Вячеслав ЗЮЗИН, Татьяна ВЕШУТКИНА

ФОРМИРОВАНИЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ КОММУНИКАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ

Создавая единое экономическое пространство при рационализации межрегиональных связей, формируя региональные рынки, нужно пересмотреть инфраструктуру региона как совокупность отраслей, предприятий и организаций, их составляющих, видов деятельности, предназначенных для создания условий для нормального функционирования производства и обращения товаров, а также жизнедеятельности людей. В зависимости от роли в воспроизводственном процессе инфраструктура регионов подразделяется на три взаимосвязанные части: производственную, социальную и институциональную. По функциональному назначению выделяют коммуникационную и обслуживающую. Коммуникационная инфраструктура включает транспортную подсистему, связь и различные коммуникации, обеспечивающие перемещение, обслуживание и управление потоками разных видов: материальными (грузовыми), пассажирскими, транспортных средств, информационными и финансовыми.

Авторы предлагают создать в регионах систему управления инфраструктурой с использованием центров управления и центров ситуационного управления. Она не заменит полностью существующие управленческие структуры, но будет дополнительным инструментом, который сможет повысить эффективность имеющейся традиционной системы и одновременно качество обслуживания субъектов региональной экономики. В первую очередь она необходима отраслевым комплексам коммуникационного направления, а также их инфраструктурным составляющим.

Создание специальной системы управления целесообразно осуществить, учитывая важность коммуникационной составляющей в инфраструктуре регионов и ее значительный вклад в обеспечение хозяйственной деятельности необходимыми ресурсами и товарами. Ее основным элементом являются центры управления региона разных уровней. Рекомендуемый состав системы приведен на **рисунок 1**. Главными задачами при создании таких центров станут: определение состава и структуры; определение функций; координация вопросов работы компаний социального, экономического и институционального направлений. Состав предлагаемой системы управления инфраструктурой региона учитывает ее институциональную направленность и возможность трансформации в существующие органы управления региональной экономикой.

Функции системы реализуются при условии заинтересованности в ее работе как администрации региона, так и непосредственных пользователей – населения, предприятий и фирм различных форм собственности, составляющих территориально-отраслевые подсистемы и комплексы региональной инфраструктуры. Основа создаваемого конструкта – центр управления инфраструктурой региона.

Для успешной реализации функций управления отраслевыми комплексами в рамках соответствующей региональной системы (в центре управления) формируются центры ситуационного управления, которые являются ядром механизма оперативного управления работой территориально-отраслевых подсистем и комплексов инфраструктуры и составляющих их частей. Основные функции таких центров:

- моделирование ситуаций, складывающихся в системе управления;
- прогнозирование результатов управления; подготовка экономически обоснованных управленческих решений;
- разработка предложений по оптимальному распределению имеющихся ресурсов в зависимости от конкретной ситуации;
- разработка рекомендаций по выбору стратегии управления территориально-отраслевыми комплексами и подсистемами;
- определение основных параметров работы системы управления отраслевыми комплексами на перспективу;
- обоснование тарифов в зависимости от складывающейся экономической ситуации в регионе;
- мониторинг регионального рынка услуг.

Организацию работы центра ситуационного управления рекомендуется осуществлять в несколько последовательных этапов.

Первый – формирование информационной базы по инфраструктуре региона; состав и ха-

Вячеслав ЗЮЗИН – доктор технических наук, профессор кафедры экономики Волго-Вятской академии государственной службы (ВВАГС)

Татьяна ВЕШУТКИНА – кандидат экономических наук, преподаватель кафедры экономики Волжского государственного инженерно-педагогического университета, г. Н. Новгород

рактеристики имеющихся технических средств для выполнения услуг различной направленности, коммуникационной и другой инфраструктуры; разработка тарифов и нормативно-правовой базы.

Второй – формирование экспертной системы с блоками возможных ситуаций, возникающих в отраслевых комплексах инфраструктуры, и их характеристиками.

Третий – выбор методов анализа ситуаций и принятие решений (формирование базы знаний).

Четвертый – создание альтернативных вариантов решений в конкретной ситуации.

Пятый – подготовка решений по управлению работой отраслевых комплексов инфраструктуры региона на основе прогнозирования параметров их деятельности.

Шестой – окончательное принятие управленческих решений на основе анализа полученных альтернативных вариантов.

Центр ситуационного управления реализует функции управления трех видов: стратегические – решение сложных задач на перспективу (направленных на структурную и функциональную перестройку управления, включая стратегический анализ и прогноз); оперативные – преобразования поступающей оперативной информации в ситуационную модель, позволяющую управлять модулями системы, взаимодействия отраслевых комплексов в реальном масштабе времени; персональные – экспресс-анализ возникшей ситуации, оперативный доступ к управляемому объекту.

В системе управления региональным отраслевым комплексом инфраструктуры рекомендуется формировать различные группы ситуаций (стандартные и нестандартные) и находить соответствующие решения.

Возникающие ситуации имеют проблемный характер, так как каждая из них создает проблему для системы управления региональным отраслевым комплексом.

Одновременно их можно классифицировать по времени решения: оперативные или текущие, требующие немедленных действий; перспективные, которые могут быть разрешены постепенно. При появлении одной или нескольких проблемных ситуаций ими и будет заниматься центр ситуационного управления в рамках выполняемых функций и делегированной компетенции.

