

ТЕОРЕТИЧЕСКОЕ ОСМЫСЛЕНИЕ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ НА ТРАНСПОРТЕ (на примере автомобильного транспорта)

Исследуется сущность экономической интеграции в контексте синергетики, проводится ретроспективный анализ интеграционных процессов, происходящих в России в течение переходного периода; рассматривается практика реализации интеграционных схем в промышленности и на автомобильном транспорте; определяются перспективы интеграционного движения.

Ключевые слова: самоорганизация системы; экономическая интеграция; грузовой автотранспортный комплекс; концентрация; интеграционные процессы.

Транспорт – важнейший элемент производственной инфраструктуры государства, обеспечивающий развитие национальной и мировой экономики. Транспортная отрасль как самостоятельный элемент национального хозяйства, как отрасль материального производства представляется в виде системы видов транспорта, имеющей определенную структуру в разрезе материально-технической базы, трудовых ресурсов, оборотных средств, провозных возможностей, финансово-экономических результатов деятельности каждого элемента в отдельности. В экономической литературе транспорт рассматривается как сложнейшая социально-экономическая и техническая система. Как вид деятельности транспорт носит межотраслевой характер, и это дает возможность рассматривать его в качестве межотраслевого инфраструктурного комплекса. В то же время транспорт можно рассмотреть с технической точки зрения как комплекс технических средств, предназначенных для перемещения грузов и пассажиров.

В специальной литературе наряду с понятиями «транспорт как отрасль национального хозяйства» и «транспорт как система» широко используется и термин «транспортный комплекс». В исследовательском плане важно определить, что же выступает первичным посылом для определения сущности транспорта: отрасль, комплекс или система. Система – это множество элементов, находящихся в отношениях друг с другом, образующих целостное единство. Признаками системы могут служить определенный порядок (последовательность) во взаимосвязи элементов, формирование из взаимосвязанных элементов определенного единства. В этом контексте можно выделять социально-экономическую, производственную, организационную и другие системы.

В основе изучения любого предмета или явления должен лежать системный подход. Отрасль представляет собой часть экономики, область производственно-экономической деятельности, в которую входят объекты, обладающие единством выполняемых функций, видов продукции, применяемых технологических процессов. Наличие трех разных функций (целевая функция, вид продукции, технология) не позволяет выделить отрасли и входящие в них предприятия однозначным образом, поэтому состав объектов и видов деятельности, включаемых в отрасль, достаточно условен и может изменяться [1]. В современной рыночной ситуации с развитием общественного производства отраслевое деление носит условный характер и отражает вид деятельности и его технологическую основу.

В экономической теории транспорта транспортный комплекс рассматривают как важнейшую составную

часть производственно-социальной инфраструктуры, сверхотраслевое образование, объединенное общностью ресурсов. Под комплексом в общем случае понимается целостная система, которой свойственны однородность, единство и взаимосвязь составляющих ее объектов и предметов, а в экономическом контексте под комплексом следует понимать совокупность субъектов хозяйствования, которые являются звеньями одной цепи, производящей однородную продукцию. При этом одни авторы прежде всего выделяют техническую составляющую транспортного комплекса (И.В. Белов, В.А. Персианов) [2], другие – производственно-хозяйственную (Н.С. Усков) [3], третьи – производственно-экономическую (Д.С. Садриев) [4]. На наш взгляд, транспортный комплекс может рассматриваться прежде всего как конечная совокупность хозяйствующих субъектов, объединенных общим видом деятельности – предоставлением транспортных услуг в заданных экономических масштабах.

Если транспорт как отрасль формируется в результате общего разделения труда по видам деятельности – перемещение грузов и пассажиров, то в разрезе отрасли можно выделить и так называемые подвидовые структуры, отражающие техническую и технологическую специфику транспортировки. Таким образом, в разрезе частного разделения труда в транспортной системе выделяется автомобильный транспорт. Ввиду определенной специфики автомобильного транспорта его, в свою очередь, можно также представить в качестве инфраструктурной составляющей всего транспортного комплекса, так как этот вид транспорта является необходимым дополнением к использованию воздушного, водного и железнодорожного транспорта. Обладая чрезвычайной маневренностью, именно автомобильный транспорт выступает начальным и конечным элементом системы перевозок и доведения груза до потребителя и, как следствие, конечным «производителем» потребительской стоимости грузов в логистической цепочке грузодвижения.

Для исследования процессов, происходящих на автомобильном транспорте, необходимо проследить эволюцию автотранспортной отрасли в разрезе фактора времени и экономических преобразований, происходящих в обществе. Грузовой автомобильный транспорт (ГАТ) представляет собой социально-экономическую систему с присущими ей характеристикой, структурными элементами, отношениями между ними, а также с достаточно четко формулирующейся миссией: содействие экономическому росту и повышению благосостояния населения путем гармонизации межотраслевых, межрегиональных и международных связей. Об-

щая теория систем предполагает, что любая система может быть структурирована по определенному признаку. Выделим так называемое послойное, или томографическое, структурирование. По мнению экономистов-транспортников [4], система ГАТ может быть представлена на макро- и микроуровне. На макроуровне отражаются региональная и отраслевая структура автотранспортной деятельности, группировка операторов по организационно-правовым формам собственности. Микроуровень отражает локальные структурные единицы автотранспортной деятельности, которые, в свою очередь, могут рассматриваться как объекты экономического управления. При этом иерархия финансово-хозяйственной самостоятельности автотранспортной организации, бизнес-единицы или автотранспортного подразделения субъектов управления на микроуровне отражает степень их экономической свободы. Микроуровень отражает специфику проявления экономических процессов и явлений на региональном уровне. Однако, на наш взгляд, необходимо выделять три уровня: макроуровень, мезоуровень и микроуровень. Выделение мезоуровня должно отразить региональную специфику функционирования грузового автотранспортного комплекса. Выделение срезов или уровней для исследования позволяет определить особенности функционирования автотранспортного комплекса по уровням управления процессом и результатом перемещения грузов.

