

სატრანსპორტო საწარმოების მართვის მეთოდები

ლელა ბოჭოიძე¹, ნინო დარსაველიძე², მაკრინე ბაბლუანი³

^{1,2,3}საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი,
0160, საქართველო, თბილისი, კოსტავას 77

რეზიუმე: მართვის არსი მდგომარეობს სისტემის ამოცანებისა და განვითარების კრიტერიუმების განსაზღვრაში, რაც საკმაოდ რთული პროცესია. სატრანსპორტო სისტემაში განვითარების ამოცანები, მიზნები და კრიტერიუმები დამოკიდებულია მიმდინარე მომენტში სამთავრობო პერსპექტიულ სტრატეგიაზე. სატრანსპორტო სამინისტროებში, მათ ტერიტორიულ რგოლებში, ცალკეულ სამეურნეო სატრანსპორტო ორგანიზაციებში, მიზნებისა და კრიტერიუმების შემუშავება აყალიბებს გარე გარემოს, რომელიც, თავის მხრივ, გამომდინარეობს სოციალურ-ეკონომიკური ფორმაციიდან.

საკვანძო სიტყვები: ტრანსპორტი, მენეჯმენტი, ეკონომიკა, სატრანსპორტო სისტემები, ადამიანური რესურსი, გლობალიზაცია, ორგანიზაციული ფორმები.

ძირითადი ნაწილი

ტრანსპორტის მენეჯმენტის წინაშე მდგარი პრობლემატური საკითხები, მათი სირთულიდან და თავისებურებებიდან გამომდინარე, სისტემურ გადაწყვეტას მოითხოვს. სისტემური მეთოდი დიალექტიკური მეთოდის განუყოფელი ნაწილია. „სისტემური“, „დიალექტიკური“, „კომპლექსური“ - ადეკვატური ცნებებია. ჩამოვყალიბოთ ზოგადი დებულებები, რომლებიც სატრანსპორტო მეურნეობის მართვისას აუცილებლად უნდა იქნეს გათვალისწინებული.

ეს დებულებები, მათი პრინციპული ხასიათიდან გამომდინარე, ყველა სახის ტრანსპორტისათვის და გადაზიდვის პროცესების მართვის ყველა დონისთვისაა დამახასიათებელი.

1. სატრანსპორტო მეურნეობის ეფექტური მართვისათვის მნიშვნელოვანია მართვის ობიექტის სრულყოფილი შესწავლა, რაც მოიცავს მის მდგომარეობას მოცემულ მომენტში, წარსულსა და განვითარების ტენდენციებს, ცვალებად სოციალურ-ეკონომიკურ და საწარმოო-ტექნოლოგიურ გარემოში. მართვის ობიექტი შესწავლილი უნდა იქნას როგორც შინაგანად არაერთგვაროვანი - სტრუქტურული სისტემა, რომლის ცვალებადი ელემენტები ერთმანეთთან კავშირში იმყოფებიან.

2. თანამედროვე წარმოებაში, მასშტაბებიდან და წარმოების პირობებიდან გამომდინარე, ადამიანის შრომისმწარმოებლურობას სულ უფრო მეტად განსაზღვრავს ორგანიზაციული ფაქტორი, მართვის ხარისხი, წარმოების პროცესში, სისტემის ელემენტების ურთიერთგავლენა. ურთიერთგავლენის არსი კი მდგომარეობს ნივთიერებათა, ენერჯისა და ინფორმაციის გაცვლაში. ხოლო რაოდენობრივ მახასიათებლად გვევლინება გაცვლის ინტენსივობა. ტრანსპორტში იგი იზომება გადაზიდვების განხორციელების უნარით, ტვირთბრუნვით. გაცვლის ინტენსივობა - სისტემის მწარმოებლურობაა, რომელიც განისაზღვრება არამარტო მატრიალური (სასაქონლო) მახასიათებლით, არამედ მისი ხარისხითაც (სტრუქტურული). ამით

ახსენება ის, რომ, მართვა მიმართულია სტრუქტურული სისტემის გაუმჯობესებისკენ, მისი ორგანიზაციული დონისა და შედეგად - მწარმოებლურობის ასამაღლებლად.

3. სატრანსპორტო სისტემაში, მართვის კრიტერიუმები ობიექტური ხასიათისაა, და ობიექტის განვითარების კანონზომიერების შესწავლაზეა ორიენტირებული.

