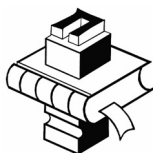


Российская академия государственной службы
при Президенте Российской Федерации

А.М. Чернопатов

**УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ
СФЕРЫ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ
В СЕВЕРНЫХ РЕГИОНАХ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**



ПАЛЕОТИП

Москва

2007

УДК 338.242(075.8)
ББК 65.290-2
Ч49

*Монография рекомендована к изданию Ученым советом
Московской международной высшей школы бизнеса МИРБИС (Институт)*

Рецензенты:

*В.А. Николаев, профессор РАГС при Президенте РФ,
В.Л. Абрамов, профессор МИРБИС*

Чернопятав А.М.

Ч49 Управление развитием сферы транспортных услуг в северных регионах Российской Федерации : монография / А.М. Чернопятав. — М. : Издательство «Палеотип», 2007. — 136 с.

ISBN 978-5-94727-181-1

Монография посвящена актуальным проблемам управления развитием транспортных услуг в северных регионах Российской Федерации. Возрастающая в последние десятилетия роль сферы услуг, многообразие и динамизм происходящих в ней социально-экономических преобразований обусловили особое внимание к ней ученых и исследователей. В ходе выполнения исследования затронуты управленческие, экономические и социальные отношения, возникающие в процессе управления развитием сферы транспортных услуг в северных регионах РФ. Основные методические положения и выводы сформулированы в виде конкретных рекомендаций и могут быть использованы на предприятиях, оказывающих транспортные услуги в целях совершенствования деятельности и повышения экономической устойчивости их функционирования, а также федеральными, региональными и муниципальными органами управления для координации развития рынка транспортных услуг в северных регионах. Материалы могут быть использованы при разработке учебных программ и в процессе преподавания ряда экономических дисциплин и специальных курсов в высшей школе по курсам «Региональная экономика», «Менеджмент в сфере услуг», «Региональное управление» и др.

УДК 338.242(075.8)
ББК 65.290-2

ISBN 978-5-94727-181-2

© Чернопятав А.М., 2007
© Издательство «Палеотип», 2007

Содержание

Введение	5
Глава 1. Теоретико-методологические основы управления развитием сферы транспортных услуг	7
1.1. Экономическое содержание сферы транспортных услуг во взаимосвязи с социально-экономическим развитием северных регионов	7
1.2. Особенности и специфика управления развитием сферы транспортных услуг в регионах Севера	23
1.3. Институциональные методы государственного регулирования развития сферы транспортных услуг	41
Глава 2. Основные направления управления развитием сферы транспортных услуг в регионах Севера	56
2.1. Формирование институциональных факторов развития сферы транспортных услуг	56
2.2. Разработка стратегии развития сферы транспортных услуг в северных регионах	61
2.3. Реализация программы развития транспортных услуг в регионе	69
Глава 3. Внедрение современных механизмов и технологий управления развитием авиатранспортных услуг в северных регионах	85
3.1. Проектирование и создание интегрированной инфраструктуры транспортных услуг в регионах Севера	85
3.2. Использование современных инвестиционных и организационно-финансовых механизмов развития авиатранспортных услуг	91

Заключение	116
Литература	121
Приложение	131
<i>Приложение 1</i>	131
<i>Приложение 2</i>	132

Введение

Актуальность темы исследования обусловлена необходимостью формирования и реализации стратегии развития сферы транспортных услуг в северных регионах Российской Федерации, обеспечивающей рост благосостояния проживающего в них населения. Северные регионы являются глобальным экологическим и стратегическим резервом не только России, но и всей планеты. Однако объемы и качество транспортных услуг в северных регионах не адекватны возросшим потребностям хозяйствующих субъектов и населения. Переориентация значительной части товарных потоков на экспорт, расширение внутренней и международной торговли вызывают усиление спроса на транспортные услуги как одного из базовых факторов устойчивого и динамичного роста российской экономики, ее интеграции в мировую экономику.

По инфраструктуре и качеству оказания транспортных услуг Россия значительно отстает от большинства европейских стран. Средняя мобильность передвижения российских граждан в 2,5 раза ниже, чем в развитых странах. Нарастающие потоки товаров и пассажиров сдерживаются низким уровнем оказания транспортных услуг, отсутствием современных логистических технологий организации транспортного процесса, особенно на стыках различных видов транспорта, длительными сроками доставки и многими другими факторами.

Многие проблемы управления сферой транспортных услуг обусловлены неупорядоченностью, а в ряде случаев отсутствием надлежащей институциональной среды, адекватной новым хозяйственным условиям, а также соответствующих механизмов, обеспечивающих исполнение законов, норм и правил ее функционирования. В этой связи актуальными являются исследование механизмов управления транспортными услугами на федеральном, региональном и местном уровнях; разработка методических и практических рекомендаций по развитию системы управления транспортными услугами, по совершенствованию координации действий органов государственного и территориального управления в развитии данной сферы услуг.

Целью является разработка стратегических направлений и практических рекомендаций по совершенствованию управления развитием

сферы транспортных услуг в северных регионах Российской Федерации.

Для достижения данной цели предполагается решение следующих конкретных задач:

- проанализировать теоретико-методологические основы управления развитием сферы транспортных услуг, уточнить сущность и значение сферы транспортных услуг в развитии региональной экономической системы;
- раскрыть экономическое содержание транспортных услуг и их место в социально-экономическом развитии регионов, особенности и специфику управления развитием данной сферой в регионах Севера;
- выявить институциональные предпосылки и факторы развития сферы транспортных услуг в северных территориях РФ;
- обосновать основные направления развития сферы транспортных услуг, разработать стратегию и программы развития рынка транспортных услуг в северных регионах;
- определить основные институциональные методы государственного регулирования, управленческие механизмы и технологии развития сферы транспортных услуг в регионах Севера;
- разработать предложения и рекомендации по совершенствованию управления развитием авиатранспортных услуг, проектированию и созданию их интегрированной инфраструктуры, использованию современных инвестиционных и организационно-финансовых механизмов развития авиатранспортных услуг в северных регионах.