Свойства сложной системы определяются не только характеристиками каждого элемента, но и характером их взаимодействий. Всякая система, в том числе и социально-экономическая, подвержена флуктуациям или случайным отклонениям от равновесия при воздействии на нее внешней среды. В социально-экономической системе, в отличие от систем других типов, важнейшим элементом выступает сознательно действующий человек, выполняющий функции управления. Люди как элементы системы активно восприимчивы к внешним факторам, под их воздействием участники системы группируются в новые структуры, кооперируются, гармонизируя свои усилия. В этом случае можно говорить о так называемой самоорганизации, которая возникает как процесс реагирования системы на внешние раздражители, но этот процесс инициируется внутри системы, за счет внутренних сил и факторов. В этих условиях между элементами системы возникает кооперативный эффект, который сопровождается образованием пространственных, временных или функциональных процессов. Основные свойства самоорганизации связаны с дифференциацией и последующей интеграцией элементов системы, изменением взаимосвязей между ними, причем эти изменения носят характер колебаний, в которых отражается цикличность или определенная последовательность протекания процесса порядкаобразования. Равновесие в открытых системах рассматривается как временное состояние, следовательно, возникающие в этом случае интеграционные процессы также носят временный характер. Поэтому открытость и нелинейность сами по себе представляются необходимыми и достаточными условиями самоорганизации. Открытые самоорганизующиеся системы подвержены кооперативному эффек-

ту, который сопровождается образованием пространственных, временных или функциональных процессов самоорганизации систем различной природы.

В теории синергетики экономическая интеграция представляет сложный экономический процесс, восстанавливающий, восстанавливающий временное равновесие социально-экономических систем путем объединения их элементов и функций. Интеграция – от латинского *integration* – восстановление, восполнение, от *integer* – целый. При этом отмечается, что интеграцию можно рассматривать как действие (процесс) и как результат процесса или состояние объекта [5]. Как процесс интеграцию понимают прежде всего как объединение, связывание, сближение, приспособление, сотрудничество, единение и сплочение. Как состояние или результат интеграцию понимают в контексте качества объекта (какой, какого свойства) – целый, единый, объединенный. Для дальнейшего исследования интерес представляет интеграция как экономическая категория.

В экономической литературе используется общепринятое определение интеграции. Интеграция – это процесс взаимного приспособления, расширения экономического и производственного сотрудничества, объединения национальных хозяйств двух и более государств, форма интернационализации хозяйственной жизни. Интеграция проявляется как в расширении и углублении производственно-технологических связей, совместном использовании ресурсов, объединении капиталов, так и в создании друг другу благоприятных условий осуществления экономической деятельности, снятии взаимных барьеров. Вместе с тем отдельные исследователи выделяют особенности интеграции как процесса и взаимодействия. Экономическая интеграция имеет место как на уровне хозяйств целых стран, так и между предприятиями, фирмами, компаниями, корпорациями.

В России формируется самостоятельное научное направление, изучающее интеграцию в социально-экономических системах с отраслевой направленностью – инновационное направление (строительство) [6], маркетинговое направление (транспорт) [1], наращивание конкуренции (промышленность) [7], предпосылки экономической интеграции (промышленность) [8]. По мнению Д.А. Пумпянского [7], интеграция – это институционально подготовленный системный процесс накопления связей между экономическими агентами, приводящий к последующему их юридическому взаимодействию для осуществления взаимовыгодной деятельности и наращивания конкурентных преимуществ. Е.В. Будрина отмечает, что интеграция в экономической сфере определяет объединение в единое целое экономических процессов и систем для достижения общих целей устойчивого развития [1].

В исследованиях, посвященных теории интеграции [7], систематизируется эволюция научной мысли в контексте развития школ экономической теории. В неоклассической теории выделены два направления мотивации интеграционного процесса: рост рыночной власти интегрированных бизнес-структур вследствие наращивания объемов рынка и увеличение результативности деятельности объединяющихся фирм благодаря эффекту синергии системы. Неинституциональ-

ная экономическая теория рассматривает мотивы интеграции, которые связываются, прежде всего, со снижением трансакционных издержек, минимизацией издержек конкурентной борьбы. Эволюционная теория акцентирует внимание на невозможности детального предсказания успеха нововведения, поэтому здесь признается только динамизм интеграционных процессов.

Цель интеграции как инструмента институциональных преобразований в системе хозяйственных связей рассматривается с позиции получения максимального синергетического эффекта. В данном контексте понятие «синергия» – преимущество от совместной деятельности или от объединения каких-либо элементов (функций финансов, организационных структур и т.п.), достигаемое в том случае, если результативность (эффективность) образовавшегося цельного превышает результативность всех элементов по отдельности.

