

Министерство образования и науки РФ
«Оренбургский государственный университет»

Международная ассоциация автомобильного и дорожного образования

Уральское отделение Российской Академии транспорта

Научно-производственный Центр «Транспорт»

ОДИННАДЦАТАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ
НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

**ПРОГРЕССИВНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ
В ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМАХ**

24 – 26 апреля 2013 г.

Сборник статей

Конференция посвящена 35-летию транспортного факультета
Оренбургского государственного университета

Оренбург – 2013

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

д.т.н., профессор **Щурин К.В.** (*отв. редактор*)
к.т.н., доцент **Любимов И.И.** (*отв. секретарь*)
д.т.н., доцент **Рассоха В.И.**
д.т.н., профессор **Филатов М.И.**
д.т.н., профессор **Якунин Н.Н.**

XI Международная научно-практическая конференция «Прогрессивные технологии в транспортных системах» является традиционной конференцией, которая проводится с 1991 года транспортным факультетом Оренбургского государственного университета.

Конференция посвящена 35-летию транспортного факультета ОГУ, который был организован приказом Министерства высшего и среднего специального образования РСФСР № 232 от 01.06.1978 года.

На конференцию представлены оригинальные тексты докладов XI Международной научно-практической конференции «Прогрессивные технологии в транспортных системах», проходившей в ФГБОУ ВПО «Оренбургский государственный университет» 24-26 апреля 2013 г.

Тематика докладов охватывает области решаемых проблем: организационно-правовое и нормативно-техническое регулирование на транспорте; конструирование энергоэффективных транспортных средств; совершенствование технического обслуживания и ремонта транспортных средств; получение и рациональное использование альтернативных топлив; управление техническим состоянием транспортных средств; безопасная эксплуатация автомобильного транспорта; энерго- и ресурсосберегающие технологии в автотранспортном комплексе.

Материалы сборника предназначены для научных работников и практических специалистов, работающих в различных отраслях экономики, а так же могут успешно использоваться в учебном процессе высшего, послевузовского и дополнительного профессионального образования.

бригады в случае получения работниками и пассажирами травмы в пункте формирования» и др.

В ходе опытно-экспериментальной работы активно применялся компьютерные тренажеры «Вагон», «Тепловоз 2ТЭ10У» позволившие студентам железнодорожного техникума в ситуации, приближенной к реальной профессиональной деятельности, отрабатывать навыки профессионального взаимодействия с пассажирами, предупреждения аварийных ситуаций, сопряженных с риском перевозки пассажиров и грузов.

Резюмируя отметим, что успешная реализация сложных и комплексных задач формирования социально-профессиональной ответственности студентов возможна при включенности всех субъектов образовательного пространства техникума в единую, целостную и продуктивную с точки зрения ее результатов деятельность.

Список использованных источников

1. Абульханова–Славская, К. А. Стратегия жизни / К. А. Абульханова – Славская. – М., 1991. – 299 с.
2. Булатников И. Е. Воспитательная система как фактор формирования ответственного отношения будущих специалистов к профессиональной деятельности /И. Е. Булатников //Ярославский педагогический вестник –№ 4–2009 (61) – С.92 -98
3. Муздыбаев, К. Психология ответственности / К. Муздыбаев. – Л.: «Наука», 1983. – 240 с.
4. Рожков, М. И. Педагогическое обеспечение работы с молодежью. Юногикика / М. И. Рожков.– М.: Владос, 2008. – 264 с.
УДК 629.113

ОБЩИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ВНЕДРЕНИЮ СТРАТЕГИЙ РАЗВИТИЯ ЧЕРЕЗ ТРАНСФОРМАЦИЮ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Огневой В.А.

Винницкий национальный технический университет, г. Винница, Украина

Процесс трансформации является одним из ключевых в современную эпоху глобализации. Понимание характера и особенностей этого процесса в общем контексте мировых преобразований необходимо для выработки эффективной государственной стратегии, для решения насущных задач.

Весомый вклад в исследование теоретических и практических аспектов трансформационных процессов сделали Б. Альтстренд, К.С. Вацьковски, Л.Ю. Гордиенко, В.И. Захарченко, Дж Лемпел, Г. Минцберг, Ю.М. Осипов, С.В. Филиппова, И. А. Горленко, А.В. Панибрацкая и др. Некоторые теоретические аспекты проблемы трансформационных процессов на автотранспортных предприятиях рассмотрены в работах М.Н. Бедняка, Е.С. Кузнецова, В.Е. Канарчука, А.П. Левченко, Г.Ю. Олейника и др. Анализ данных научных работ показал, что большинство из них освещают лишь отдельные аспекты проблемы развития через трансформацию промышленных предприятий, не имеют системного комплексного характера и не учитывают специфики предприятий транспорта. Кроме того, многие из них построены на основе планово-административной экономики, и не могут быть применены в рыночных условиях хозяйствования.

