн-сообщества.

Постепенно в любом онлайн-сообществе нарастает интенсивность информационных потоков. Одна из причин этого – быстрый рост интенсивности транспортных потоков в современном состоянии развития народного хозяйства и перехода от постиндустриальной к информационной эпохе.

Наряду с позитивным последствием для членов онлайн-сообщества, есть и негативное последствие – появление у членов сообщества проблемы информационного переполнения. Обмен информацией по принципу "все со всеми" в чистом виде по этой причине неприемлем для транспортной системы из-за физической невозможности контролировать содержание и принимать к сведению такой поток данных.

Реальное использование сетевых инноваций не может быть внедрено «кавалерийской атакой» не только из-за нерешенности проблемы информационного переполнения. Существует необходимость совершенствования технических средств, снимающих или уменьшающих остроту проблемы информационного переполнения члена онлайн-сообщества, решения других технологических и организационных проблем. Это потребует значительных усилий, затрат времени, решения стратегических и тактических задач.

Создание единого информационного пространства для географически распределенных групп людей, связанных общими интересами, предполагает учет следующих тенденций современного развития онлайн-ресурсов в сети Интернет [1]:

- 1) децентрализация информационных источников, проявляющаяся в создании собственных онлайн-информационных ресурсов
- 2) персонализация пользовательских сервисов

Обе эти особенности должны быть строго технологически ограничены в реальной производственной деятельности.

Технологические связи между участниками любой производственной деятельности, заданные системой общественного разделения труда, определяют, от кого человек получает и куда передаёт ресурсы в процессе производства и кому передает их после своей переработки.

Создание сетевой инфраструктуры транспортной системы должно исходить из того, что определенная её часть уже сформировалась и продолжает развиваться. Дальнейшие направления развития сетевой инфраструктуры определяются в первую очередь потребностями развития транспортной системы

Важным фактором развития сетевой инфраструктуры научного сообщества является готовность членов сообщества использовать сетевые инновации в своей повседневной деятельности. Успешность этого имеет, естественно, два аспекта. С одной стороны, сетевые инновации должны быть доступны для использования на всех уровнях производственной и управленческой деятельности. С другой – пользователи должны заменить свои обычные методы профессиональной деятельности на новые, основанные на использовании сетевых технологий и онлайн-форм совместной

деятельности. Во втором случае должно произойти массовое обновление моделей профессионального поведения.

Очевидно, что объективная опасность информационного переполнения членов онлайн-сообществ ещё только начинает осознаваться. Необходима организация среды сетевой деятельности, которая создаст условия эффективного взаимодействия. Практическая реализация среды сетевой деятельности требует зафиксировать наличие совместной деятельности сотрудников, что эквивалентно формированию онтологии парадигмы менеджмента для транспортных потоков. На высшем уровне руководства это эквивалентно обновлению организационной структуры и методов управления. Для работников среднего и рядового уровней это означает наличие новой методологии создания и исполнения должностных обязанностей и инструкций. Явная совместная деятельность сотрудников требует выявления и фиксации характера разделения труда в отрасли, что сделает реально необходимым использование явной процедуры согласования и координации их совместной деятельности. Эта ситуация уже является достаточной для использования сетевых средств и методов в рамках процедур управления транспортными потоками всех перечисленных выше типов.

Список литературы:

- [1] Салмин С.П. Структура и функции управленческого информационного комплекса развития транспортного потенциала/ Труды Конгресса Международного научно-промышленного форума «Великие реки ' 2008» (20–23 мая 2008 г., Нижний Новгород) – Нижний Новгород: Нижегородский государственный архитектурно-строительный Университет, 2009.
- [2] Парин С.И. К теории сетевой экономики. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2002. – 168 с.

Е.В. Самойлов, И.П. Самойлова
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

КОНЦЕПЦИЯ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ФИНАНСОВОГО КОНТРОЛЛИНГА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Финансовый кризис, начавшийся в 2008 году, в настоящее время оказывает влияние на систему управления организациями, в том числе и на работу финансового контроллера. В данной статье рассматриваются наиболее важные аспекты стратегического финансового контроллинга в настоящее время. В частности, речь идет об изменениях жизненного цикла продуктов, мероприятиях по повышению эффективности операционной деятельности, ставки дисконтирования в условиях высокой волатильности финансовых рынков и ожидаемого роста инфляции.

За последние годы финансовый контроллинг стал неотъемлемой частью системы управления передовых российских компаний. Как известно, одним из основных инструментов стратегического финансового контроллинга является инвестиционный анализ. Однако финансовый контроллер не занимается собственно разработкой инвестиционных планов, в рамках своего функционала он оценивает адекватность используемой для анализа информации и контролирует, учтены ли все экономические инструменты при расчете эффективности будущих инвестиций. В данной статье мы хотели бы остановиться на тенденциях в области стратегического финансового контроллинга, сформировавшихся после 2008 года.

1. Усилилась тенденция сокращения жизненного цикла многих продуктов. При этом продукты (работы, услуги), ориентированные на средний ценовой сегмент существенно сокращают свою долю на рынке. Продукты (работы, услуги), ориентированные на сегмент low-cost, являются на сегодняшний день наиболее востребованными.