В теории организации выделяют несколько видов интеграции. Прежде всего, в литературе рассматривают вертикальную, горизонтальную, прогрессивную и регрессивную интеграцию. На наш взгляд, для более подробного теоретического изучения необходимо саму интеграцию рассматривать с точки зрения динамики нарастания процессов кооперирования хозяйственных связей. Поэтому при исследовании признаков общепринятой классификации интеграции следует учесть и целевой и пространственно-направленный (векторный) подходы. Остановимся на них подробно.

Любая фирма в рамках конкретной отрасли является поставщиком и потребителем в системе трансформации сырья в конечный продукт, т.е. занимает определенное звено в отраслевой схеме финансово-хозяйственных отношений. Вертикальная интеграция – производственное и организационное объединение, слияние, кооперация, взаимодействие предприятий, связанных общим участием в производстве, продаже, потреблении единого конечного продукта. Стратегия вертикальной интеграции предполагает расширение сферы деятельности фирмы за счет увеличения своей производственной цепочки. Вертикальная интеграция может быть прямой и обратной. Вертикальная интеграция обеспечивает экономию на масштабе, консолидацию и эффективное использование ресурсов. Существенным источником экономии при осуществлении вертикальной интеграции становится экономия на затратах по рекламе, товародвижению, поддержанию оптимального размера запасов. Вместе с тем при выборе стратегии вертикальной интеграции следует учитывать и ее отрицательные последствия, прежде всего повышение риска для новой структуры из-за усложнения бизнеса и снижения гибкости компании в конкурентной среде. Разновидностью вертикальной схемы является рассматриваемая в литературе диагональная интеграция. В этом случае происходит объединение с предприятием, находящимся на другом уровне вертикального производственного цикла и выпускающим параллельные виды продукции, а это обеспечивает диверсификацию риска и возможность опосредованно воздействовать на партнеров. Достигнуть некоторого компромисса между требованиями минимизации упущенной выгоды и минимизации издержек, в том числе трансакционных, позволяет комбинированная интеграция (одновременно вдоль технологической цепочки и по параллельным видам продукции).

Горизонтальная интеграция – объединение предприятий, налаживание тесного взаимодействия между ними по «горизонтали» с учетом совместной деятельности предприятий, выпускающих однородную продукцию и применяющих сходную технологию. Горизонтальная интеграция позволяет минимизировать упущенную выгоду и чаще всего свидетельствует о монопольных устремлениях ее участников. Горизонтальная интеграция преследует цель усиления позиции фирмы путем поглощения или слияния с однопрофильными организациями. Мотивацией выбора такого способа роста могут быть: достижение критической массы капитала для преодоления барьера входа на рынок; получение эффекта масштаба; нейтрализации конкурента; доступ к сбытовой сети или сегментам покупателей.

Прогрессивная интеграция (маркетинг) – интеграция в маркетинге, при которой компания стремится получить в подчинение или поставить под жесткий контроль другие фирмы-конкуренты. Прогрессивная интеграция осуществляется путем формирования собственных сетей распределения продукции, тем самым преследуется цель обеспечения контроля за сбытовыми каналами. Отсутствие такого контроля может привести к накоплению товарных запасов, частой недозагрузке производственных мощностей, что ведет в конечном итоге к нестабильности производства и невозможности получения дополнительной экономии. Регрессивная интеграция – интеграция в ходе маркетинга, при которой компания стремится подчинить и контролировать своих поставщиков. Преимущества регрессивной интеграции проявляются при значительной сырьевой зависимости базовой компании только в случае значительной экономии на масштабе, снижении трансакционных издержек и появлении новых качеств конечной продукции.

По степени участия фирмы в отраслевом производственном цикле различают полную и частичную интеграцию. Полная интеграция происходит, когда фирма действует на всех уровнях отраслевой цепочки ценностей. Создание вертикально интегрированных компаний может быть связано с решением такой стратегической задачи, как привлечение масштабных инвестиций. Следует учитывать, что полностью интегрированная компания медленнее адаптируется к новым технологиям, а проведение самих технологических изменений связано с большими затратами. Таким образом, высокая степень интеграции не оправдана в отраслях со сложной структурой. Частичная интеграция – это создание позиции фирмы на наиболее важных для нее этапах отраслевой технологической цепочки. При этом могут преследоваться цели, связанные с различными уровнями интеграции.

Высокая степень интеграции при постоянном спросе позволяет надежнее защитить и координировать производство своей продукции. С другой стороны, когда спрос нестабилен и непредсказуем, а отрасль имеет сложную структуру, такая координация при вертикальной интеграции затруднена. Увеличение степени интеграции приводит к уменьшению отдачи вложенного капитала, и эта тенденция усиливается дополнительными затратами на управление полностью интегриро-

ванной компанией. Узкая интеграция позволяет снизить затраты на управление по сравнению с широкой, но не может их полностью устранить. Это представляет собой реальное ограничение расширения пределов вертикальной интеграции, исходя из рентабельности компании. В условиях нестабильного и слабо предсказуемого рынка узкая интеграция может оказаться менее рискованной, чем полная.