Такие центры создаются под эгидой региональной администрации в виде ассоциированных акционерных обществ открытого типа. Целесообразно, чтобы контрольным пакетом акций этих обществ владела региональная администрация. В финансировании их создания и дальнейшей работы предполагается участие заинтересованных

Рисунок 1. Рекомендуемый состав управления инфраструктурой региона



Рисунок 2. Структурная схема межрегиональной ТЛС Приволжского федерального округа



территориально-отраслевых подсистем и комплексов, которые будут пользоваться информацией, имеющейся в ЦУП и ЦСУ. На основе экспертных оценок создание таких центров будет инвестироваться в следующих пропорциях: бюджетное инвестирование (федеральное и региональное) – 30%, в основном на начальном этапе; инвестирование ассоциированных членов – 50%; спонсорская помощь – 5%; собственные средства – 15%. Необходимо отметить возможность создания центров территориального, муниципального и межрегионального уровней, что позволит сформировать сквозную многоуровневую систему ситуационного управления региональной инфраструктурой, включая и социальную составляющую. Важным моментом в работе таких центров является прогнозированная их самоокупаемость и самодостаточность, что дает им дополнительные перспективы развития в рамках организационной структуры управления регионом, в частности в его администрации, с последующим выходом на межрегиональный уровень.

Для более эффективного управления коммуникационной инфраструктурой регионов предлагается также создать в составе их правительств министерство транспорта, транспортных коммуникаций и связи (МТТКС) соответствующей структуры [1]. Это позволит обеспечить: координацию работы по управлению всеми отраслевыми направлениями деятельности коммуникационной инфраструктуры; оптимальное распределение ресурсов различных видов; быстрое принятие обоснованных решений по взаимодействию отраслей инфраструктуры; формирование единой информационной базы по этим отраслям.

В Приволжском федеральном округе (ПФО) рекомендуется сформировать три дивизиона по управлению коммуникационной инфраструктурой:

- Центральный, включающий Нижегородскую и Пензенскую области, республики Татарстан, Чувашию, Мордовскую и Марий Эл;
- Восточный, состоящий из Кировской и Оренбургской областей, Пермского края, республик Башкортостан и Удмуртия;
- Южный, включающий Самарскую, Саратовскую и Ульяновскую области.

Все три дивизиона имеют примерно одинаковую по объему выполняемых услуг коммуникационную инфраструктуру.

В административной столице округа – Нижнем Новгороде – предлагается создать головной центр управления инфраструктурой в регионах ПФО и сформировать в нем единую базу данных по управлению коммуникационной инфраструктурой.

Для эффективного взаимодействия регионов по обеспечению своих жизненных потребностей ресурсами различных видов и обмену этими ресурсами друг с другом в ПФО может функционировать межрегиональная транспортно-логистическая система (ТЛС). Она должна обеспечивать выполнение транспортно-логистических функций в системе реализации и доставки продукции регионов ПФО. Ее основное назначение будет заключаться: в выполнении транспортных и логистических операций по доставке ресурсов и готовой продукции потребителям; аккумулировании транспортных и грузовых потоков, их консолидации в рамках международных транспортных коридоров; накоплении, хранении, анализе логистической информации; проведении страховых, финансовых и таможенных операций, связанных с логистическим обслуживанием в рамках Межрегионального транспортного комплекса кластерного типа (далее – МТК); экспедировании и сопровождении грузов, контроле их продвижения; мониторинге состояния межрегиональной ТЛС в целом и составляющих ее элементов; финансовом анализе деятельности системы [1, 2].

Предлагаемый состав основных элементов МТЛС в Приволжском федеральном округе приведен на **рисунке 2**.

Основная цель создания межрегиональной транспортно-логистической системы по доставке продукции промышленных предприятий, работающих в составе или тяготеющих к Приволжскому федеральному округу, заключается в интенсивном развитии как структур доставки, так и самих производителей, что обеспечивает увеличение отдачи от экономики регионов в целом. Эффективность организации перевозок продукции промышленных предприятий ПФО в рамках межрегиональной ТЛС обеспечивается следующими факторами: созданием Единого центра перевозок (ЕЦП); организацией центров экспорта и импорта в ЕЦП; созданием универсальных терминальных структур; объединением усилий предприятий регионов округа по доставке экспортной продукции в рамках МТК; интенсификацией экономического развития регионов и отдельных направлений народного хозяйства и повышением жизненного уровня населения и т. д.

Важнейшими факторами, обеспечивающими работу предлагаемой системы управления коммуникационной инфраструктурой региона, являются наличие необходимой и своевременной информации, сформированной в виде баз данных, а также соответствующих информационных систем и технологий для ее обработки, особенно в условиях жесткого лимита времени.

Литература

1. *Вешуткина Т.Ю., Зюзин В.Л.* Организационно-экономические аспекты управления коммуникационной инфраструктурой Нижегородской области // Международный конгресс «Великие реки 2008»: тезисы докладов. Н. Новгород, 2008.
2. *Вешуткина Т.Ю.* Обоснование направлений реструктуризации предприятий инфраструктурного комплекса региона // Государственная служба. 2007. № 4. С.83-86.