

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ФОРМИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ РОССИИ

© 2012 Н.Г. Гавриленко

кандидат экономических наук, доцент

Сибирская государственная автомобильно-дорожная академия, г. Омск

E-mail: gng@pirs.omsknet.ru

Представлены рекомендации по формированию системы управления автомобильным транспортом с учетом задач, обозначенных транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 г.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, система управления, транспортная стратегия.

Транспорт является одной из крупнейших системообразующих базовых отраслей, имеющей тесные связи со всеми элементами экономики и социальной сферы. По мере дальнейшего развития страны, расширения ее внутренних и внешних транспортно-экономических связей, роста объемов производства и повышения уровня жизни населения значение транспорта как системообразующего фактора только возрастает. Первостепенную роль в пассажирских перевозках, транспортировке грузов на короткие и средние расстояния играет автомобильный транспорт. Он занимает ведущее положение в городских и пригородных перевозках пассажиров и грузов, а также на подвозе грузов к станциям железных дорог, речным пристаням, морским портам и от

них - к потребителям. Данный факт доказывают следующие показатели. На автомобильный транспорт приходится от 80 % в 1991 г. до 68 % в 2010 г. выполненного объема перевозок грузов, при этом в общем показателе грузооборота автомобильный транспорт занимает лишь 4-5 %, доля автомобильного транспорта за этот же период составляет от 50 до 70 % общего объема пассажирских перевозок транспортом общего пользования, в структуре пассажирооборота автомобильный транспорт занимает около 30 % (см. рисунок)¹.

Протяженность территории России требует наличия огромной, надежной и разветвленной сети автодорог, способной обеспечить круглогодичную и бесперебойную связь между региона-



Рис. Соотношение показателей: грузовые перевозки и грузооборот, пассажирские перевозки и пассажирооборот автомобильного транспорта, % от общих показателей транспортного комплекса за период 1991-2010 гг.

ми и населенными пунктами. Учитывая, что пропускная способность российской дорожной сети превышает нормативную в 1,5-2 раза, поддерживать ее нормальное состояние крайне сложно. Протяженность федеральных автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составляет 17,7 тыс. км, или 37,4 % от их общей протяженности. Объем ежегодных средств, необходимых только на развитие и обеспечение безопасности функционирования автодорожной сети, в 2015 г. составит более 1,5 трлн. руб., а на следующие 10 лет эта цифра увеличится более чем в 5 раз и к 2025 г. составит 8,5 трлн. руб.²

Согласно транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г. в качестве основных задач по развитию автомобильного транспорта можно выделить следующие:

- густота автомобильных дорог должна увеличиться с 42,6 км/тыс. км² до 79 км/тыс. км²;
- протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения высших категорий (I и II) с 22,6 тыс. км до 76 тыс. км;
- протяженность автомагистралей и скоростных дорог с 0,8 тыс. км до 9,0 тыс. км;
- протяженность автомобильных дорог общего пользования с 175 тыс. км до 350 тыс. км;
- увеличение коммерческой скорости доставки продукции автомобильным транспортом на 40 %;
- доля парка грузовых автомобилей и автобусов, используемых на междугородних и международных перевозках, оснащенных навигационными системами, увеличится с 3 до 100 %;
- средний возраст парка грузовых автотранспортных средств общего пользования уменьшится с 11,5 до 8,5 года, парка пассажирских автотранспортных средств с 9 до 5 лет;
- социальный риск гибели в ДТП снизится с 23,5 до 8 погибших на 100 тыс. населения;
- доля парка грузовых автомобилей, использующих альтернативные виды топлива, увеличится с 3 до 35 %³.

Для решения вышеуказанных задач требуется обозначить основные направления по формированию системы управления автомобильным транспортом, для чего изначально необходимо рассмотреть теорию управления экономическим объектом. Анализируя результаты теоретических исследований классиков экономической мысли, представляется возможным использовать в по-

строении системы управления автомобильным транспортом рекомендации, изложенные ниже.

Сегодня некоторые современные российские специалисты в области экономики транспорта рассматривают в качестве одной из основных причин возникновения глубоких кризисов слишком активное влияние государства на жизнедеятельность транспортного комплекса РФ⁴. Данная позиция соответствует основным принципам теории австрийской школы. Среди ярких представителей австрийской школы можно выделить таких экономистов, как Ф. Хайек, Г. Хаберлер, Л. фон Мизес, Ф. Шостак, Ш. Корриган, Р. Гэрисон, Дж. Кэлахан, М. Ротбард⁵.

