

Управление

ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

*В.Е.ЭСЕНАЛИЕВА, Министерство
транспорта и коммуникаций КР*

Информационное обслуживание - неотъемлемая часть современной системы организации управления, качество и своевременность которого имеют определенное значение для принятия обоснованных решений в области регулирования рынков транспортных услуг.

Источниками информации для подготовки регулирующей деятельности по автомобильным пассажирским перевозкам в республике является Кыргызская транспортная инспекция (КТИ) с областными отделениями.

Потенциально они могут выполнять следующие функции: информационную, контрольную, регулирующую и аналитическую. Наиболее отработаны регулирующая и контрольные функции, связанные с лицензированием авто-транспортной деятельности.

Информационная функция состоит в предоставлении Министерству транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики (Минтранс-коммуникаций) и местным администрациям статистических данных о состоянии рынков автомобильных пассажирских перевозок и изучении состава статистической отчетности, направляемой в Минтранскоммуникаций.

Отсутствие в большинстве случаев у местных органов власти интереса к состоянию автотранспортного обслуживания в регионе показывает, что информационный потенциал этих органов используется еще очень слабо.

Основа информационной функции - анализ информации, накапливающейся в ходе лицензирования. Кроме того, органы КТИ регулярно сверяют свои данные с данными статистических органов, Госавтоинспекции, Налоговой инспекции. Аналитическая работа органов КТИ находится пока в стадии становления, так как не существует еще рядов статистических показателей; окончательно не утвердился состав показателей, фиксируемых на постоянной основе (мониторинг); в стадии разработки и отладки находится программное обеспечение для автоматизированной выборки показателей из компьютерных баз данных. Конечно, все они существуют на бумаге, в "делах", но при наличии нескольких тысяч субъектов, осуществляющих автомобильные пассажирские перевозки, трудоемкость не позволяет производить эту работу вручную.

Однако в ходе накопления информации и проведения специальных исследований состояния местных рынков регулирующая деятельность органов КТИ должны стать более разнообразными в сотрудничестве с местными органами власти.

На рис. 1 приведена схема информационной Реформа № 3/2001

ных и регулирующих потоков в системе государственного управления автомобильным транспортом. Как видно из схемы, информационная связь между региональными и республиканскими уровнями осуществляется через органы КТИ в регионах, кроме того, они являются единственными прямыми проводниками государственной политики в области автомобильного транспорта на местах.

КТИ также подошла к такому этапу своего развития, когда освоение новых функций требует систематизации накопленной информации и дополнения имеющихся данных с помощью специальных исследований о положении на автотранспортных рынках автомобильных пассажирских перевозок.

Существует всего два первичных источника информации о конкретном автотранспортном рынке: автотранспортные предприятия (АТП) и их клиенты. На регулярной основе данные об автомобильном транспорте собираются статорганами и ГАИ. Таким образом, информация об автомобильном транспорте аккумулируется в нескольких центрах, каждый из которых выполняет определенную функцию. Основными для целей регулирования будут банки информации, создаваемые в КТИ и Минтранскоммуникаций. Представления о порядке их формирования (составе показателей, источниках, периодичности и форме представления и т.п.) находятся в стадии стихийного процесса, например, в КТИ за счет информации, поступающей при лицензировании. Необходима разработка общей концепции информационной деятельности автотранспортной деятельности.

Между тем проблема принципов формирования информационной основы регулирования, как и вообще информационное обслуживание процесса принятия решений, является одной из самых сложных в управлении.

Уникален опыт централизованной системы управления народным хозяйством. При многозвенной организационной структуре (от предприятия до Госплана) существовала целая иерархия информационных потоков в различные органы управления. При принятии управленческих решений можно было получить любую информацию об объекте воздействия, касающуюся технического состояния и

потенциальных возможностей, исчерпывающего описания внешних связей, в том числе потребителей, и т.д. Однако объемы этой информации превосходили возможности ее переработки, и огромное количество собираемых данных никогда не было востребовано. Экономических ограничений на процесс сбора статистичности (цена информации) не существовало, поэтому в некоторых случаях требовались отчеты о функционировании отдельных агрегатов объемом в несколько сот показателей ежедневно. В этой ситуации единственным дефицитным ресурсом было время.

Положительным аспектом в деятельности центральных органов управления в старом хозяйственном механизме была принципиальная возможность принятия решений в условиях полной определенности за счет: отсутствия ресурсных ограничений на сбор информации; административной подчиненности объекта управления; доступности любой информации для органов управления. Однако осуществление этого естественного для всех управленцев стремления наталкивалось на ограниченные человеческие возможности по обработке информации, временные ограничения и недостатки в организационной структуре управления народным хозяйством.