Я очень благодарен всем, кто способствовал выходу настоящей монографии, кто критическими замечаниями способствовал ее становлению. Это прежде всего руководитель магистерской программы «Международный бизнес», главный ученый секретарь, доктор экономических наук, профессор В.Л. Абрамов, доктор экономических наук, профессор Российской академии государственной службы при Президенте РФ В.А. Николаев, кандидат экономических наук А.Н. Хлопцев.

Глава 1

Теоретико-методологические основы управления развитием сферы транспортных услуг

1.1. Экономическое содержание сферы транспортных услуг во взаимосвязи с социально-экономическим развитием северных регионов

Прежде чем провести анализ состояния и перспектив развития транспортных услуг в регионах Севера, необходимо, по мнению автора, раскрыть место и роль транспортной сферы в народно-хозяйственном комплексе страны, показать содержание и методы управления транспортным комплексом и определить его место в сфере предоставления услуг населению и хозяйствующим субъектам. Систематизация и актуализация закономерностей, принципов, факторов, особенностей и эмпирических данных представляют собой начальный этап совершенствования и обновления методологии оптимизации размещения региональной транспортной инфраструктуры, предоставляющей населению и хозяйствующим субъектам транспортные услуги. За ним должен следовать этап построения конструктивной, операциональной части этой методологии.

В современных условиях, в процессе глобализации экономики и по мере интеграции отечественной экономики в мировое экономическое пространство происходит развитие импорта и экспорта услуг, появление принципиально новых технологических основ функционирования целого ряда услуг, в том числе интеллектуальных, информационных, консалтинговых финансовых и др. Происходит все большее расширение основ воспроизводства рыночных и нерыночных услуг. При этом рыночные услуги отвоевывают все более значительную долю в общем объеме услуг. Ее удельный вес в экономике развитых западных стран составляет 60—70% и более от ВВП¹. Сам уровень развития этой

¹См.: Дойль П. Маркетинг, ориентированный на стоимость / Пер. с англ. СПб.: Питер, 2001.

сферы, как правило, зеркально отражает уровень развития страны, ее экономический потенциал. По международным данным статистики, свыше 40% иностранных инвестиций вкладываются в развитие сферы услуг, что подтверждает актуальность, интерес и видение перспективы развития данного сектора экономики в нашей стране.

Сфера услуг составляет значительную часть российской экономики. За последние пять лет она формирует почти половину произведенного ВВП (см. Приложение 1). В ее состав входят отрасли и предприятия, назначение которых состоит в том, что они создают необходимые условия (как материального, так и нематериального характера), обеспечивающие жизнедеятельность населения и функционирование производственных объектов.

Увеличение масштабов производства в реальном секторе экономики, создание высокотехнологичной и сложной продукции новых поколений вызывает рост сферы услуг, расширение их видов и разнообразия, техническое совершенствование этой сферы. В свою очередь, расширение масштабов, доступность, улучшение качества работы сферы услуг способствует расширению спроса на товары, влияя тем самым на масштабы роста производства и общие макроэкономические показатели развития экономики. Таким образом, можно сделать методологический вывод о том, что, с одной стороны, развитие сферы услуг является фактором роста экономики, а с другой — развитие сферы услуг само по себе является фактором роста экономики. Иначе говоря, имеется как прямая, так и обратная связь между ростом экономики и развитием сферы услуг.

Для стран с высоким экономическим потенциалом, по-видимому, рост экономического развития порождает расширение сферы услуг, т.е. более заметной является прямая связь. Напротив, страны с небольшим экономическим потенциалом не способны на значительное переключение затрат в сферу услуг. Здесь услуги не всегда доступны и качественные, поэтому расширение сферы услуг и улучшение ее качественных характеристик является стимулом роста спроса в продукции, расширения реального сектора, т.е. результатом действия обратной связи.

В этой связи возникает вопрос о роли сферы услуг как *фактора экономического роста*. Проведенный автором анализ показал, что в научной литературе по этому вопросу нет единой точки зрения. Одни экономисты считают развитие сферы услуг необходимым фактором экономического роста, ссылаясь на упомянутую связь между развитием экономики и рассматриваемой сферы¹. Представители дореформенной экономической школы придерживаются тезиса о полезности расшире-

¹ См.: *Котлер Ф.* Маркетинг, менеджмент. СПб.: Питер, 1998.

ния сферы материального производства за счет сужения сферы услуг: чем больше трудовых ресурсов занято в производстве материальных благ, тем больше выгоды получает общество¹. Подобная точка зрения имела в качестве последствий финансирование сферы услуг по остаточному принципу.

Описанные выше тенденции развития сферы услуг создали предпосылки для теоретического переосмысления понятия услуги и в связи с этим — новой оценки роли предприятий сферы услуг в народнохозяйственном комплексе.

Термин «услуга» относится к весьма разнородной продукции. Он применим к общественному и частному транспорту, торговле, школам, страхованию, отелям, развлекательным учреждениям и многим другим видам деятельности. Поэтому очевидно, что этот термин является родовым и в то же время неопределенным, так как допускает разное толкование. Как таковой, он представляет собой комплексное явление. Услуги могут быть полностью материальными или включать вещественный продукт. Они могут быть дополнением к продукции или только иметь отношение к выполнению какой-либо деятельности.

Если раньше услуга и признавалась товаром особого рода (хотя и эта точка зрения разделялась не всеми), но отношение к ней было как к товару «второго сорта», второстепенному по значимости. В настоящее время экономические реалии опровергают такую позицию: становится бесспорным — услуга это экономически значимый товар, который может обеспечить существенные доходы. Это товар, спрос на который характеризуется глобальной тенденцией устойчивого роста, адекватной темпам развития цивилизации и возрастанием общественного благосостояния, и что особенно важно для российских условий, — это относительно «неосвоенный» товар (по крайней мере, в тех объемах и том качестве, которые предъявляются современным спросом), и в этом смысле он является перспективным, так как открывает потенциальные возможности для освоения новых сфер деятельности, внедрения на соответствующие сегменты рынка.