В экономической литературе в контексте интеграционных процессов рассматриваются термины «слияние» и «поглощение». Это прежде всего юридический подход к определению организационно-правовой схемы объединения бизнеса на основе купли-продажи компаний. Слияние и поглощение сводятся к смене собственника или изменению структуры собственности компании, их рассматривают как заключительный этап в системе мероприятий по реструктуризации бизнеса [9]. Интеграция в данном случае отражает философию развития бизнеса. Слияние предполагает некоторую степень добровольности объединения. А поглощение отражает агрессивное отношение, завоевание партнера.

В советский период интеграционные процессы в производстве имели свою специфику [8]. На протяжении этого исторического периода предпринимались попытки внедрить различного рода объединения, комбинаты, комплексы и другие формы территориальной и отраслевой организации производства с целью рационального использования ресурсов и получения народнохозяйственного эффекта. При этом критерии интеграции определялись в большей степени не экономическими, а административно-управленческими соображениями. Отношения между предприятиями скорее являлись вертикальными, чем горизонтальными, поскольку предприятия были тесно интегрированы с вышестоящими административными органами, а горизонтальные связи с другими предприятиями были довольно слабыми. В советской экономике были созданы крупные, гигантские предприятия. Мотивами такой организационной мегаломании были стремления не только обеспечить экономию от масштаба, но и облегчить планирование и контроль: проще планировать действия небольшого количества крупных предприятий, чем большого количества малых. Поэтому, когда в ходе реформирования советской экономики многие кооперационные связи были разрушены, экономика оказалась в глубоком кризисе. Тем не менее был накоплен определенный опыт экономической организации производства.

Интерес представляет советский опыт формирования территориально-производственных комплексов, где получили практическое развитие вертикальные и горизонтальные кооперационные связи. В доперестроечные годы появились другие организационные формы производства: производственные объединения (ПО), научно-производственные объединения (НПО), межотраслевые научно-технологические комплексы (МНТК), задачами формирования которых были обеспечение интеграции науки и производства в целях преодоления технологической отсталости промышленных предприятий и активизации инновационной деятельности.

В плановой экономике основной критерий объединения – народнохозяйственная эффективность и целе-

сообразность. В рыночной экономике критерием экономической эффективности служит коммерческая прибыльность, что позволяет значительно расширить разнообразие форм объединений по сравнению с плановой экономикой. Помимо объективных требований и тенденций у России появились свои специфические обстоятельства, активизирующие интеграционные процессы в промышленности и других отраслях бизнеса. Потеря управляемости, обвальное падение спроса и объемов производства, недостаток инвестиций и оборотных средств, сокращение государственных заказов и крайняя неопределенность перспективы обусловили необходимость поиска новых форм кооперации, проведения интеграции. Системные преобразования разрушили административную связь предприятий, они вынуждены были устанавливать связи с другими предприятиями на основе контрактных отношений. Изменения конъюнктуры рынка заставляют предприятия объединяться, чтобы иметь возможность переключаться на выпуск пользующейся спросом продукции, диверсифицировать риск. Объединения предприятий, выпускающих аналогичную продукцию, создавались не только для конкуренции на мировых рынках, но и для создания формальных рамок раздела внутренних рынков.

За первые 15 лет существования РФ произошла резкая и масштабная деинституционализация отечественной экономики. Большинство отраслей лишились координирующих структур, превратились в раздробленные совокупности предприятий, конкуренция между которыми из сферы улучшения качества или снижения издержек на производство продукции переходит в сферу борьбы за региональные привилегии.

С точки зрения организационных преобразований наиболее типичной стратегией выживания предприятий в 1991–1995 гг. [8] была стратегия вхождения в вертикальные структуры (корпоративные группы), организованные из отраслевых структур или создаваемые заново. В этот период была велика роль корпоративных объединений, большей частью реорганизованных из бывших министерств и их подразделений. Многие предприятия старались оставаться элементом подобных структур, что позволяло им получать помощь в снабжении и сбыте, во внешнеэкономической деятельности, финансовую поддержку, участвовать в лоббировании интересов в верхних эшелонах власти. Если в административно-плановой экономике существовал критерий технологической целесообразности, в рыночной – критерий прибыльности, то критерий, которым руководствовались предприниматели, участвующие в приватизации, – захват рынков, получение рыночной власти. Создание первых холдингов в России относится к 1989 г. К середине 1990-х гг. этот процесс принял уже масштабный характер и шел по двум основным направлениям. Часть холдингов создавались путем разделения крупных заводов на дивизионы, выделения в дочерние предприятия вспомогательных производств, что объяснялось разведением финансовых потоков для ухода от налогообложения. Другая часть формировалась путем приобретения будущим собственником любого бизнеса, приносящего доход. Еще один вариант объединения – образование финансово-промышленных групп (ФПГ).

Изменения среды вызвали к жизни огромное разнообразие институциональных форм, в которых реализуются процессы промышленного производства. В 1990-е гг. прошлого века одной из причин интеграции стало стремление обеспечить стабильность в условиях меняющихся рынков. На Западе в результате жесткой конкуренции и неопределенности внешней среды стал популярным горизонтальный тип слияния. Так, в сталелитейной промышленности и в сфере предоставления услуг по доступу в Интернет вследствие избытка предложения произошло сокращение количества предприятий отрасли. В 1997–1998 гг. имела место интеграция финансовых институтов. Стремление снизить издержки производства, распределения и сбыта продукции и посредством этого добиться увеличения прибыли и отдачи от инвестиций и усилить свои конкурентные позиции чаще всего вызывало вертикальную интеграцию предприятий. Создание крупных интегрированных структур в российской промышленности обусловлено не только рыночной самоорганизацией в переходный период российской экономики в 1990-е гг. XX в. Надо учитывать, что определенный позитивный опыт был накоплен в предыдущие десятилетия, в период поисков, которые велись еще в рамках централизованной плановой системы хозяйства [8].