Особенность трансформационных процессов предприятий автомобильного транспорта заключается в следующем:

- их воспроизводительный цикл существенно короче, чем у предприятий других отраслей, а имеющиеся производственные ресурсы - более ликвидные, что способствует процессам перераспределения средств, формированию мобильных резервов и

приспособлению к быстро изменяющемуся спросу;

- они имеют меньшую капиталоемкость, что требует сравнительно меньших ресурсов для поддержания простого воспроизводства предприятия (например, амортизационных фондов), а значит, создает условия для образования мобильных резервов и перехода на спрос-ограничительную схему функционирования;

- воспроизводительная структура предприятий транспорта и специфика ресурсов, которые они потребляют, способствует более плавному переходу рассматриваемых предприятий в рыночную среду.

В результате разукрупнения предприятий автомобильного транспорта образовалось более ста тысяч автомобильных перевозчиков, что способствует обострению конкурентной борьбы на рынке. Их можно разделить на три группы: малые, средние, большие. Малые предприятия (от одного до десяти автомобилей) не имеют необходимой производственно-технической базы для обслуживания и ремонта своего подвижного состава. Средние предприятия (от 10 до 50 автомобилей) в основном имеют определенную производственно-техническую базу для поддержания в работоспособном состоянии своего подвижного состава. Крупные предприятия (более 50 автомобилей) являются, лидерами по сравнению с другими и уделяют достаточно внимания внедрению новых технологий, улучшению качества транспортной работы и т.п.

Автор предлагает при исследовании трансформационных процессов на автотранспортных предприятиях рассматривать четыре направления: структурное, функциональное, организационное и управленческое [1].

Структурное направление предусматривает структурную перестройку. Структура предприятия - это логические взаимоотношения уровней управления и подсистем объекта управления, построенных в форме, которая позволяет наиболее эффективно достигать целей предприятия. Структура имеет целью реализацию целей предприятия, и отражает его внутреннее состояние, расположение его элементов и связей во времени и пространстве. Для предприятий автомобильного транспорта стратегиями этого направления могут быть: изменение мощности, изменение размеров, изменение структуры производства (специализация).

Функциональное направление предусматривает изменение функций. Функции предприятия - это то, что выражает содержание предприятия через проявление специфических его свойств, которые проявляются во внутренних или внешних взаимодействиях и носят характер определенного вида «деятельности» того или иного элемента системы [2]. Относительно предприятий автомобильного транспорта стратегиями этого направления могут быть изменение функций отдельных единиц подвижного состава, изменение процесса функционирования автотранспортного предприятия (сменный режим производства), изменение размещения подвижного состава (дислокация).

Организационное направление исследования предусматривает изменения в организации производства. Организация производства предусматривает подготовку производства, оптимизацию производственной мощности и производственной структуры предприятий, организацию производственных процессов, создания технической и технологической подсистем, оперативное управление производством. Также она отражает определенный порядок всей совокупности отношений, связей и взаимодействий между элементами и процессами, объединенными в единое целое. Для предприятий автомобильного транспорта стратегиями организационных изменений могут быть: изменение уровня организации производственных процессов, создание новых производственных участков, изменение целевых установок на перспективу.

Управленческое направление исследования предусматривает изменения в управлении производством. Управление (в узком смысле) - это действие по изменению режима работы системы, направленное на повышение ее производительности или качества выпускаемой продукции [2]. Управление производством - это сложный, целенаправленный, непрерывный социально-экономический и организационно-технический процесс воздействия

управляющей системы на конкретный управляемый объект (цех, отдел, предприятие, объединение, отрасль и т. п.) по соответствующей технологии с помощью системы методов и технических средств с целью достижения управляемой системой заданных технико-экономических и социальных параметров. Стратегии изменений в управлении предприятиями автомобильного транспорта могут предусматривать: внедрения стратегического управления, внедрение инноваций (нововведений) с поиском инвесторов, изменение методов управления.

Проведенные автором исследования показали, что практическое применение стратегий развития через трансформацию существенно отличается в зависимости от размеров предприятий автомобильного транспорта.

Изменение мощности имеет смысл при ограниченности ресурсов (управленческих, финансовых, трудовых) и возможности увеличения доли рынка с целью повышения эффективности деятельности. Это достаточно перспективное направление развития для малых и средних по размерам предприятий. При этом есть возможность снизить затраты, особенно административные, оптимально использовать производственное оборудование, транспорт и тем самым повысить конкурентоспособность на рынке. Для больших по размерам предприятий эффективной стратегией может стать разделение предприятия, имеющего финансовую задолженность на несколько новых, не имеющих долгов или выделение убыточных или прибыльных структурных подразделений, не связанных с основным производством.