Однако условия эффективного развития общества требуют гармоничного, сбалансированного развития как сферы услуг, так и сферы производства, не допуская гипертрофированного развития одной из них в ущерб другой. По мнению автора, недостаточное развитие этой сферы, наблюдавшееся в течение нескольких последних десятилетий, было фактором, в целом тормозящим экономический рост российской экономики.

¹ См.: Егорова Н.Е., Мудунов А.С. Применение моделей и методов прогнозирования спроса на продукцию сферы услуг. М.: ЦЭМИ РАН, 2000.

Более низкие темпы в развитии сферы услуг в значительной степени были обусловлены как исходными теоретическими посылками (считалось, что сфера услуг имеет подчиненное значение в процессе общественного производства), так и российским менталитетом, относящим непроизводственную деятельность к менее приоритетным видам деятельности, нежели производственную.

Так, общепринятым было мнение, что «сфера услуг есть вторичная область общественного производства, в которой создаются нематериальные блага», поскольку это напрямую связано с марксистским определением решающей роли материального производства¹, а труд в сфере услуг не является производительным, поскольку он не производит материальных благ².

Отношение к сфере услуг как к вторичному сектору народного хозяйства привело к тому, что многие ее отрасли (на фоне сложных задач в области индустриализации промышленности и развития промышленных технологий) в течение нескольких десятилетий оставались на втором плане.

Следует отметить, что с понятием сферы услуг связана терминологическая неопределенность. Во-первых, существует несколько терминов: сфера услуг, сфера обслуживания, непроизводственная сфера, сфера нематериального производства. Часть ученых считает, что это лишь различные названия одного и того же экономического объекта (т.е. синонимы), другие — видят различия между ними. Во-вторых, имеются различные точки зрения, какие области следует относить к этой сфере, а какие — нет³. Например, существует разделение народно-хозяйственного комплекса на производственную и непроизводственную сферу; на сферу материального и нематериального производства. Где должна проходить граница между этими сферами и как ее обозначить в экономических реалиях? В ходе научных дебатов в центре внимания оказались такие отрасли, как транспорт и связь, которые попадали то в одну, то в другую классификационную группу или даже «расчленились» (так, легковой транспорт относился к сфере услуг, грузовой — к сфере производства)⁴.

¹ См.: *Медведев В.А.* Общественное воспроизводство и сфера услуг. М.: Экономика, 1968.

² См.: *Лебедев В.В.* Математическое моделирование социально-экономических процессов. М.: Изограф, 1997.

³ См.: *Дреммина Г.А., Лисовая Н.М.* Сфера услуг в новых условиях налогообложения // Омский научный вестник. Вып. 12. Омск, 2001.

⁴ См.: Москва разберется с автосервисом // Бизнес-бюллетень. 2001. № 3.

Обособленно стоит группа экономистов, разграничивающих весь народно-хозяйственный комплекс на три сферы деятельности:

- 1) производственную сферу;
- 2) сферу услуг (т.е. нематериальное производство);
- 3) непроеизводственную сферу (охранная деятельность, наука, управление и т.д.)¹.

Большая часть ученых в настоящее время разделяет точку зрения иностранных коллег (причем это точка зрения сейчас является доминирующей). Они считают правильным другое разделение: народное хозяйство делится на сферу I, где производятся материально-вещественные продукты, и сферу II, в которой создаются все нематериальные формы богатства. При этом «...труд сферы II считается социально равноценным труду, затрачиваемому в сфере I. Единственное, чем различаются эти виды труда, — это неосвязаемость и пространственная неотделимость продуктов труда в сфере II от производственного акта»². Эту точку зрения по данному вопросу разделяет и автор.

Поскольку изложенные выше терминологические вопросы не являются предметом изучения настоящей работы, далее используем общепринятое в российской статистике деление на сферу услуг и сферу производства согласно отраслевому классификатору Госкомстата РФ. В соответствии с ним к сфере услуг относятся: просвещение, здравоохранение, искусство, культура, наука, аппарат органов государственного управления, вооруженные силы, жилищно-коммунальное хозяйство, пассажирский транспорт и связь по обслуживанию населения, торговля в части продажи товаров.

Проведенный анализ показывает, что в научной литературе не сложилось единого взгляда на экономическое содержание категории «транспортные услуги». В Налоговом кодексе РФ услугой для целей налогообложения признается деятельность, результаты которой не имеют материального выражения, реализуются и потребляются в процессе осуществления этой деятельности. Транспортные услуги имеют комплексный характер, включают в себя не только услуги, непосредственно связанные с перевозочным процессом, но и посреднические услуги по реализации билетов, других проездных документов или заключению договоров (выписке счетов) на перевозку.

¹ См.: Дибиргаджиев В.М., Даудова З.М., Мудунов А.С. Большие проблемы малых предприятий // Вопросы структуризации экономики. Дагестанский научный центр РАН. 1999. № 1.

² Агабабян Э.М. Экономический анализ сферы услуг. М.: Экономика, 1968.

Транспортная услуга как непосредственный процесс перемещения людей и грузов обладает рядом специфических свойств и отличий от натурально-вещественной продукции. В частности:

- процесс производства и потребления транспортной услуги всегда одновременен;
- транспортные услуги нельзя накопить, чтобы при необходимости использовать в нужное время и нужном месте;
- транспортная услуга не может быть заменена никакой другой, за исключением оказанной другим видом транспорта;
- транспортная услуга территориально взаимно незаменима, т. е. ее избыток в одном регионе не сможет компенсировать ее потребности в другом.

Важнейшей характеристикой свойств услуг является их качество. С позиции международных стандартов оно определяется как совокупность характеристик объекта, относящихся к его способности удовлетворять установленные и предполагаемые потребности.

Поскольку услуга создается в ответ на чьи-то потребности и желания, то в этом смысле она представляет собой «средство решения проблемы». Для перехода от запроса к ответу совершается процесс преобразования. Этот аспект позволяет понять логику процесса создания услуги. Преобразование может касаться самого потребителя или того, чем он владеет.