Интеграция с точки зрения самоорганизации системы формирует определенную временную однородность элементов, т.е. с экономической позиции позволит достичь их конвергенции. Конвергенция – сближение различных экономических систем, стирание различий между ними, обусловленное общностью социально-экономических проблем и наличием единых, объективных закономерностей развития. В то же время противоречия между тенденциями прошлого развития и направлениями будущего развития синергетика оценивает как эволюционные. При этом процессы, отражающие прошлое, находятся в центре системы, а направления будущего развития формируются именно на периферии.

Переход потенциального состояния нелинейной системы в актуальное происходит в особых критических областях (точках), где усиливаются флуктуации и происходят бифуркации. В критической области поведение системы становится непредсказуемым и неуправляемым. В неравновесных системах – характеристика уничтожения исходной упорядоченности, возникновение различных форм самоорганизации системы и установление нового равновесия. Диссипация приводит к возникновению новых структур, при этом неравновесные системы рассматриваются как эволюционные. Реальная экономическая эволюция протекает на фоне взаимоисключающих свойств: устойчивости и неустойчивости, равновесия и неравновесия, открытости и закрытости, эффективности и неэффективности, спадов и подъемов, самоорганизации и экзогенного регулирования и т.д. В классической экономической теории изучаются не только закономерные, повторяющиеся явления, на основе которых строятся организации и

структурирование, но и явления исключительные, единичные, неуправляемые и возникающие спонтанно. Доказательством этого являются совершенно нетрадиционные теории и модели, предложенные, например, Й. Шумпетером, Д. Хиксом, Э. Доланом и др. При всем многообразии подходов, предметных областей и эвристических возможностей у всех исследователей и научных школ, безусловно, была общая цель – отыскание универсальных закономерностей возникновения порядка из хаоса, описание причин и механизмов относительно устойчивого существования возникающих структур. Переход от уклада к укладу сопровождается ростом масштабов производства, производительности труда, усложнением хозяйственных связей и отношений и составляет процесс экономической эволюции на макроуровне. Н.Д. Кондратьев отождествлял эволюционные процессы с необратимыми и неповторяющимися циклами, делая вывод о порождении экономической эволюцией опасности самоуничтожения общества [1].

Интеграционные процессы, происходящие в экономике, имеют свою отраслевую специфику и по-разному проявляются в промышленном секторе и на автомобильном транспорте. Если в промышленности, электроэнергетике, добывающих и перерабатывающих отраслях интеграция, прежде всего, отражает процессы поглощений и слияний и приводит к образованию интегрированных укрупненных структур, то на автомобильном транспорте общего пользования до настоящего времени наблюдалось разукрупнение бизнеса, дробление автотранспортных предприятий (АТП) на мелкие структуры, которые стремятся к объединению исключительно на неформальной основе. Для изучения интеграционных процессов, происходящих на автомобильном транспорте, рассмотрим динамику объемов перевозок грузов по всему народному хозяйству с 1928 по 2006 г. и сопоставим эти данные с историей институциональных преобразований в отрасли (см. рис. 1). До 1950 г. происходит становление транспортной отрасли [2, 10], формирование ее материальной базы и поиск эффективной для этого периода системы управления. С 1922 по 1936 г. происходит концентрация автотранспортного транспорта и объединение автотранспортных организаций по горизонтали и вертикали. Горизонтальная интеграция происходила в результате создания акционерного общества «Транспорт», которое включало 240 филиалов, занимающихся транспортно-экспедиционной деятельностью, затем происходит постепенное установление жесткой вертикали управления транспортным комплексом, которое завершается созданием отраслевого министерства в 1953 г.

Резкий подъем объемов перевозок грузов с 1953 по 1960 г. по времени совпадает с созданием совнархозов и формированием крупных автотранспортных предприятий, развитием и совершенствованием ремонтно-производственной базы автомобильного транспорта, повышением качества, надежности и долговечности сети автомобильных дорог, развитием централизованных городских и междугородних перевозок.

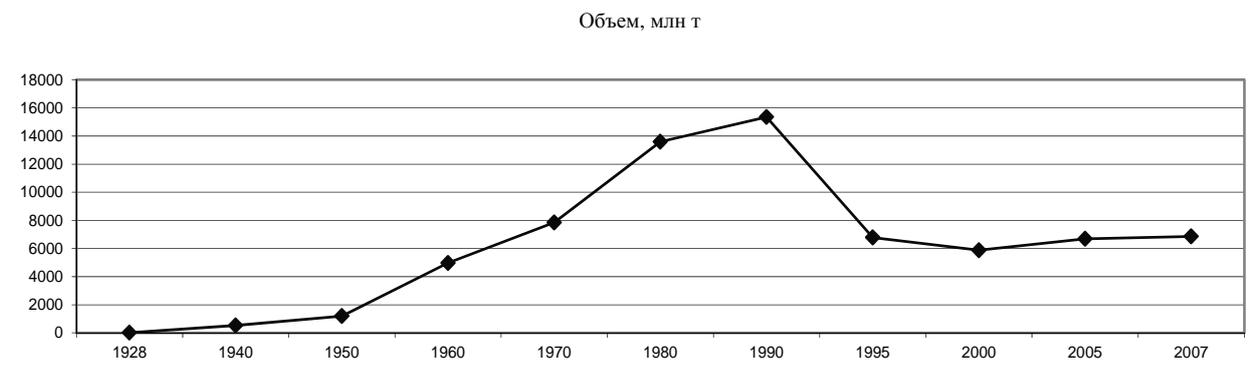


Рис. 1. Динамика объемов перевозок грузов автомобильным транспортом по РФ, млн т [11]