4. მხოლოდ პრაქტიკა (არა ის, რომელიც სადღეისოდ არის გამოვლენილი, არამედ ის, რომელიც სასურველია ობიექტისთვის თავისი განვითარების კუთხით) უნდა განიხილებოდეს ობიექტის მართვის სისტემის ეფექტურობის შეფასების კრიტერიუმად.

5. ტრანსპორტის შიდა პოტენციალის ღრმა ცოდნა და გარე გარემოს განვითარების ტენდენციები, ხელს შეუწყობს მაღალმწარმოებლური და ეფექტური სატრანსპორტო სისტემის, მიზანმიმართულ განვითარებას.

ერთიანი სატრანსპორტო სისტემის ელემენტებს შორის კავშირი სხვადასხვაგვარია: კონსტრუქტიული (მატერიალურ-ნივთობრივი), ინფორმაციულ-ტექნოლოგიური (არანივთობრივი), უწყვეტი და დისკრეტული, დეტერმინირებული და სტოქასტიკური. ძირითადად, განიხილება კავშირის ის ასპექტები, რომლებიც მნიშვნელოვან ზეგავლენას ახდენენ სისტემის ფუნქციონირებაზე, ესენია:

პირდაპირი კავშირი - მმართველი სისტემის ზეგავლენა სისტემის ელემენტზე.

უკუკავშირი - ქვესისტემის რეაქცია პირდაპირ კავშირზე;

სტრუქტურა - სისტემის შინაგანი მდგომარეობა, მისი ელემენტების ურთიერთკავშირი სივრცესა და დროში. ეს სისტემის ერთგვარი ხარისხობრივი მახასიათებელია, რომელიც მისი ფუნქციონირების პროცესში ვლინდება;

ფუნქცია - ზოგადად, ეს სისტემის ელემენტის სპეციფიკური გამოვლენაა. სატრანსპორტო სისტემაში აღნიშნული თვისება თავს იჩენს შიდა თუ გარე ურთიერთქმედებისას და ახასიათებს სისტემის ამა თუ იმ ელემენტს.

ორგანიზაციული სისტემები ელემენტებსა და პროცესებს შორის კავშირებს ასახავს, და რაც უფრო მაღალია სატრანსპორტო სისტემის ორგანიზაციის დონე, მით უფრო მკაფიოდ ვლინდება მისი სტრუქტურა.

მოდელი - გვიქმნის წარმოდგენას ობიექტის თვისებებზე. იგი სხვადასხვა სახით ფორმირდება. სრულყოფილი მოდელი უნდა ასახავდეს ობიექტის უმნიშვნელოვანეს მახასიათებლებსა და მასში მიმდინარე პროცესებს.

სატრანსპორტო სისტემის მართვა - მეთოდების ერთობლიობა, მმართველობითი საქმიანობის მეთოდები და ამა თუ იმ ამოცანის გადაჭრის გზები უნდა ემყარებოდეს ობიექტურ კანონებს და დიალექტიკის პრინციპებს. სატრანსპორტო სისტემის მართვის მეთოდები შედგება ეკონომიკური, ადმინისტრაციული (ორგანიზაციულ-განმანაწილებელი) და სოციალურ-ფსიქოლოგიური მეთოდებისაგან. თუ სატრანსპორტო გადამზიდი ორგანიზაციის კოლექტივის წინაშე დგას ამოცანა - შეამციროს მოძრავი შემადგენლობის მოცდენები, მაშინ ეს ამოცანა არამართო ტექნიკურ-ეკონომიკური ხასიათისაა, (მოძრავი შემადგენლობის მიღების განრიგის დაზუსტება და ა.შ.) არამედ - ორგანიზაციულიც, რადგანაც მოიცავს ისეთ საკითხებსაც, როგორცაა: ქვესადგურის მუშაობის რეფორმა, კოლექტივის შრომისმწარმოებლურობის ამაღლება, მათი ძალების მობილიზაცია, კოლექტივის რგოლების კოორდინირება, მუშაკთა მოტივირება, დასახული ამოცანის მოკლე დროში და ნაკლები დანახარჯებით შესასრულებლად.

ქვესადგურის საწამოო რგოლის მიერ ერთ-ერთი ნაცადი მეთოდია, ტექნიკური განყოფილების, მანევრირების დისპეჩერის, და ა.შ. წინაშე, ამოცანის მკაფიო ფორმულირება. დამატებითი ეფექტი, რომელიც საკითხის დროულ და ხარისხიანად გადაჭრას მოყვება,

კოლექტივის წევრებს მატერიალურ სტიმულს უნდა აძლევდეს. წინააღმდეგ შემთხვევაში, დავალების შეუსრულებლობას, მატერიალური სანქციებიც უნდა ახლდეს თან. ამგვარ მეთოდებს მართვის ეკონომიკურ მეთოდებად მიიჩნევენ.

