

ПРИНЦИПЫ ПОСТРОЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ СТРУКТУР В ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ И ПРОЕКТИРОВАНИЕ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ ИМИ

Автор: ст. гр. ИМТ-092 Сергей СИКАЧЁВ

Научный руководитель: д.т.н., конф. унив. Юрий ГУБЕР

Технический университет Молдовы

Резюме: Транспорт является одним из важнейших элементов функционирования современного общества и управление транспортным процессом представляет собой сложную задачу. Принципы построения организационных структур в транспортных организациях не подчиняются единому алгоритму и требуют индивидуального подхода к каждой транспортной организации. Управление транспортом представляет собой особый вид творчества. Транспортный процесс настолько чувствителен, что любые изменения требуют скорейшего реагирования и применение человеко-машинных систем управления наиболее эффективно.

Ключевые слова: организационная структура, патриархальная структура управления, линейная структура управления, функциональная структура управления, линейно-штабная структура управления, функциональная целостность, функциональная интеграция, проектирование организационной структуры.

Под организационной структурой понимается совокупность определенным образом взаимосвязанных и соподчиненных организационных единиц (элементов, звеньев), выполняющих ту или иную функцию в рассматриваемой системе. Организационные структуры управления, как и всякий производственный организм, развиваются в реальной социально-экономической среде, переходят в исторической последовательности из одной формы в другую. Выделяют следующие разновидности структур управления патриархальную, линейную, функциональную, линейно-штабную (или линейно-функциональную).



На сегодняшний день существуют два принципиально разных взгляда на управление транспортом. Представители одного из них утверждают, что, поскольку транспорт является своего рода «часовым механизмом», он требует предельно централизованных, жестких систем управления. Сторонники этой точки зрения исходят из того, что жестким управлением, регламентом могут и должны быть охвачены все звенья и все стороны деятельности предприятия, и ни одно решение не может приниматься нижестоящим звеном без согласования с высшим. Такому пониманию управления на транспорте соответствует технократическая концепция управления производством как детерминированным процессом. Процессы управления транспортом, по мнению сторонников такого взгляда, могут быть в подавляющей своей части автоматизированы, а люди заменены техническими системами, автоматами.

Другая точка зрения основывается на том, что управление — особый вид творчества, в котором рутинная работа управляющих сочетается с не формализуемыми процессами. Представителями этой точки зрения отрицается возможность замены человека — управляющего любым техническим приспособлением и упор делается на использование человеко-машинных систем, подчиненных в своей совокупной деятельности законам природы и общества. Ими не признается необходимость глобальной регламентации процессов производства. За производством должно сохраняться право на «саморазвитие». Человек является частью природы и как таковой нуждается в пристальном изучении со всех точек зрения — физической, психофизиологической, морально-нравственной и пр. Будем считать эту вторую точку зрения принципиально правильной в отношении транспорта по следующим причинам.

1. Транспорт слишком сложен, чтобы можно было им управлять механически и глобально только с помощью автоматов — на всех уровнях и во всех сферах его деятельности. Централизации (глобально) всех процессов управления трудно добиться даже на одном железнодорожном, автомобильном или водном участке. Поиск оптимального машинного управленческого решения потребовал бы пересмотра огромного количества вариантов. Поскольку в процессах управления необходимо знать не только состояние управляемой системы в текущий момент, но и в будущем, то число вариантов безмерно возрастает, и идея глобальной оптимизации становится еще более иллюзорной. Выхода из положения не дают и самые быстродействующие автоматы, хотя их разумное использование существенно облегчает труд работников управленческого аппарата.

2. Поскольку человек сам часть Природы, он, несмотря на свое могущество, не может рассчитывать на охват всей жизнедеятельности производственных систем (наполненных, в конечном счете, тем же человеческим материалом) процессами управления со стороны одного лица или группы лиц. Другими словами, формируя управленческий аппарат для производственных систем, мы не можем исключить в них внутреннего (не привносимого) автоматизма в виде саморазвития, саморегулирования и самоуправления.

3. Непрерывное совершенствование техники и технологии перевозок при наличии десятков и сотен тысяч прямых и обратных связей в системах управления привело бы их при ориентации на глобальный охват процессов управления компьютерными моделями, к частым, а по существу непрерывным, корректировкам и даже ломкам с заменой машин, программ и пр. Ясно, что такого рода технократическая концепция скоро стала бы подлинным экономическим и организационным бедствием. Поэтому при разработке организационных структур приходится ограничиваться возможностью нахождения не теоретически оптимальных, а практически рациональных решений, обеспечивающих выполнение таких требований, как экономическая эффективность, т.е. минимум затрат на управление при заданном уровне качества (эффекта) в сфере перевозок; высокая оперативность работы звеньев структуры; соответствие уровню технической оснащенности и организации перевозочного процесса.