Перевозки грузов в республике только в период 1959–1965 гг. возросли более чем в 1,5 раза, а грузооборот – в 1,8 раза. Такой рост был обусловлен большим пополнением автомобильного парка с качественными изменениями его состава. Отечественные автозаводы в эти годы приступили к выпуску новых автомобилей более совершенной конструкции. Автомобильный парк отрасли увеличился за семь лет в 2,8 раза. В это же время на территории РСФСР было упразднено 4 тыс. мелких автохозяйств и передано в крупные автохозяйства общего пользования около 80 тыс. грузовых автомобилей, 40% всего автомобильного парка республики находилось в крупных автохозяйствах. С 1965 по 1980 г. наблюдаются увеличение производственной мощности действующих заводов; расширение парка автомобилей. Для организации перевозок крупногабаритных, тяжеловесных грузов в системе Минавтотранса РСФСР в 1978 г. было создано специализированное объединение «Спецтяжавтотранс», которое могло перевозить грузы единой массой до 700 т. Доставка на строящиеся объекты оборудования высокой степени заводской готовности давала огромный экономический эффект – уменьшала стоимость их изготовления в 2–2,5 раза и сокращала сроки монтажа на 10–12 мес.

Одновременно меняется форма управления предприятиями автомобильного транспорта – создаются государственные производственные предприятия (ГПО). В это время 5% всех автотранспортных предприятий имеют в своем составе 50 автомобилей, 15% – 100 автомобилей, 80% – более 100 автомобилей (в среднем по стране – 259 автомобилей). К концу 1980-х – началу 1990-х гг. в республике было создано 52 специализированных предприятия «Автотрансобслуживание», которые приняли на полное комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание 238 крупных предприятий. Сфера обслуживания ими расширилась в 4 раза, объемы переработки груза увеличились в 1,8 раза. С переходом отрасли на работу в условиях полного расчета и самофинансирования уровень обслуживания заказчиков автотранспортом значительно повысился. Грузовой автомобильный парк Минавтотранса РСФСР в 1990 г. стал обеспечивать транспортное обслуживание более 40 тыс. предприятий и организаций, 75 министерств и ведомств союзного и республиканского значения. В сутки грузовыми автомобилями министерства перевозилось около 9 млн т грузов.

Одной из главных задач грузовых автотранспортных предприятий в конце 1980-х гг. являлся поиск новых методов хозяйствования. Отрасль перешла на самофинансирование и самокупаемость, предприятия самостоятельно создавали фонды воспроизводства и потребления. Объемы перевозок продолжали увеличиваться (рис. 1), и АТП было выгодно приобретать автомобили большой грузоподъемности.

Таким образом, на протяжении рассмотренного исторического периода в отрасли были созданы различного рода объединения, комбинаты, комплексы и другие формы территориальной и отраслевой организации производства с целью рационального использования ресурсов и получения народно-хозяйственного эффекта. При объединении предприятий использовались планово-административные методы. Взаимосвязи между предприятиями устанавливались и регулировались плановой системой, а не непосредственными субъектами хозяйствования. Отношения между предприятиями выстраивались по вертикали, поскольку они были тесно интегрированы с вышестоящими административными органами, а горизонтальные связи с другими предприятиями были довольно слабыми

Перестройка отраслевой системы управления с 1990 г. прошлого столетия, перевод автомобильного транспорта в ранг подотрасли, разгосударствление большей части автомобильно-дорожного комплекса в части грузовых перевозок вместе с негативными экономическими тенденциями указанного периода привели к некоторой эфемерности определения значимости автотранспорта с точки зрения развития народного хозяйства страны. В 1991 г. вводятся индивидуальные и семейные АТП, производственные кооперативы. Это позволило наполнить рынок автотранспортных услуг подвижным составом различных собственников, которые должны были способствовать созданию благоприятной среды функционирования. В 1992 г. в отрасли началась приватизация, расширение доли частного бизнеса в части предоставления автотранспортных услуг, этот же период характеризуется дроблением, реструктуризацией крупных автотранспортных предприятий.