Поэтому мы должны определить входные и выходные параметры, а также средства, с помощью которых будет выполняться это преобразование и которые могут представлять любую комбинацию людей, (их компетентности, подготовленности, роли, ответственности) оборудования, инфраструктуры, вспомогательных служб, средств связи и(или) обучения потребителей. С этой целью должна быть создана ориентированная на потребителя институциональная структура, в которой функции организации разделены на следующие три направления:

- маркетинг, в задачу которого входит координация деятельности в рамках всех других функций;
- взаимодействующие функции, которые включают производство, персонал и технологию;
- не взаимодействующие функции, которые включают финансы и бухгалтерию, исследования и разработку, а также вспомогательные функции

Становление рыночных отношений в России сформировало новые условия для развития сферы услуг, ее отраслей и первичных звеньев — предприятий, функционирующих в сфере обслуживания и формирующих в результате своей деятельности предложение на рынке услуг. Эти условия

характеризуются известной противоречивостью: среди них имеются факторы, благоприятствующие и тормозящие развитие предприятий этой сферы. В результате образовался довольно сложный специфический климат, определяющий экономическую деятельность рассматриваемых хозяйственных объектов. Автор выделяет наиболее важные специфические черты функционирования предприятий сферы услуг в период экономических реформ конца 90-х гг. XX в. — начала XXI в.

1. Начальный этап российских экономических реформ создал достаточно сильный импульс для развития данной сферы. Гиперинфляция, сочетающаяся с кризисом основных промышленных производств, составляющих основу российской экономики, обусловила коллапс значительной части наиболее инерционных и капиталоемких секторов народного хозяйства страны (машиностроительный комплекс, сельское хозяйство, тяжелая промышленность). Исключение составили лишь экспортноориентированные отрасли, оказавшиеся в привилегированном положении в силу принятой в России модели экспорта природных ресурсов.

В этих условиях *сложилась объективные предпосылки* для развития отраслей, во-первых, с быстрым оборотом средств, позволяющих обеспечить относительное сохранение капиталов при высоких темпах инфляции; а во-вторых — с небольшими инвестиционными лагами и относительно малыми размерами стартовых инвестиций, обеспечивающих возможности создания новых предприятий в короткие сроки.

К числу таких отраслей народного хозяйства относятся прежде всего отрасли сферы услуг. Подобный ход событий не является неожиданным или чем-то уникальным для экономической истории. Именно в силу вышеописанных причин большинство экономических реформ или других экономических новаций, как правило, охватывают сначала сферы обращения, а затем уже — собственно производственные сферы.

2. Важным фактором развития предприятий сферы услуг явилась *трансформация системы общественных ценностей*. Из «экономики для самой себя» российская экономическая система стала трансформироваться, хотя и медленно, в «экономику для человека». Изменившиеся приоритеты изменили и общественное представление о сфере услуг. Это получило свое отображение и в лексике: термин «сфера обслуживания», имеющий негативно-уничужительный характер, стал заменяться более привлекательным термином «сервис», «служба сервиса» и т.д. Предприятия сферы услуг стали «поворачиваться лицом» к проблемам человека; все большую часть их деятельности стала занимать работа с понятиями «спрос», «анализ потребительских предпочтений», «ориентация на потребителя».

3. Деятельность предприятий сферы услуг (в отличие от предприятий многих других отраслей российской экономики) довольно

быстро стала осуществляться в условиях достаточно ощутимой *конкуренции*. При этом конкурентную среду формировали не только иностранные фирмы — производители услуг (основной стратегией которых была ставка на качество, моду, престиж и марку фирмы), но и отечественные предприятия, которые опирались главным образом на ценовую стратегию и работали главным образом со слоями населения, имевшими невысокие доходы. Немалую роль в формировании конкурентной среды в сфере услуг сыграл малый бизнес.

4. Таким образом, развитию сферы услуг значительно содействовало активное становление *малого предпринимательства*, переживавшего бум в период 1992—1995 гг. Специфика сферы отраслей услуг состоит в том, что первичные их звенья, предприятия обычно незначительны по своим масштабам — это главным образом малые и средние предприятия, что позволяет обеспечить им необходимую гибкость и адаптированность к динамичному спросу.

5. Экономические реформы активизировали предпринимательскую активность населения, значительная часть которого получила потенциальную (но далеко не всегда реализованную) возможность открыть собственное дело. Этому немало способствовал и процесс резкого падения жизненного уровня населения, обесценение сбережений граждан, высокий уровень безработицы, большая задолженность предприятий и государства перед населением по выплате заработной платы (особенно в бюджетной сфере). Относительно большая масса свободной рабочей силы, вышедшая на рынок труда, оказалась невостребованной предприятиями, большинство из которых находилось в кризисном состоянии. Данные тенденции наиболее остро проявились в северных регионах России, где динамика проникновения рыночных отношений была относительно замедленнее по сравнению с другими регионами, а глубина кризиса более резко проявилась как в экономической, так и социальной сферах.

6. Немалую роль в развитии сферы услуг, причем не только в аспекте количественного роста числа предприятий, но и аспекте качественной их трансформации, оказал *импорт зарубежных стандартов оказания различных услуг*. Появилось новое понятие — «западное качество услуг», т.е. услуг, предоставляемых на основе современных, специально разработанных технологий, имеющих массовое применение: услуги в области питания (система фаст-фуд), медицины, стоматологии, автосервиса и т.д. На российском рынке появились новые виды услуг (лизинг, риелторство, кредитование в залог, обмен валюты и др.), которые были копией западных аналогов, хотя и не всегда хорошо адаптированной к местным условиям.

7. За годы реформ произошла значительная ресегментация рынка услуг и соответственная *реструктуризация* предприятий сферы услуг.

Во-первых, произошла сегментация рынка услуг. Большинство предприятий этой сферы стало работать адресно, т. е. нашло собственных клиентов — такие слаты населения, на чьи доходы и потребности они главным образом ориентированы в своей деятельности. Во-вторых, возникли новые предприятия и фирмы, удовлетворяющие новые потребности населения (риэлтерские фирмы, обменные пункты, агентства международного туризма и т.д.). В-третьих, прекратила свое существование часть фирм, спрос на услуги которых упал ниже критического уровня, делающего их существование нерентабельным.