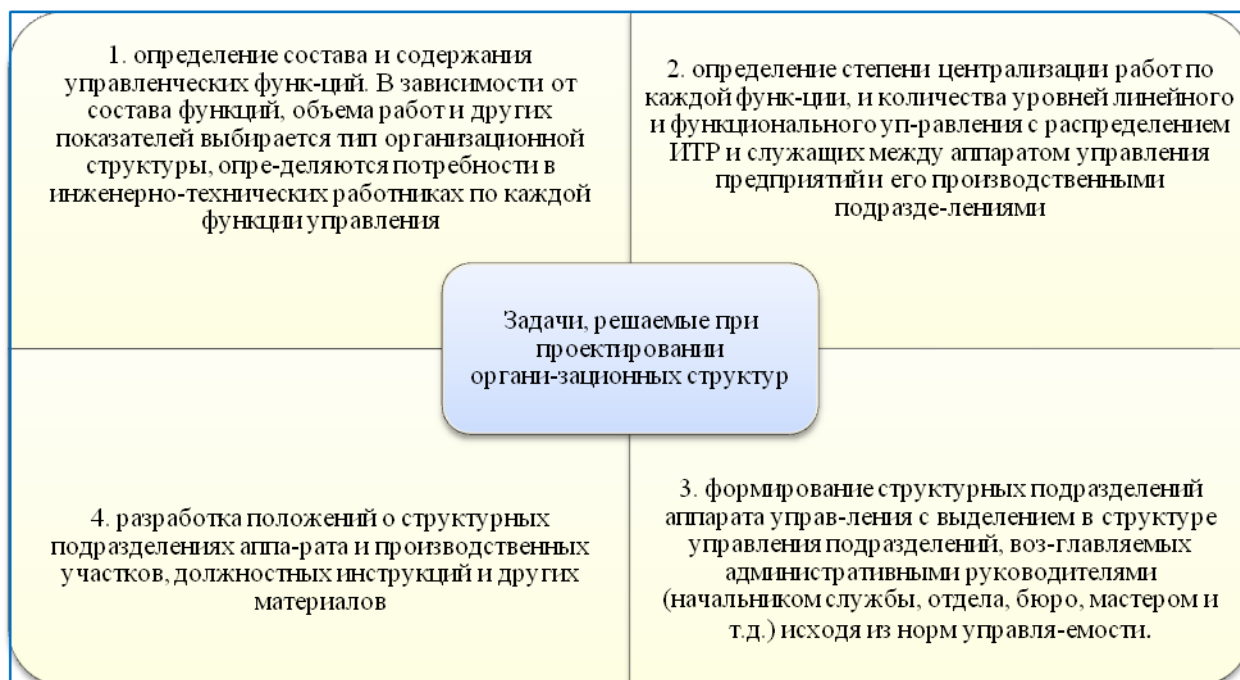
Разработка общей организационной структуры аппарата управления — сложный, итерационный процесс, в котором инженерные расчеты сочетаются с использованием накопленного на предприятиях транспорта и зафиксированного в отраслевых структурах практического опыта. На действующих предприятиях структуры и нормативы численности руководящих инженерно-технических работников и служащих аппарата управления периодически пересматриваются и корректируются в соответствии с действующими отраслевыми нормативами и другими рекомендациями. Только для проектируемых и сдаваемых в эксплуатацию предприятий расчеты выполняются как бы заново и в полном объеме.

Выполнение разнообразных управленческих действий наиболее эффективно в случае специализации, разделения управленческого труда на однородные, одно характерные части, называемые функциями управления. Каждая управленческая функция охватывает комплекс одного целевого назначения. Состав функций и объем работ по ним являются определяющим моментом при построении организационной структуры управления, а функциональная специализация — одним из руководящих принципов.

Другим важным принципом является *функциональная целостность* каждого подразделения организационной структуры, его относительная замкнутость и самостоятельность. В соответствии с этим принципом функциональные подразделения во всей полноте отвечают за выполнение возложенных на них функций.

В некоторых случаях тесное переплетение отдельных функций создает предпосылки и обуславливает необходимость сосредоточения нескольких функций (видов работ) в одном подразделении — отделе при службе, как это часто имеет место на транспорте. В состав службы входят, как правило, несколько отделов. В этом проявляется принцип *функциональной интеграции*, столь же важный, как и принцип специализации.

Проектирование организационных структур управления не является строго регламентированным, точно очерченным и полностью формализуемым процессом, хотя оно и подчинено определенным принципам и правилам. Долгое время организационные структуры управления на транспорте устанавливались преимущественно эмпирическим путем и фиксировались в соответствующих отраслевых инструкциях. Как и само транспортное производство, структуры управления складывались десятилетиями под влиянием условий и требований практики, по существу, непрерывно уточнялись и корректировались.



Проектирование структуры заканчивается составлением пояснительной записки с необходимыми обоснованиями и практическими рекомендациями.

Уже сам перечень указанных задач говорит о том, что разработка проекта — сложный итерационный процесс, в котором инженерные расчеты сочетаются с использованием опыта, накопленного на предприятиях транспорта.

Библиография

1. Н.Н. Громов, В.А. Персианов «Менеджмент на транспорте», Москва, 2003 г.
2. Мильнер Б.З. «Теория организации», Москва, 2000 г.
3. «Организационная структура предприятий» Коноков Д.Г., Рожков М.А., Смирнов А.О., Яниковская О.Н., издание второе. М.: ИСАРП, 1999. 176 с. (серия "Бизнес-Тезаурус")