Потеря управляемости, резкое падение спроса на автотранспортные услуги и, как следствие, ухудшение финансово-экономического состояния автотранспортных предприятий постепенно приводит к возникновению кооперативного движения на новом уровне:

в неравновесной системе автотранспортного комплекса начинает проявляться процесс самоорганизации [4]. С 1996 г. создаются саморегулируемые союзы и ассоциации, отражающие стремление субъектов автотранспортной деятельности к горизонтальной интеграции на новом уровне. В это же время намечается незначительный объем перевозок. К 2005 г. количество автотранспортных предприятий составляет около 108 тыс., причем 80% из них находятся в частной собственности. Резко увеличивается количество грузовых автомобилей. Подъем автотранспортного комплекса, увеличение темпов роста объемных показателей начинается с 1999 г., в это же время формируется устойчивая тенденция укрупнения автотранспортных организаций, хотя их мощность уже несопоставима с

предприятиями социалистического хозяйства. Концентрация автопарка по хозяйствующим субъектам характеризуется следующими данными: около 60% количества автомобилей сосредоточено у 8,5% владельцев с парком, превышающим 50 единиц; около 12% общего количества автомобилей сосредоточено у 63,6% владельцев с парком до 10 единиц. В то же время можно отметить, что количество автотранспортных организаций, использующих до 10 единиц подвижного состава, постепенно снижается (рис. 2), стабилизировалось количество крупных предприятий (от 51 до 100 единиц техники), а количество средних автотранспортных организаций начинает возрастать с 2001 г., что совпадает по времени с темпами роста объема перевозок по РФ.

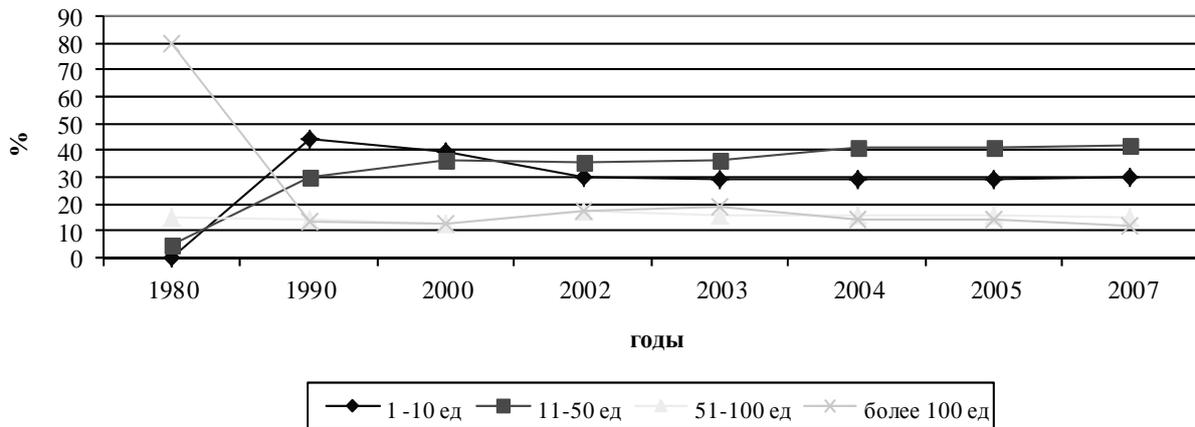


Рис. 2. Динамика распределения грузового автотранспорта по субъектам хозяйствования, % к общему количеству организаций

Таким образом, интеграционные процессы отражают рост объемных показателей, что соответствует потребностям в перевозках (см. рис. 3). Дезинтеграция относится к периоду 1990–2000 гг., характеризующемуся процессом резкого сокращения народнохозяйственных потребностей в перевозках грузов и образованием индивидуальных и семейных АТП. В 1992 г. началась приватизация, которая привела к созданию свободных тарифов на перевозки. Сравнивая эффективность функционирования частных и государственных предприятий, можно отметить, что смена собственности не всегда ведет к повышению эффективности функционирования, как и увеличение доли частного сектора не приводит к росту объемов производства. Концентрация автомобильного транспорта начинает стабилизироваться, и можно констатировать увеличение мощности автотранспортного бизнеса начиная с 2001 г., что совпадает с темпами роста объемов перевозок, процесс дезинтеграции замедляется (см. рис. 1, 2).

Многочисленные преобразования управленческой структуры транспортной отрасли привели к тому, что рынок транспортных услуг вышел из сферы влияния государства. Процесс перехода от системы административного управления в транспортном комплексе к системе регулирования не определил эффективных рычагов влияния на деятельность АТП. Нарботанного опыта поведения автоперевозчиков на рынке пока недостаточно, чтобы ответить на вопросы, какой же все-

таки должна быть система грузового автомобильного транспорта в новых условиях, какие перевозчики будут эффективны как с позиции своей конкурентоспособности и конкурентоспособности заказчиков, так и с позиции удовлетворения потребности народного хозяйства в автоперевозках.

Объективная обусловленность институциональных преобразований на основе использования инструмента интеграции на грузовом автомобильном транспорте предопределяется рядом факторов: нецивилизованной конкурентной средой рынка автотранспортных услуг; инфраструктурным характером деятельности автотранспортных предприятий; высоким уровнем затрат на автотранспортное производство; высоким уровнем физического износа значительной части активов; недостатком собственных ресурсов для осуществления крупномасштабных инвестиционных проектов.

В новых экономических условиях для восстановления утраченных свойств и укрепления новых системных качеств автотранспортные организации стремятся к интеграции на новом, более качественном уровне. По мнению многих экономистов-транспортников, деградация крупных АТП с последующим формированием среды мелкого и среднего бизнеса в перспективе должна привести к слиянию и концентрации капитала в транспортной отрасли на базе интеграции и глобализации экономик регионов РФ в мировое экономическое пространство. Автотранспортные предприятия вынуждены будут искать

стратегических партнеров, которые, приобретая пакет акций, реализуют совместные предпринимательские цели. В отличие от крупных производящих, добывающих и перерабатывающих компаний, для автомобильного транспорта интеграционные процессы

не требуют значительных финансовых ресурсов. Капитальные вложения в этот вид бизнеса имеют меньший срок окупаемости – максимум до 10 лет, в оптимальном соотношении относительно активной части основных фондов 3–5 лет.