8. Анализ изменений, происходящих в сфере обслуживания, позволяет выявить еще одну отличительную особенность нынешнего этапа ее развития — ее *антикризисную роль*, которая заключается в том, что эта сфера играет роль своеобразного демпфера, смягчающего кризисные явления. Во-первых, улучшение качества обслуживания и приспособление к спросу населения смягчает ограничения, которые являются препятствием развития производства в современных условиях, и способствует повышению деловой активности во всех сферах народного хозяйства. Во-вторых, развитие сервисного обслуживания продукции является эффективным инструментом повышения объема продаж и, следовательно, улучшения экономического состояния в первичном звене народнохозяйственного комплекса — на предприятии.

Поскольку автором определен объектом исследования процесс управления развитием сферы транспортных услуг в северных регионах Российской Федерации, то рассмотрим основные понятия, отражающие содержание и специфику самого транспорта. В научной литературе транспорт рассматривается как специфическая отрасль экономики, осуществляющая перевозку пассажиров и грузов, но самостоятельно не производящая новой натурально-вещественной продукции. Таким образом, транспорт выступает в качестве одной из базовых отраслей инфраструктуры, предоставляющей транспортные услуги национальному хозяйству страны. От степени развития его материально-технической базы и эффективности ее функционирования зависит бесперебойность и эффективность работы и взаимодействия всех основных отраслей материального производства: промышленности, сельского хозяйства, строительства, а также сферы услуг и каждого предприятия в отдельности, своевременность поставок разнообразной продукции до ее потребителя.

Процесс перемещения товарно-материальных ценностей, осуществляемый транспортом, является частью процесса общественного воспроиз-

водства на всех его стадиях. Транспортная продукция — это непосредственно процесс перемещения подвижного транспортного средства. Ее специфика состоит в том, что она не добавляет количественно натурально-вещественного продукта, а лишь увеличивает его стоимость за счет транспортных издержек на доставку продукции от места производства до места производственного или индивидуального потребления.

Единый транспортный комплекс России — одна из крупнейших и важнейших отраслей экономики. В ней занято 8% общей численности рабочих и служащих. На транспорт приходится более 13% основных производственных фондов страны. Доля услуг транспорта (с учетом трубопроводов и дотаций на пассажирские перевозки) в валовом внутреннем продукте непрерывно снижалась и в последние годы составляла 9—10%¹. Специфика транспортного комплекса как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит продукции, а только участвует в ее создании, обеспечивая сырьем, материалами, оборудованием производство и доставляя готовую продукцию потребителю.

Транспортный комплекс создает условия для функционирования местного, регионального и муниципального рынка. С одной стороны, от транспортного комплекса зависит эффективность работы предприятий, с другой стороны, сам рынок подразумевает обмен товарами и услугами, что без транспорта невозможно, а следовательно, невозможен и сам рынок. Поэтому транспорт является важнейшей составной частью рыночной инфраструктуры.

Таким образом, данный процесс является многоэтапным и многооперационным, с большой технологической, эксплуатационной и экономической разнородностью операций. Отдельные этапы процесса перевозки груза часто рассматриваются как самостоятельные. Поэтому в литературе в настоящее время пишут о перевозочном процессе, процессе транспортирования, о погрузочно-разгрузочном процессе и т.д. Однако с позиции организации перевозок целесообразно анализировать весь процесс перевозки от грузоотправителя до грузополучателя (по системе «от двери до двери»). Если же учитывать интересы клиентов, то здесь необходимо принимать в расчет не только перевозку на магистральных видах транспорта, но и обработку, хранение, упаковку и распаковку, а также все связанные с этим процессы информации и финансирования, сопровождающие материальный поток. Такой подход способствует выбору оптимального варианта предоставления транспорт-

¹ См.: Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)». Утверждена постановлением Правительства РФ № 848 от 5 декабря 2001 г.

ных услуг с учетом временных сроков и качества перевозок, которые также отражаются в общих транспортных расходах, а следовательно, и в конечной себестоимости продукции.

Внимание к проблемам транспорта существенно возрастает в периоды смены парадигм общественного развития, кризисов, крупных прорывов в науке, технике, организации и т.д. В это время по-новому оценивается складывающийся практический опыт, теоретические концепции, уточняется характер предстоящих перемен, выдвигаются новые гипотезы, обосновываются модели и сценарии развития.

Результаты анализа эволюции подходов к организации транспортно-инфраструктурного обеспечения регионального хозяйства и межрегионального взаимодействия автором сведены в табл. 1.

Таблица 1

Содержание основных концепций взаимосвязи развития региональных транспортных систем и социально-экономического развития регионов

Подход	Взгляд на содержание взаимодействия РТК с хозяйством региона	Авторы
1. Комплексный подход	Условие эффективности ТК — взаимосвязанное развитие производства и транспорта	Блиох И.С., Головачев А.Л. Хачатуров Т.С.
2. Организационная концепция	Развитие узлов в качестве центров взаимодействия видов транспорта	Антонов М.Ф. Земблинов В.Н. Скалов К.Ю.
3. Системный подход	Единство технологии работы узлов, управление узлами на основе имитационных моделей	Козлов П.А. Таль К.К. Персианов П.А.
4. Синергетический подход	Формирование целостных производственно-транспортных комплексов, создающих дополнительный эффект	Белоусов И.И. Колосовский Н Усков Н.С.
5. Концепция логистики	Управление совокупностью товарных, финансовых, транспортных, информационных потоков как системой	Аникин Б.А. Гордон М.П. Смехов А.А.
6. Концепция «осей развития»	Транспорт как связующее звено между индустриальными центрами.	Л. Потье
7. Концепция конкурентных преимуществ	Транспорт как элемент модели «родственные и поддерживающие отрасли».	М. Портер
8. Процессный подход	Транспорт как связующее звено, интегрирующее процесс социального и экономического развития региона	А.М. Чернопьятов
9. Институциональный подход	Обеспечение устойчивого роста сферы транспортных услуг на основе развития совокупности институтов, формальных и неформальных норм и правил	А.М. Чернопьятов

В региональной организации производительных сил транспорт играет двоякую роль. С одной стороны, это отрасль с выраженной макросистемной природой, т. е. наиболее полный эффект магистральный транспорт дает при условии его развития как единой транспортной системы (ЕТС), а следовательно, приоритетен надрегиональный аспект в его развитии.

