

УДК 656.13.022:65.012.237

ОПТИМИЗАЦИЯ КАЧЕСТВА ПЛАНИРОВАНИЯ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

А. Курашева, А. Николаев, В. Егоров

Планомерность – закон социалистической экономики, однако этот закон действует не стихийно, а через непосредственную деятельность управляющих органов, представляющих собой плановые органы. Применительно к грузовому и пассажирскому транспорту это означает обеспечение сбалансированности планов, отражающих потребности общества в перевозках и ресурсные возможности транспорта. В настоящее время техника планирования работы автомобильного транспорта не всегда позволяет достичь требуемой сбалансированности планов. Несбалансированный план с самого начала узаконивает потери в хозяйственной деятельности, а с другой стороны, неверно учтенные возможности ведут к отклонениям даже и при сбалансированном плане.

Таким образом, проблема совершенствования планирования имеет два важных аспекта:

разработку методики оценки возможностей транспортного предприятия;

разработку методов сбалансированного планирования.

Не менее важной является проблема оценки качества планов. Деятельность предприятия в настоящее время оценивается только по результатам работы и понятно, что такая оценка не может не повлиять на получение хорошего результата за счет заниженных планов. Для того, чтобы планировать, учитывая реальные возможности предприятия, планировщик должен уметь оценивать качество составленных им планов. Качество плана – очень сложная категория. В настоящее время в работе некото-

рых плановых органов наблюдается своеобразный порочный круг. Априорное знание плановиками того, что их планы в какой-то мере не будут соответствовать реальности, вызывает недооценку такого понятия как "качество плана". Это приводит к отсутствию методик для проведения анализа качества плана.

Для оценки качества планов, составленных Московским управлением пассажирского автомобильного транспорта Минавто-транса РСФСР, были взяты четыре основных показателя работы: пассажирооборот, доходы, автомобиле-часы работы и пробег. Анализ выделенных показателей по 32 предприятиям этого управления за 3 года работы позволил оценить качество рассматриваемых планов. Существо методики оценки состоит в следующем. Предлагается апостериорный статистический критерий относительного качества планирования. Затем на координатной плоскости по оси абсцисс откладывается отношение плана года к его фактическому значению в прошлом году. По оси ординат откладывается уровень выполнения плана года, т.е. отношение фактического значения к плановому в текущем году.

Далее отмечается центр $S = (\bar{x}, \bar{y})$ построенного множества точек и рассматривается средний уровень выполнения плана. Идеальным является положение, когда все точки лежат на прямой $y = \bar{y}$. В этом случае все предприятия выполняют заданные плановые показатели, а качество плана характеризуется степенью отклонения от этого положения. И, наконец, оценивается работа планового органа в соответствии с долей предприятий, для которых принципиально неверно указаны возможные темпы производства. Числовые значения критериев качества планирования, соответствующие планам Московского управления пассажирского автомобильного транспорта (МУПАТ), приведены в табл. 1. Значения критериев качества изменяются от 0 до 1, причем 0 соответствует идеальному уровню планирования. В статистическом смысле эти значения могут быть интерпретированы вероятностями составления некачественного по данному показателю плана.

Сравнение полученных значений критериев по годам показывает, что для стабильно работающего планового органа критерии качества планирования должны оставаться на одном уровне или даже несколько убывать. Первое, что сразу же броса-

Фактические отклонения плановых показателей

| Показатели | Пассажи- рооборот | Доходг | Автомоби- ле-часы | Пробег | В среднем |
|---|----------------------|--------|----------------------|--------|-----------|
| Количество заниженных показателей | 21 | 16 | 22 | 23 | 82 |
| Количество завышенных показателей | 10 | 16 | 23 | 20 | 69 |

Упорядочение по критериям качества планирования, проведенное для 32 предприятий пассажирского транспорта Московской области, позволило разбить их на три группы. В первую группу вошли стабильно работающие предприятия. Во вторую группу вошли предприятия с колеблющимися тенденциями развития. Третью группу образовали предприятия, наименее изученные, нестабильно работающие, для которых характерны резкие рассогласования по годам (табл. 3).

Такая группировка позволяет внести изменения в организацию работы данного планового органа. Предприятия 1 группы — наиболее стабильные, для них не требуется большой подготовительной работы при составлении плана. Предприятиям 2 группы (в нашем случае их больше всего — 16) следует уделить большее внимание при анализе и планировании. Предприятия 3 группы требуют самого тщательного анализа. Этими предприятиями должны заниматься самые опытные плановики отдела.