Новая система управления складывается в совершенно других условиях:

объекты воздействия административно не подчинены регулирующим органам;

имеет значение цена получения информации (главным образом трудоемкость при ограниченном бюджете и штатах регулирующих органов);

значительная часть информации предполагается оценочной, т.е. неточной.

Надо быть готовым к тому, чтобы принимать решения в условиях неопределенности: прогнозируемые результаты регулирующих воздействий будут достигаться не в полной мере; неожиданно возникающие при этом побочные эффекты не всегда будут положительными и, следовательно, быть готовыми к оперативной корректировке принятых решений.

Процесс получения и использования информации с целью разработки регулирующих воздействий можно представить состоящим из четырех этапов, каждый из которых разбит на несколько стадий (рис. 2):

1. Сбор информации. 2. Анализ и интерпретация информации. 3. Использование ин-

формации для разработки регулирующих мероприятий. 4. Реализация обратной связи.

Основными формами сбора информации о рынке автомобильных пассажирских перевозок являются сканирование и мониторинг. В рамках сканирования (или поиска) проводится общее наблюдение за состоянием рынков с целью раннего фиксирования признаков ситуаций, требующих регулирующего воздействия государственных органов управления и обнаружения уже происходящих перемен. Обычно сканирование является самой плохо структурированной и неопределенной деятельностью, так как потенциально необходимые данные, по существу, неограниченны, им присущи разбросанность, смутность и неточность, а их источники многочисленны и разнообразны. Характерной чертой сканирования является то, что ранние сигналы часто обнаруживаются в самых неожиданных местах. Следовательно, с одной стороны, границы поиска должны быть широкими, а с другой - не существует указателей, где следует фокусировать поиск.

Одним из результатов сканирования является определение объектов для более внимательного изучения - мониторинга. Например, если целью изучения является ситуация с осуществлением социально значимых перевозок в регионе, то такими объектами могут быть выбраны АТП всех форм собственности, осуществляющие в социально значимом объеме пассажирские перевозки; автотранспортные средства, используемые для выполнения таких перевозок; заказчики услуг.

Мониторинг (или слежение) подразумевает отслеживание эволюции определенных тенденций и организацию системы регулярного сбора исходной информации о выбранных объектах. Результатом мониторинга является всесторонняя информация об определенных объектах, на основе которой можно определить существующие тенденции и прогнозировать будущее, а также определить тенденции для мониторинга и областей, требующих дальнейшего сканирования.

Сканирование и мониторинг дают картину того, что уже случилось и что происходит. Однако регулирование будет влиять на будущую ситуацию, поэтому необходима картина того, что, вероятно, будет происходить. Таким образом, прогнозирование является необходимым

элементом процесса подготовки регулирующих мероприятий и связано с подготовкой проекций направлений, размаха, скорости и интенсивности изменений.

Сканирование, мониторинг и прогнозирование не заканчиваются сами в себе. Если их результаты не оценивать с точки зрения необходимости регулирующих воздействий на рынок автомобильных пассажирских перевозок, то они просто обеспечивают информацию, которую "хорошо бы знать". Оценка заключается в определении негативных с точки зрения государственной политики и регулирующих органов ситуаций на рынке. Последние могут состоять, например, в монополизации рынка или, наоборот, излишней конкуренции (переинвестировании), неприемлемом уровне социальных издержек и т.п.

На основании проведенного анализа определяется объект регулирования. Затем с помощью мониторинга собирается соответствующая информация, оцениваются результаты принятых мер и, если необходимо, осуществляется их корректировка. На этом цикл завершается.

Сбор и анализ информации должны иметь прикладное значение, использоваться при принятии решений в области регулирования автомобильных пассажирских перевозок на различных уровнях (территориальном или общегосударственном). Для этого полученные результаты должны быть представлены соответствующим образом. Одной из возможных форм представления аналитической информации о состоянии регионального рынка автотранспортных пассажирских услуг должны стать периодические стандартные информационные доклады, которым в Минтранскоммуникаций должна отводиться роль одной из важнейших обратных связей в деятельности министерства. Также подобные доклады могут использоваться и органами местной власти в своей деятельности.

Содержание и структура информационного доклада определяются его целью, задачами и конечными пользователями. Цель состоит в систематизации и обобщении имеющихся данных о состоянии региональных рынков пассажирских автотранспортных услуг и представлении их в форме, пригодной для принятия решений по регулированию автомобильных

пассажирских перевозок.

В разное время на конкретных рынках автомобильных пассажирских перевозок или в автотранспортной отрасли в целом могут возникнуть проблемы развития и функционирования, требующие применения определенных регулирующих воздействий. Задачей подобных докладов является своевременное привлечение внимания к этим проблемам.