С другой стороны, развитие транспортных услуг обусловлено региональными транспортными потребностями. При этом существенны как прямые, так и обратные связи транспорта с региональными системами: транспорт зависит от региональных потребностей в перевозках грузов и пассажиров, но в то же время становится важным фактором размещения и развития производств. Такая двойственность требует изучения проблемы региональной организации транспортного комплекса, включающего в себя взаимоувязанной иерархической комплекс задач:

- динамическую оценку располагаемых ресурсов для функционирования и развития регионального транспортного комплекса (далее — РТК), включая анализ и прогноз развития транспортной техники и технологии;

- сценарный прогноз транспортных потребностей по объему, структуре и кластерному размещению, в том числе отнесение этих потребностей к региональному, надрегиональному и субрегиональному;

- определение взаимного влияния показателей состояния РТК и социально-экономической системы обслуживаемого региона и построение адекватной модели межотраслевых и межсубъектных экономико-технологических, организационно-технических, социально-экономических отношений между составляющими этих систем.

В соответствии с системным подходом транспортные услуги являются продуктом деятельности транспортных систем страны и регионов. В данном контексте они относятся к классу производственных систем. Поэтому в раскрытии закономерностей организации РТС возможно и необходимо опираться на семантически полное определение производственной системы. Данное понятие раскрывается во многих работах по экономике и управлению¹. Более широкое понятие — экономическая система², частичное по отношению к экономической системе — хозяйственная система³.

¹ См.: *Анчишкин А.И.* Наука — техника — экономика. М.: Экономика, 1988; *Федоренко Н.П.* Вопросы экономической теории. М.: Наука, 1994.

² См.: *Кобринский Н.Е., Майминас Е.Э., Смирнов А.Д.* Экономическая кибернетика. М.: Экономика, 1982

³ См.: *Ясин Е.Г.* Хозяйственные системы и радикальная реформа. М.: Экономика, 1989.

Наиболее полным и удачным можно считать определение производственной системы, данное С.Е. Хачатуровым¹, которое мы принимаем в концептуальном плане.

Производственная система — это целенаправленное упорядоченное взаимодействие структурированных организационными отношениями оптимально развивающихся вещественных, энергетических, трудовых и информационных ресурсов, обеспечивающее устойчивое и надежное производство специфических благ в условиях непрерывно изменяющейся среды. Организация производственной системы — это целенаправленные отношения на структурных элементах системы, реализуемые соответствующими организационными элементами и обеспечивающие существование и движение системы через взаимодействие ее ресурсов.

Для транспортных систем производимые ими блага весьма специфичны. При внешней однородности, связанной с перемещением грузов и людей, они образуют определенный спектр — от перевозки как таковой до комплексного транспортного обслуживания, в том числе интегрированного в технологический поток «первичные ресурсы — промежуточный продукт — конечный продукт», обладающего качествами мультимодальности (табл. 2).

В настоящий период в сфере управления формируется региональная теория, объясняющая результирующий уровень развития региона по тем или иным определяющим факторам².

Необходимость оказания большего внимания вопросам планирования доставки товаров объясняется сокращением длительности циклов торговли, увеличением стоимости хранения и необходимостью ускорения реакции на потребительский спрос. На важность этого аспекта указывает тот факт, что по некоторым товарам транспортные затраты компаний нередко превышают затраты на производство.

Среди методов, которые используются потребителями транспортных услуг, выделим: а) метод стоимостной оценки, который заключается в стремлении фирмы максимально увеличить прибыль за счет снижения удельных транспортных издержек в себестоимости продукции; б) метод, учитывающий технологические параметры, когда выбор перевозчика основан на связях между физическими параметрами груза (масса, объем, способность портиться, отношение его стоимости к

¹ См.: Хачатуров С.Е. Организация производственных систем. Тула: Шар, 1996.

² См.: Региональная экономика и управление / Под ред. А.Л. Гапоненко, Ю.С. Дульщикова. М.: РАГС, 2006; Гранберг А.Г. Основы региональной экономики. М.: ГУ ВШЭ, 2000; Региональная стратегия устойчивого социально-экономического роста / Под ред. А.И. Татаркина. Екатеринбург: УрО РАН, 1998.

весу) и системы перевозки (скорость, частота перевозок и т.п.), т. е. выбор перевозчика определяется технологическими параметрами, а также ряде других методов.

Таблица 2

Содержание и роль организационных отношений в региональном транспортном комплексе, предоставляющем транспортные услуги

Виды организационных отношений	Содержание отношений	Особенности отношений в РТК
Гоморфность	Малоразличимость свойств единиц, образующих элементы РТК	Достаточность однородных технических средств при их оптимальной избыточности: транспортный ресурс, превышающий текущую потребность как условие максимизации внутранспортного эффекта
Связность	Нераспадение на нераспадающиеся части	Взаимодействие видов транспорта и территориальное распределение транспортных ресурсов
Компактность	Обеспечение мощности коммуникаций	Поддержание функциональной надежности РТК
Неопределенность	Неполнота и стохастичность информации для принятия решений	Неполная детерминированность в развитии РТК
Иерархичность	Отношение подсистем различного уровня	Экономическая обособленность субъектов РТК при регулировании воспроизводства инфраструктуры
Соответствие	Отображение входного множества ресурсов на выходное множество результатов	Основа системы критериев РТК; приемлемость для системы доставляемого блока или воздействия на РТК
Непрерывность	Бесперебойность функционирования	Непрерывность транспортной технологии; переход РТК в новое состояние без разрывов
Конкурентность	Механизм отбора элементов системы	Конкурентоспособность на рынке транспортных услуг, целевое совершенствование РТК.

Суть метода ранжирования по параметрам состоит в том, что вместо одновременного рассмотрения всех параметров перевозчика для его оценки предприятия проводят последовательный анализ парамет-

ров, исходя из тех из них, которые считаются более значимыми по отношению к менее значимым.