ამ ამოცანის გადაწყვეტა მეორე გზითაც შეიძლება. თუკი მოცდენებს განვიხილავთ, როგორც, დადგენილი ტექნოლოგიის დარღვევის, შრომითი დისციპლინის, დაბალი შრომის მწარმოებლობის მიზეზად, მაშინ, შესაძლებელია ტექნოლოგიის სისტემატური დარღვევის გამო დამნაშავე პირთა გამოვლენაც და, ბრძანების ძალით, მათზე გარკვეული დისციპლინარული დასჯადი ღონისძიებების გატარება, გადაწყვეტილების სისრულეში მოყვანის დროის მითითებით. აგრეთვე, პასუხისმგებელ პირზე კონტროლის დაწესება. ამ შემთხვევაში, საუბარი არ არის ბიუროკრატიულ ადმინისტრირებაზე. ეს - მეცნიერულად დასაბუთებული მართვის ადმინისტრაციული მეთოდია.

მართვის მეთოდთა ეს კლასიფიკაცია პირობითია, ვინაიდან მართვის ყველა მეთოდი ურთიერთდაკავშირებულია. მმართველი რგოლის ყოველი ორგანიზაციულ-სამართლებრივი აქტი თანმდევია შესაბამის აღმზრდელობით და ეკონომიკურ მეთოდთან. ამიტომ, ყოველ კონკრეტულ სიტუაციაში, მნიშვნელობას იძენს მართვის ხელოვნება და ორგანიზატორული ნიჭი. მმართველობითი ღონისძიებების საჭირო კომბინაციის შერჩევა განაპირობებს ორგანიზაციის წარმატებას. ტრანსპორტის დარგში, რთული საწარმოო და სოციალური ამოცანები, უმეტესწილად პრაქტიკული გამოცდილებაზე დაყრდნობით და მართვის სხვადასხვა მეთოდის კომპლექსური გამოყენების გათვალისწინებით განიხილება.

ხშირად ხელმძღვანელები სათანადოდ არ აფასებენ სოციალური მოტივაციის მეთოდს და მეტ ყურადღებას აქცევენ მოტივაციის მატერიალურ და ეკონომიკურ ფორმებს. მათ ავიწყდებათ, რომ მართვის ამ ორ უმთავრეს ბერკეტს - მორალურ და მატერიალურ სტიმულირებას - შორის ზღვარი არ გადის. ეს ბერკეტები უნდა ავსებდნენ ერთმანეთს და მონაცვლეობით უნდა იქნეს გამოყენებული. არ უნდა დაგვავიწყდეს მართვის დიალექტიკური კანონის მეთოდი, რომლის თანახმად, ყველა სახის განვითარება მიმდინარეობს არათანაბარი ურთიერთქმედების ფორმით. ყველაზე მძლავრი - ეკონომიკური მოძრაობაა. იგი გვევლინება [1] როგორც საწყისი, ასევე გადამწყვეტ ფაქტორად.

ადამიანური რესურსების მართვის მეთოდების განსაზღვრისას გათვალისწინებული უნდა იქნას ორგანიზაციული სისტემის თავისებურებანი. ტრანსპორტის დარგში, სულ უფრო ხშირად გამოიყენება ეკონომიკურ-მათემატიკური მეთოდები, რომელთა გამოყენება აფართოებს ეკონომიკური ანალიზის შესაძლებლობებს. თუმცა, არ უნდა დაგვავიწყდეს, რომ, ეკონომიკურ-მათემატიკური მოდელებისა და გამომთვლელი ტექნიკის გამოყენება მხოლოდ გარკვეული პირობებშია მისაღები და გამართლებული. მათ შორის უმნიშვნელოვანესია:

1. ამოცანის წინასწარი ღრმა ანალიზი, განსახილველი პროცესებისა და ოპერაციების ეკონომიკური გარემოს დადგენა, მათემატიკური აპარატის გამოყენების შესაძლებლობებისა და საწყისი წინაპირობების დაზუსტება.

ხშირად, საპროექტო-გეგმიური ამოცანების გადასაწყვეტად, კონკრეტული ეკონომიკური ანალიზის გარეშე, მიმართავენ ალგორითმებს, რომლებიც სუსტად ასახავენ განსახილველი პროცესებისა და მოვლენების არსს. უმნიშვნელოვანესი ამოცანა სწორედ ობიექტის თავისებურებაა და არა მზა, ან თუნდაც, უახლესი მათემატიკური დამოკიდებულებები. ისინი, შესაძლოა, რეალურ პროცესებსა ან ობიექტებთან მიმართებაში, არაადეკვატური აღმოჩნდეს.

