– дополнительные затраты, связанные с отправлением неполновесных и неполносоставных поездов;

– затраты, возникающие при прицепке групп вагонов к транзитным поездам.

Задача заключается в минимизации суммарных затрат, связанных с нахождением вагонов в пределах линейного района и решается методом имитационного моделирования. Применение имитационных систем применительно к задачам поездообразования позволяет существенно повысить точность расчетов составаобразования, так как в них адекватно отражается влияние технической структуры на технологию работы объектов.

Перечисленные уровни управления в рамках информационно-управляющей системы поездообразования имеют не только функциональные, но и устойчивые информационные взаимосвязи. Информация на верхний уровень управления поступает из Центров управления линейными районами, реальной модели перевозочного процесса и объектов планирования перевозок (грузовых отделов отделений и дорог, ЦФТО (ЦУТО), логистических операторов). Скорректированный на основе этих данных план формирования поездов является исходным базисом для нижних уровней управления.

Рассмотренная информационно-управляющая система поездообразования позволяет максимально учесть все факторы, влияющие на процессы составаобразования, информационно насытить систему планирования, исключить «информационные дыры» и на основе точных данных вырабатывать адекватные управляющие воздействия.

УДК 656.2.07:385

ТРАНСПОРТНЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ

П. С. ГРУНТОВ

Белорусский государственный университет транспорта

Б. А. ЛЕВИН

Московский государственный университет путей сообщения

Производственные и транспортные отрасли начинают более активно привлекать различные источники инвестиций в целях замены устаревшего оборудования, реинжиниринга, использования глубинных методов менеджмента для обеспечения экономической устойчивости бизнеса. Этому во многом способствовали полностью или частично преодоленные трудности реформирования монопольных отраслей экономики, в частности, создание ОАО транспортных отраслей, в их числе наиболее крупной и функционально ответственной отрасли – ОАО «Российские железные дороги».

Создание конкурентной рыночной среды способствует повышению активности привлечения средств. Долговременные процессы становления рыночных экономических отношений должны реализоваться с использованием общепринятых (международных) рыночных критериев и категорий, новых концепций организации бизнеса.

Наиболее универсальными являются так называемые интегральные критерии, которые являются мерой количества и качества производства продукции и услуг. Следует выделить наиболее важные принципы: 1) критерий гарантированного результата; 2) принцип «наименьшего сожаления»; 3) принцип наименьшего риска при принятии решений.

Эти три принципа имеют большой спектр практических реализации в различных областях производственной и транспортной деятельности и напрямую влияют на совокупные экономические показатели. Так, например, выделение в самостоятельную компанию ОАО «Российские железные дороги» поставило новые задачи, требующие кардинального пересмотра и реорганизации менеджмента, экономических механизмов производства во всех элементах инфраструктуры железнодорожного транспорта на всех железных дорогах.

Важная роль в достижении целей и результатов безубыточной деятельности принадлежит информационному обеспечению транспортных отраслей: системам слежения за месторасположением начальных и конечных операций и передвижением вагонов и контейнеров; учета взаимоотношений с клиентами – получателями и производителями продукции; организации прав доступа для эффективного координирования, в том числе экспортно-импортных взаимодействий в подготовке и прохождении документов.

В последние годы переход экономики России к рыночным отношениям, структурные преобразования в производстве и транспортных отраслях значительно изменили методы менеджмента. Эти изменения связаны также с учетом показателей, характеризующих конъюнктуру внешней среды. Без учета этого фактора трудно успешно реализовывать выполнение основных функций транспортных отраслей и обеспечивать безубыточную работу компании «РЖД». Необходимо учитывать ряд показателей внешней среды в целом. К этим показателям, в частности, относится так называемый индекс деловой активности (и.д.а.), являющийся важнейшим инструментом прогнозирования макроэкономической конъюнктуры. Увеличение значения и.д.а. свидетельствует об относительном увеличении объемов инвестиций (спрос на ценные бумаги увеличивается, т. е. увеличивается предложение инвестиций). И наоборот, снижение индекса деловой активности говорит о вяло текущей деятельности менеджеров по развитию экономики.

В рыночной экономике рассматриваются основные характеристики и.д.а.: набор (перечень) акций представителей (компаний); используемый метод усреднения (арифметической средней или геометрической средней – последний используется при составлении композитного индекса движения курсов акций); виды весовых коэффициентов к курсовым стоимостям акций, входящих в перечень и.д.а.; базисное значение и.д.а. – значение индекса в базовом году и др.

При отборе акций транспортных компаний в списке и.д.а. главным критерием является **репрезентативность**, которая должна учитывать колебания цен рынка ценных бумаг. В нашем случае в качестве эмитентов должны выступать транспортные компании (акционерные общества), в том числе и компании ОАО «РЖД», как и АО других видов транспорта, реструктуризация которых уже осуществлена. Другим важным критерием является **надежность** корпорации, компании, например ОАО «РЖД», выпустившей данные акции. В этом состоит уникальность новых условий деятельности транспортных компаний, которые в недавнем прошлом работали как монопольные структуры государства.

Весовые коэффициенты должны выбираться специальными рабочими органами (комиссиями), основной задачей которых является выведение котировочных цен при выпуске акций транспортными фирмами, анализ динамики цен, публикация информации о ценах и публикация аналитических материалов.

Этот критерий может принимать различные численные величины в зависимости от конъюнктуры рынка: в период благоприятной конъюнктуры он равен единице, в другие периоды, по мере изменения календарного времени, исчисляемого годами, иногда десятками лет, конъюнктура рынка может настолько изменяться, что величина этого критерия приближается или вовсе равна нулю. Тогда предприятие, будь оно частное или государственное, никто не покупает, а цена его падает.

Менеджмент инвесторов отражается в значительной степени коэффициентом β , характеризующим рыночный риск портфеля инвестиций. Этот риск принято определять как отношение доходности портфеля инвестиций к средней доходности или полной доходности к среднерыночному приросту курсовой стоимости акций.

Следует заметить, что в транспортном рынке критерии рыночной динамики и по инвестициям, и по акциям находятся в состоянии энтропии. Транспортная печать, научная и общая, заполнена рассуждениями о рынке и пока еще не излагает конкретных экономических критериев, на основании которых могли бы приниматься инвестиционные проекты, включая и акционирование или приватизацию.

Положение с анализом конъюнктуры рынка, рынка ценных бумаг, инвестиционных проектов в транспортных отраслях – морском, авиационном, железнодорожном и др. – примерно одинаково: инфраструктура транспортных отраслей изношена, требует существенного обновления, больших инвестиций, а деловая активность в решении этих первостепенных вопросов по-прежнему недостаточна. Необходима большая деловая активность по малому и среднему бизнесу, количественные и качественные методы анализа и принятия решений.