Поскольку в современных условиях транспорт является важнейшим фактором эффективного развития экономики, становление рыночных отношений усиливает эту роль транспорта, так как при его непосредственном участии формируются другие региональные рынки. При этом актуализируется главная задача транспорта — своевременное, полное и качественное удовлетворение транспортных потребностей материального производства региона, его непромышленной сферы и населения.

Концепция логистики исходит из того, что эффективность транспортных услуг определяется тем, как организовано системное управление совокупностью товарных, финансовых, транспортных, информационных потоков. Исследования, проведенные в США¹, показали, что использование логистического подхода к решению социально-экономических задач позволяет, например, сократить товарно-материальные запасы в среднем на 17%, повысить рентабельность производства на 10%, уменьшить закупки сырья и оборудования на 7%. При этом на 16% увеличиваются объемы предоставляемых потребителю услуг. Анализ работы 80 фирм в Германии, внедривших логистическую систему управления «Канбан», показал, что объем складских запасов сокращен в них до 50%, производительность труда повышена на 20—50%. Разработка и функционирование логистических систем требует определенных затрат, из которых 28—40% идет на совершенствование перевозок магистральным транспортом, 25—46% — на перегрузочные операции и хранение грузов, 15—25% на упаковку, 5—17% на прочие нужды, в том числе на обработку заказов.

Анализ показывает, что в разных странах транспортные системы, предоставляющие транспортные услуги, существенно различаются по видовой структуре (табл. 3).

Концепция «осей развития» базируется на экономико-географических подходах, учитывающих пространственный фактор, в частности, расстояние между регионами. Чем сильнее сконцентрировано производство и меньше дистанция между смежными секторами экономики, тем эффективнее обмен между ними и быстрее растет национальный доход региона в целом. Кластеры определенных отраслей региональной экономики получили название «центров роста» или «полюсов». Теория полюсов роста — одно из объяснений несбалансированного развития регионов, неравенства темпов экономического роста в них.

¹ См.: www.clm.org — сайт Совета по логистическому менеджменту в США.

Распределение транспортных услуг, между видами транспорта, %¹

Страна / Вид транспорта	Россия	США	Велико-британия	Германия	Китай	Япония
Железнодорожный	59,5	31,9	1,9	17,7	31,7	1,2
Автомобильный	1,0	24,4	18,2	61,8	14,1	0
Трубопроводный	32,3	13,9	1,3	3,6	1,6	0,1
Морской	4,3	18,3	78,0	—	—	83,4
Внутренний	2,8	11,1	0,01	15,4	—	—
Воздушный	0,1	0,4	0,5	1,5	0,1	0,4

Комбинация этих моделей дает следующее представление о процессе регионального развития². Первоначально экономический рост инициируется нововведениями в экспортном производстве региона, использующем природные ресурсы своей территории. Тем самым создаются полюса роста и экспортная база региона, что стимулирует развитие всего хозяйственного комплекса района. Расширение полюса роста благодаря мобильности факторов производства, агломерационному эффекту и процессу мультипликатора приводит к повышению темпов роста на менее развитых близлежащих территориях. Этот процесс требует адекватного развития и совершенствования транспортного комплекса. В итоге после первоначального увеличения регионального неравенства в доходах наступает период его уменьшения. Таким образом, транспортно-инфраструктурный фактор способствует выравниванию уровней регионального развития.

Расширение вложений в транспортный комплекс носит циклический характер, что описывается концепцией волн экономической конъюнктуры³. Прогресс в экономическом развитии происходит волнообразно, в соответствии с периодическим возникновением и расширением инноваций.

Синтез теории длинных волн и полюсов роста позволяет комплексно объяснить экономическое развитие регионов. Жизненный цикл инноваций стимулирует инвестиции в инфраструктуру полюсов роста. Через эффект мультипликатора расширяется экономический рост хозяйства региона в целом. С завершением жизненного цикла инноваций

¹ См.: Статистические данные Транспортной клиринговой компании за 2004 г.

² См.: Региональная стратегия устойчивого социально-экономического роста / Под ред. А.И. Татаркина. Екатеринбург: УрО РАН, 1998.

³ См.: Кондратьев Н.Д. Проблемы экономической статики и динамики. Предварительный эскиз. М.: Наука, 1991.

получают развитие периферийные территории, и длинная волна переходит в свою нисходящую ветвь. В начале новой длинной волны формируется полюс роста, возрастают региональное неравенство и несбалансированность развития. Полюс роста необязательно расположен в том месте, где находился рост в предыдущей длинной волне. Его размещение зависит от нового продукта и ресурсов, которые требуются для его изготовления. Изменения в дислокации полюсов роста определяют особенности конфигурации транспортных услуг.

Процесс диффузии инноваций идет от промышленно-транспортных центров на более низкий уровень региональной иерархии и постепенно захватывает периферию, что по времени совпадает с продолжительностью нисходящей длинной волны. Так происходит транспортное освоение периферии. Заметим, что различные регионы могут находиться одновременно на разных фазах большого цикла. Эти представления позволяют прогнозировать региональное развитие как основу транспортных потребностей, опираясь на последовательность и продолжительность фаз цикла.

Таким образом, сфера услуг играет все более важную роль в экономическом развитии как на региональном, национальном, так и на мировом уровне. В наши дни мы все в большей степени зависим от предоставляемых услуг, а на качество жизни большое влияние оказывает качество услуг. Именно поэтому автор считает особенно необходимым применение концепции конкурентных преимуществ в сфере транспортных услуг для ее сбалансированного развития.

По мере развития общества, роста производительных сил происходит опережающее развитие сферы услуг. Наблюдается увеличение занятости в этой сфере, рост технической оснащенности труда, внедрение все более совершенных технологий. В настоящее время роль услуг, как одного из важнейших секторов экономики, все более возрастает. Это связано с усложнением производства, насыщением рынка товарами как повседневного, так и индивидуального спроса, с быстрым ростом научно-технического прогресса, который ведет к нововведениям в жизни общества. Все это невозможно без активизации информационных, финансовых, транспортных, страховых и других видов услуг.