მიუხედავად იმისა, რომ, მათემატიკური მოდელები უმნიშვნელოვანესი ინფორმაციის მატარებლები არიან, მათ გამოყენებას წინ უნდა უძღვოდეს მეცნიერული კონცეფციები - ზუსტად ფორმულირებული მოდელები.

2. პრობლემის გადაჭრის მეთოდის დასაბუთებული არჩევანი, მათემატიკური აპარატის გამოყენებით.

თანამედროვე გამოყენებითი მათემატიკის მეთოდები საკმაოდ მრავალფეროვან არსენალს ქმნის. რაც, პრობლემის სხვადასხვა გზით გადაჭრის საშუალებას იძლევა. როდესაც, მეცნიერული მეთოდი მჭიდრო კავშირში იმყოფება საკვლევ ობიექტთან, ეკონომიკურ-მათემატიკური მოდელის შერჩევას, გათვალისწინებული უნდა იქნეს მოდელისა და მისი რეალური პროტოტიპის ადეკვატურობის მოთხოვნები. ტრანსპორტის დარგში, ამ მოთხოვნათა უფულებელყოფა, გამოიწვევს მცდარი ოპტიმუმების დადგენას, რაც დისკრედიტაციას გაუწევს, ეკონომიკაში ზუსტი მათემატიკური ინსტრუმენტების გამოყენების იდეას.

ეკონომიკურ-მათემატიკური მოდელის სირთულე გარკვეულ ზღვარს არ უნდა სცილდებოდეს, რადგანაც იგი აზრს დაკარგავს, თუკი რთულად აღსაქმელი იქნება. (ისევე როგორც მოდელსა და მის პროტოტიპს შორის შეუსაბამობა). ბუნებრივია, რომ, კონკრეტულ მოდელს, მოდელირების წინა სტადიაზე, სჭირდება საკმარისი და აუცილებელი ინფორმაციული უზრუნველყოფა.

სატრანსპორტო მეურნეობას ახასიათებს, მიმდინარე პროცესების მაღალი დინამიურობა და შინაგანი კავშირები. იმისათვის, რომ მოდელმა ასახოს ტრანსპორტის დარგის ეს თავისებურება, იგი უნდა აიგოს შემდეგი თვისებების გათვალისწინებით:

- საკვლევი ობიექტის სტრუქტურასა და ფუნქციებთან მაქსიმალური მიახლოება. (მრავალელემენტიანობა, დისკრეტულობა, არაწრფივი ხასიათი, უკუკავშირების არსებობა, გარკვეული სიხისტე, რგოლების მოქნილობის შესანარჩუნებლად);
- უნივერსალურობა (მრავალი ჰიპოტეზისა და სქემის გამოცდის შესაძლებლობა);
- რევერსიულობა;
- ექსპერიმენტული სიტუაციების და გართულებული პირობებისა და სიტუაციების თანხლების მიუხედავად, რაოდენობრივი შეფასებისა და კონტროლის გაწევის შესაძლებლობა.

გამოყენებული ლიტერატურა:

- [1] - Н. Н. Громова, В. А. Персианова. Менеджмент на Транспорте. 2020;
- [2] - https://cfts.org.ua/articles/aviatsiya_vo_vremya_pandemii_covid_19_glavnye_trendy_otrasli_174;
- [3] - <https://ach.gov.ru/upload/pdf/Covid-19-transport.pdf>;
- [4] - <https://www.federalreserve.gov/newsevents/pressreleases/monetary20200409a.htm>;
- [5] - Международный Научный Журнал «СИМВОЛ НАУКИ» ISSN 2410-700X № 4 / 2021;
- [6] - businesscontact.ge/ka/article.

Management methods of transport enterprises.

Lela Bochoidze², Nino Darsavelidze², Makrine Babluani³

^{1,2,3}Technical University of Georgia,
0160, Georgia, Tbilisi, Kostava 77

abstract

The essence of management lies in defining system tasks and development criteria. This is a very difficult process. Development tasks, goals, criteria, in the transport system, depend on the government's prospective strategic goals at the current moment. Development of goals and criteria in transport ministries, their governing areas, individual economic transport organizations forms the external environment. which, in turn, derives from socio-economic formation.