Австрийская школа предлагает модель свободного конкурентного рынка и отстаивает идею о том, что стихийное рыночное регулирование, хотя и не идеально, но все же более эффективно и более предпочтительно политически, чем любые формы государственного воздействия на экономику. Причины циклов кроются в политике государственного вмешательства в экономику, а именно - в неправомерном расширении (или сжатии) кредита через механизм изменения учетной ставки центрального банка, спад же необходим для восстановления баланса в реальной экономике. В этот период ликвидируются неэффективные инвестиции и экономика сама исправляет ошибки. Но коррекция возможна лишь в том случае, если в рыночный процесс не последует дальнейшего вмешательства государства.

Иного мнения, нежели представители австрийской школы, придерживался выдающийся экономист XX в. Дж. Кейнс⁶. В его трудах акцентировано внимание на необходимости государственного регулирования через инвестиционную и социальную составляющую политики, о чем еще до Дж. Кейнса упоминал в своих работах российский ученый М. Туган-Барановский⁷.

Указанные два направления в теории экономики объединил доктор экономических наук, профессор Н. Бекетов: "То есть это финансово-экономические лекарства [рекомендации Кейнса] преодоления болезни социально-экономического организма, который находится в кризисном состоянии. Но тогда, когда экономика уже не больная, т.е. вылечилась и вышла на путь устойчивого экономического развития, вмешательство со стороны государства должно быть минимальным и наступает время для максимального расцвета экономического либерализма. То есть и сегодня

имеет место маятник периодических колебаний между неолиберализмом и неокейнсианством в социально-экономических циклах, которые будут продолжаться и дальше. И задача современной экономической политики не расшатать этот маятник, своевременно преодолевая ожидаемые кризисы с наименьшими потерями, минимизируя их отрицательные последствия⁸.

Исходя из вышеизложенного, необходимо рекомендовать формирование системы управления автомобильным транспортом, ориентируясь на стадии экономического цикла, при этом в период кризиса требуется усиление контролирующих и регулирующих функций со стороны государства, а в периоды роста - их ослабление.

Автомобильный транспорт является структурной составляющей экономики страны, следовательно, планировать показатели объема перевозок грузов и пассажиров необходимо, исходя из перспектив развития сопряженных отраслей и экономики страны в целом. Отталкиваясь от требуемого уровня показателя грузооборота и пассажирооборота, должна выстраиваться и система поддержания и развития автомобильного транспорта. Отсюда первым шагом в построении системы управления является определение необходимого прироста показателей грузооборота и пассажирооборота. Вторым шагом формируется модель диагностики экономического состояния автотранспортного комплекса с представлением конкретных показателей.

Понятие “диагностика” было позаимствовано из медицины. Диагностика (греч. Diagnosticos - способный распознавать) - раздел клинической медицины, изучающий содержание, методы и последовательные ступени процесса распознавания болезней или особых психологических состояний. В узком смысле диагностикой называют сам процесс распознавания болезни и оценки индивидуальных биологических и социальных особенностей субъекта, включающий целенаправленное медицинское обследование, истолкование полученных результатов и их обобщение в виде установленного диагноза⁹.

В рамках системы управления предлагается проведение диагностики автотранспортных предприятий и автотранспортного комплекса. Используемая диагностическая модель должна соответствовать следующим условиям: во-первых, носить комплексный характер; во-вторых, выявлять отклонения фактических значений деятельности

объекта от нормативных; в-третьих, выявлять ключевые проблемные моменты и ориентировать на выполнение конкретных мероприятий по их устранению.

Формирование модели диагностики транспортного комплекса предполагает прохождение основных четырех этапов: исследование факторов, влияющих на экономическое состояние комплекса; выбор показателей для оценки; подбор методики определения границ оценочных показателей и формирование информационной базы данных.

Особое внимание требуется уделять автотранспортным предприятиям, имеющим по итогам отчетного периода отрицательный финансовый результат, для чего предлагается оказание консультационной помощи и формирование системы контроля над работой убыточных транспортных предприятий. В рамках указанного мероприятия вводится обязательное заполнение независимо от системы налогообложения формы “Отчет о доходах и расходах”. Предоставление отчета о доходах и расходах предприятиями производится ежеквартально в соответствующие налоговые органы, которые, в свою очередь, составляют отчет с перечнем предприятий, имеющих отрицательный финансовый результат по итогам года. За предприятиями, указанными в перечне, предлагается осуществлять постоянный надзор. Убыточные предприятия обязываются вести комплект отчетных форм, позволяющий оценить работу предприятия всесторонне, а именно: клиентскую базу, уровень квалификации и мотивации персонала, уровень работы основных бизнес-процессов и др. По результатам вскрытых проблем на транспортных предприятиях предлагается составлять перечень тем диссертаций, который передается в высшее учебное заведение для обязательной разработки, а также комплекты отчетных форм для формирования перечня мероприятий по выводу транспортных предприятий из кризиса. Подобный подход позволит приблизить теоретическую направленность большинства вузов к существующим практическим проблемам, придать большинству диссертационных исследований прикладной характер, осуществить поддержку транспортных предприятий через разработку мероприятий для улучшения результатов их финансово-хозяйственной деятельности.