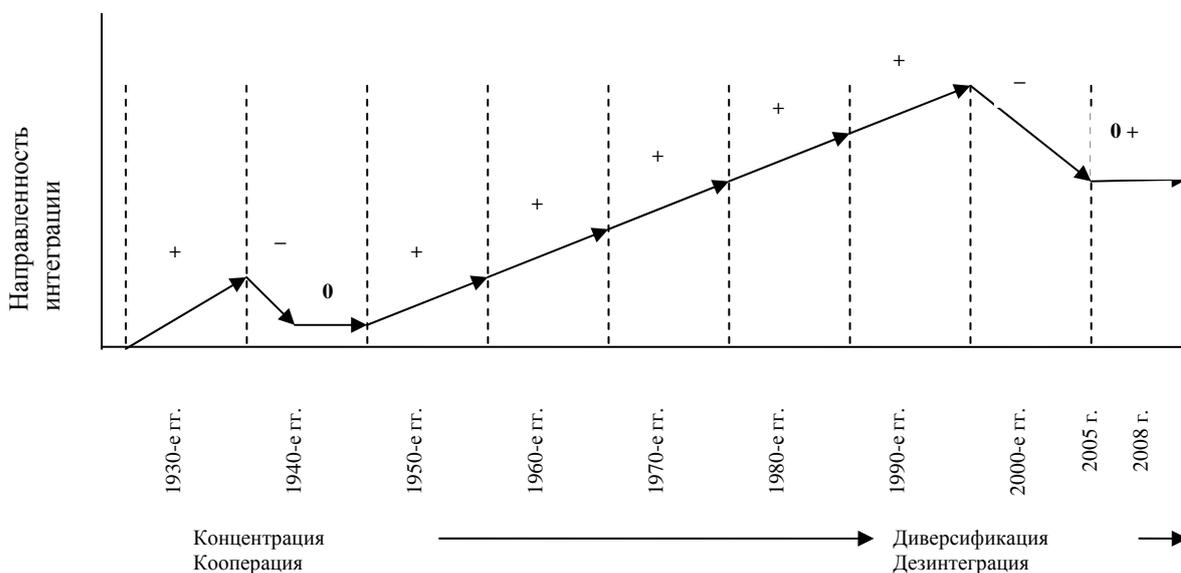


Рис. 3. Динамика интеграционных процессов на автомобильном транспорте

Рост объемных показателей работы грузового автомобильного транспорта поддерживается общеэкономическим ростом. В российской экономике существует сложная динамическая связь ВВП, объема перевозок, грузооборота. ВВП формируется под влиянием множества факторов, среди которых транспорт занимает важное место. Современный этап развития страны требует от транспортных предприятий адекватной ориентации на меняющиеся внешние условия. Проанализировав тенденции развития автотранспортного комплекса РФ,

сопоставив их с темпами роста объемных показателей и структурными преобразованиями в отрасли, можно сделать вывод, что в перспективе ожидается слияние и концентрация капитала на транспорте на базе интеграции и глобализации экономик регионов РФ в мировое экономическое пространство. Для этого необходимо поддерживать кооперационное движение на автомобильном транспорте, объединяющее участников общностью интересов без ущемления имущественных прав.

ЛИТЕРАТУРА

1. Будрина Е.В. Проблемы формирования и управления развитием регионального рынка транспортных услуг. СПб. : СПбГИЭУ, 2002. 276 с.
2. Белов И.В., Персианов В.А. Экономическая теория транспорта в СССР: Исторический опыт, современные проблемы и решения, взгляд в будущее. М. : Транспорт, 1993. 220 с.
3. Усков Н.С. и др. Организация и управление территориальными и производственно-транспортными комплексами : учеб. М. : МГУ, 1999. 319 с.
4. Садриев Д.С. Управление грузовым автотранспортным комплексом. Системно-синергетический подход. СПб. : СПбГИЭА, 1999. 198 с.
5. Стрелигова А.Н. Анализ значения термина «интеграция» в контексте управления организацией // Логистика и управление цепями поставок. 2005. № 6. С. 70–79.
6. Асаул В.В. Методология повышения конкурентоспособности строительных организаций : автореф. дис. ... канд. экон. наук. СПб., 2007. 47 с.
7. Пумпянский Д.А. Формирование и развитие конкурентных преимуществ интегрированных структур в условиях глобализации : автореф. дис. ... д-ра экон. наук. Екатеринбург, 2007.
8. Антонов Г.Д., Иванова О.П. Предпосылки интеграции и эволюция интеграционных структур в России // Менеджмент в России и за рубежом. 2002. № 5. С. 14–18.
9. Гвардин С.В., Чекун И.Н. Слияния и поглощения: эффективная стратегия для России. СПб. : Питер, 2007. 192 с.
10. Громов Н.Н., Персианов В.А. Управление на транспорте : учеб. для вузов. М. : Транспорт, 1990.
11. Россия в цифрах. Федеральная служба государственной статистики. URL: www.gks.ru

Статья представлена научной редакцией «Экономика» 19 сентября 2012 г.