Взаимосвязь показателей планирования хорошо прослеживается на примере одного предприятия (например, Волоколамского пассажирского АТП): в 1982 г. — занижены доходы и автомобиле-часы работы, в 1983 г. — занижены пассажирооборот и пробег, в 1984 г. — занижены пассажирооборот и автомобиле-часы, и, в то же время, доходы оказались завышены. Это загадочное явление объясняется принятой техникой планирования, когда каждый показатель анализируется независимо от

Таблица 1

Числовые значения критериев качества планирования

МУПАТ

| Год | Пассажи- рооборот | Доходы | Автомоби- биле- часы | Пробег | В среднем |
|-----------|----------------------|--------|----------------------------|--------|-----------|
| 1982 | 0,23 | 0,40 | 0,53 | 0,40 | 0,39 |
| 1983 | 0,16 | 0,22 | 0,28 | 0,43 | 0,27 |
| 1984 | 0,59 | 0,37 | 0,47 | 0,53 | 0,49 |
| В среднем | 0,33 | 0,33 | 0,42 | 0,45 | 0,38 |

ется в глаза при анализе табл. 1, это большие разногласия по критериям качества планирования разных показателей, хотя критерии качества планирования разных показателей по одному году планирования не должны существенно отличаться, так как ошибка в планировании одного показателя неизбежно влечет за собой и ошибки в планировании зависимых от него показателей. Следовательно, в данном случае планирование осуществляется на базе фактического материала и не экстраполируется на будущий период. То есть, показатели не просчитываются, а увеличиваются или уменьшаются в зависимости от предполагаемых тенденций развития отдельного показателя. Анализ критериев качества по годам показал, что они рассогласованы и по каждому показателю, и, в среднем, по всем показателям. Указанные обстоятельства позволяют оценить качество планирования как недостаточно оптимальное. Плановики из 384 запланированных показателей достаточно верно определили тенденции развития 233 показателей. Анализ также позволил выявить показатели, которые отклоняются от плановых цифр в сторону завышения или занижения (табл. 2).

Анализ подтверждает важность знания реальных возможностей предприятия. В данном примере по 82 плановым показателям предприятия работали не в полную мощность, а по 69 плановым показателям работа велась на предельных возможностях. Такая информация позволяет плановым работникам проследить за тенденцией развития любого показателя.

Таблица 3

Планировка предприятий по критериям качества плани-
рования

| Группы предприятий | Количество пред- приятий | Общее коли- чество оши- бок |
|----------------------|-----------------------------|-----------------------------------|
| 1 (до 3 ошибок) | 7 | 20 |
| 2 (от 3 до 5 ошибок) | 16 | 71 |
| 3 (более 5 ошибок) | 9 | 60 |

других показателей. Плановик видит, что в прошлом году не был выполнен план по каким-то показателям. На следующий год, добиваясь выполнения плана, он или снизит его, или оставит прежним. Если определить тенденцию изменения показателей удается даже методом проб и ошибок, то в целом практика планирования "от достигнутого" приносит весьма отрицательные результаты. Указанные обстоятельства определяют необходимость существования методик анализа деятельности предприятий и оценки качества планирования. Отсутствие в настоящее время универсальных и совершенных методик позволяет рекомендовать для этих целей предложенную методику. Ее применение позволит наглядно увидеть ошибки в планировании и постараться исправить их на будущий плановый период.

Московский автодорожный институт
Кафедра отраслевой автоматизированной
системы управления

Поступила
1985 06 25

KROVINIŲ PERVEŽIMO AUTOMOBILIAIS
PLANAVIMO GERINIMAS

A. Kuraševa, A. Nikolajevs, V. Jegorovas

R e z i u m e

Nagrinėjami krovinių pervežimo automobiliais planavimo gerinimo klausimai, analizuojami planavimo trūkumai ir siūloma metodika planų kokybei vertinti, parodytas šios metodikos tikslingumas.

ROAD FREIGHTAGE PLANNING IMPROVEMENT

A. Kurasheva, A. Nikolaev, V. Egorov

S u m m a r y

Some problems of road freightage planning improvement are studied planning shortcomings are exposed. Methods of estimating planning quality are proposed and expedience of these methods is explained.