Вышеизложенные рекомендации нацелены в первую очередь на решение краткосрочных и среднесрочных задач, для решения же долгосроч-

ных задач требуется реализация стратегии передовых технологий, для чего необходимо формирование условий получения и внедрения инновационных способов передвижения. Одним из способов получения научных разработок в сфере транспорта является программа копирования западных технологий¹⁰.

Известный российский экономист, доктор экономических наук В. Полтерович утверждает: «В России, как и в других странах аналогичного уровня развития, фирмы за редким исключением не предъявляют спрос на инновации: им выгоднее заимствовать... Немногие предприятия, способные получать прибыль от освоения принципиально нового, сосредоточены в нескольких передовых регионах и работают почти исключительно на экспорт. Остальные оказываются на периферии государственного внимания. Это ведет к разобщенности бизнеса и государства, к обилию незавершенных инициатив и масштабным издержкам. И теория, и опыт разных стран с очевидностью демонстрируют, что в такой ситуации ставить задачу немедленного перехода на инновационный путь преждевременно. Необходимо выработать стратегию, обеспечивающую мобилизацию усилий для эффективного заимствования и постепенного перехода к инновационному развитию...»¹¹.

В то же время эффективное формирование инфраструктуры инновационного автотранспортного комплекса возможно только в условиях, когда копирование западных технологий осуществляется параллельно с развитием собственной научной базы. Следовательно, еще одним достаточно важным направлением в развитии автотранспортного комплекса является разработка новой техники и технологии, максимально адаптированных к российским условиям. В рамках данного направления предлагается сделать акцент на следующих мероприятиях: формирование научно-экспертных сообществ и проведение конкурсов среди регионов за право организации научных исследований по заданной тематике. Проведение конкурсов способствует усилению конкуренции путем привлечения максимального количества регионов и соответствующему расширению возможностей выбора исполнителей науч-

ной разработки. Важно создать условия, при которых все участники имеют возможность равноправно и эффективно участвовать в конкурентной борьбе предложений по выполнению заказа. Регионы-победители получают право на ведение той или иной научной разработки с соответствующим финансовым обеспечением, результаты работ предлагается освещать в средствах массовой информации, что позволит не только создать положительный имидж для региона, но и мотивировать население к ведению научной деятельности. В качестве источника формирования ресурсов для проведения планируемых мероприятий предлагается рассмотреть как финансирование из государственного бюджета, так и инвестирование со стороны частных инвесторов.

¹ Социально-экономические показатели Российской Федерации в 1991-2010 гг. URL: http://www.gks.ru/free_doc/doc_2011/year/pril_year2011.xls.

² Иванов С.Б. Транспортное неравенство // Автомобильный транспорт. 2007. № 4. С. 2-3.

³ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. URL: http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=13008.

⁴ Горизонты транспорта: Эффективная транспортная политика / Экспертный совет Комитета СФ по промышленной политике. Челябинск, 2004. С. IV-4.

⁵ Бум, крах и будущее: Анализ австрийской школы / пер. с англ. / сост. А.В. Куряев. М., 2002.

⁶ Рябова Т.Ф. Теоретическая целесообразность реформирования методов государственного регулирования // Экон. науки. 2011. № 9. С. 131.

⁷ См.: Кейнс Дж.М. Общая теория занятости, процента и денег // Избранное. М., 2007; Туган-Барановский М.И. Периодические промышленные кризисы. История английских кризисов. Общая теория кризисов // Избранное. М., 1997.

⁸ Бекетов Н.В. Цикличность развития мировой экономики и финансовые кризисы // Вопр. экономики. 2007. № 42. С. 28-36.

⁹ Большая медицинская энциклопедия : в 30 т. / гл. ред. Б.В. Петровский. Изд. 3-е. М., 1977. Т. 7. С. 245-252.

¹⁰ Козлова С.В. Управление процессом выхода из кризиса - комплексный подход // Экон. науки. 2010. № 1. С. 8.

¹¹ Полтерович В.М. Стратегия модернизации российской экономики: система интерактивного управления ростом. URL: <http://www.t-l.ru/117804.html>.

Поступила в редакцию 03.08.2012 г.