Расширение характерно для средних по размерам предприятий и имеет смысл когда имеется свободная часть рынка, которая соответствует профилю предприятия. Обычно расширение проводится за счет приобретения наиболее эффективного подвижного состава с точки зрения перевозочного процесса. При этом учитываются все технико-эксплуатационные характеристики, которые отвечают характеру перевозок и характеристикам груза.

Для малых по размерам предприятий достаточно эффективна специализация, ведь имея небольшое количество автомобилей они ориентируются на эксплуатацию одной модели, что является весьма удобным при выполнении действий по поддержке подвижного состава в технически - исправном состоянии. При специализации следует провести мероприятия по изменению структуры управления, ликвидировать или наоборот создать подразделения или отдельные производства в пределах предприятия. Неспециализированный, и малоэффективный подвижной состав при этом можно продать или сдать в аренду и получить определенные финансовые ресурсы.

Модернизация является эффективной, когда предприятие занимает определенный сегмент рынка транспортных услуг и хочет повысить собственную конкурентоспособность. Данная стратегия характерна для средних по размерам предприятий. Эти предприятия устаревший подвижной состав часто заменяют на новые модели, которые более полно отвечают специфике и профилю перевозок. При этом можно добиться повышения качества предоставляемых услуг и снижения стоимости за счет уменьшения расходов на обслуживание и ремонт.

Относительно изменения графика предоставления услуг, то данная стратегия характерна больше для малых и средних по размерам предприятий, поскольку они имеют небольшой авторитет на рынке и вынуждены подстраиваться под потребителей. Это позволит завоевать определенную дополнительную долю на рынке. Крупные же предприятия имеют авторитет надежных партнеров, поэтому в большинстве случаев потребители свой график работы подстраивают под них.

Малые предприятия при внедрении стратегии изменения размещения полностью меняют свое место размещения в зависимости от потребностей рынка и факторов внешней среды, средние и крупные предприятия в таких случаях ограничиваются созданием эксплуатационных филиалов.

Стратегия перепрофилирования зависит от уровня конкуренции и спроса на рынке

транспортных услуг, но и она характерна, как правило, для средних и малых предприятий. Стоит помнить, что при репрофилировании необходимо проанализировать рыночную ситуацию с учетом угроз ее изменения и уделить большое внимание созданию имиджа.

Создание новых функций способствует организационной устойчивости, и снижает риск нахождения предприятия на неустойчивом рынке.

Применение стратегий организационного направления, касающихся создания производственных участков - характерное для малых предприятий, поскольку у них, как правило, отсутствует производственно-техническая база.

Изменение организации производственных процессов характерно в основном для средних по размерам предприятий, поскольку производственно-техническая база в них имеется, однако уровень организации работ по поддержанию подвижного состава в технически исправном состоянии еще довольно низок. Следует помнить, что эффективная организация работы предприятия ведет к росту прибыли и уменьшения затрат на производство.

Стратегии управленческого направления наиболее характерны для больших по размерам предприятий, поскольку все другие подсистемы у них находятся на высоком уровне, а вот уровень профессионализма руководящего состава и применяемых методов управления требует усовершенствования. На сегодняшний день почти на всех предприятиях отсутствует профессионально подготовленный руководящий персонал, имеющий базовое образование связанное с автомобильным транспортом.

Следует также помнить, что когда определенные услуги предприятия являются нерентабельными из-за высокой себестоимости, низкого качества, устаревшей технологий предоставления и нет возможности повысить их конкурентоспособность стоит от них отказаться. В случае, когда все услуги неэффективны, следует провести репрофилирование производства: провести структурные изменения и переквалификацию персонала, если этого сделать невозможно из-за высокого уровня конкуренции то производственное подразделение или и все предприятие необходимо ликвидировать, активы продать, а площади сдать в аренду.

Список использованных источников

1. Огневий В.О. Формування стратегій трансформації підприємств автомобільного транспорту / В.О. Огневий // Вісник Житомирського державного технологічного університету. – Житомир, 2010. – № II (53) (ТОМ 2). – с. 109-120.

2 Менеджмент на транспорте : [учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений] / [Н. Н. Громов, В. А. Персианов, Н. С. Усков и др.] ; под общ. ред. Н. Н. Громова, – М. : Издательський центр “Академия”, 2003. – 528с.

УДК 656.1/.5.

ИНТЕГРАЦИЯ НАВИГАЦИОННЫХ СИСТЕМ В АВТОМАТИЗИРОВАННУЮ СИСТЕМУ УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

Одинцов А.Е.

Кубанский Государственный Технологический Университет, г. Краснодар

Сегодня каждый из видов транспортной системы развивается исключительно по своей программе направляя свой потенциал исключительно на решение внутренних задач, а не на интеграцию с информационными системами смежных систем интеллектуальной транспортной системы.