1.2. Особенности и специфика управления развитием сферы транспортных услуг в регионах Севера

В науке и практике сформировалась широкая область знаний в сфере организации и организационного управления, носящая междисциплинарный характер, интегрирующая знания разных отраслей науки

для поиска эффективной программы действия в конкретной обстановке. Решая проблемы организации в единой целостности разнообразных знаний, приходится сталкиваться с различными соображениями, догадками и т.д. По свидетельству академика Д.М. Гвишиани, во второй половине XX века произошло резкое возрастание потока организационно-управленческих публикаций, что тем не менее не перевело эту область деятельности в новое качество¹. Каждая научная школа управления по-своему трактует сущность управленческих задач, стратегию их решения, управленческий идеал.

Многообразный круг вопросов, относящихся к организации и управлению, не допускает сведения таких задач к одним лишь экономическим, технологическим, социальным аспектам, требуя согласованности всех элементов, из которых складываются соответствующие функции.

Под организацией будем здесь понимать установление целесообразно упорядоченных отношений между элементами транспортного комплекса (ТК), а также между системой и внешней средой, различая при этом позитивный и нормативный подходы. В рамках позитивного подхода описываются факторы и результаты становления современных территориальных ТК и выявляются их свойства и причинно-следственные связи. Нормативный подход заключается в обосновании организационно-управленческих решений, создающих условия для эффективного функционирования и развития систем транспорта.

Объект организации — сложная комбинация материальных и человеческих ресурсов в организации транспортных услуг. С учетом анализа сложившейся экономической ситуации на макро- и мезоуровнях можно предположить, что современный подход к организации транспортных услуг определяется следующими предпосылками:

- сам транспортный комплекс дезорганизован с утратой системного эффекта для национального хозяйства. Разрушен механизм его воспроизводства. В экономике страны доминируют микросистемы, во многих отраслях они адекватны отраслевому уровню системности. И только для крупных ТК данное предположение не подтверждается;

- ТК обладает системообразующим потенциалом в отношении сопряженных с ним производственных систем. В этом качестве он выступает как интегрирующий фактор социально-экономического развития. Спрос на конечный продукт, транспортную услугу, порождается грузопотреблением предприятий, являющимся ключевым фактором спроса на перевозки. Встраивая транспортные услуги в экономико-

¹ См.: *Гвишиани Д.М.* Организация и управление. М.: МГТУ, 1998.

технологические потоки «первичные ресурсы — переработка — производство продукта — потребление», ТК способен воздействовать на уровень системной сопряженности в таких межотраслевых системах, оптимизируя их результативность и транспортные затраты и управляя платежеспособным спросом на перевозки.

Обоснование современной модели организации в сфере транспорта будем вести, опираясь на теоретическое осмысление процессов организации. Эмпирический этап ограничивается классификациями и обобщением опытных данных. Теоретическая стадия, как известно, заключается в построении внутренне дифференцированной, но целостной системы абстрактных знаний.

Имеется много источников, рассматривающих организационные проблемы в приложении к разным типам объектов. Многие из них эмпиричны, здесь характерным примером служит литература по научной организации труда управления¹. Отдельное место занимает литература о зарубежном опыте². Изложение и обобщение опыта, определение передовых подходов и методов основано на эмпирическом методе сравнения. Другие источники организационного знания носят философско-методологический характер³, что имеет большое значение, поскольку организационные отношения не воспринимаемы чувственно и уровень общности их познания в значительной мере зависит от достигнутого понятийного уровня.

Особенно важно, на наш взгляд, понимание организации как фундаментального атрибута материи вообще⁴. Именно он обеспечивает

¹ См.: *Керженцев П.М.* Принципы организации // Избр. произв. М.: Экономика, 1968; *Котарбинский Т.* Трактат о хорошей работе. М.: Экономика, 1975; *Попов Г.Х.* Проблемы теории управления. М.: Экономика, 1970.

² См.: *Доналдсон Л.* Теория организации / Пер. с англ. М.: Дело, 1999; *Друкер П.* Менеджмент. СПб.: Питер; *Дункан Дж.* Основополагающие идеи в менеджменте. Уроки основоположников менеджмента и управленческой практики / Пер. с англ. М.: Дело, 1996; *Холл Р.* Системное управление организацией / Пер. с англ. М.: Советское радио, 1972; *Форрестол Дж.* Основы кибернетики предприятия (индустриальная динамика) / Пер. с англ. М.: Прогресс, 1971; *Янг С.* Системное управление организацией / Пер. с англ. М.: Советское радио, 1972.

³ *Садовский В.Н.* Некоторые принципиальные проблемы построения общей теории систем // Системные исследования: Ежегодник. 1971. М., 1972; *Семашко Л.М.* Диалектико-системный анализ структуры общественного производства // Диалектика познания сложных систем. М.: Мысль, 1988; *Сетров М.И.* Основы функциональной теории организации. Л.: Наука, 1971; *Хачатуров С.Е.* Организация производственных систем. Тула: Шар, 1996.

⁴ *Садовский В.Н.* Некоторые принципиальные проблемы построения общей теории систем; *Семашко Л.М.* Диалектико-системный анализ структуры общественного производства; *Сетров М.И.* Основы функциональной теории организации.

устойчивость эволюции систем, начиная с устойчивой репродукции молекул жизни с накоплением, сохранением и передачей молекулярной информации¹.

Развитие крупного машинного производства потребовало систематического осмысления организационных вопросов. Поэтому и начало организационной науки относится к рубежу XIX—XX вв. Этапное значение имели труды Ф. Тейлора, К. Адамецки, А. Файоля², в которых в качестве основы организации авторы рассматривали рабочее место. В специализации рабочих мест в разумной централизации ряда организационно-технических функций они видели условия повышения эффективности использования машин. С. Янг, Р. Холл, Дж. Форестол³ исследовали взаимодействие организационных структур и ход управляемого процесса. В целом эти авторы ориентировались в разработках теории организации на решение управленческих задач.

В противоположность этому с середины XX века распространились подходы с ориентацией на личность, мотивацию и взаимодействие в группах исполнителей (А. Маслоу, Э. Мэйо и др.). К широким теоретическим обобщениям организационного знания впервые подошли русские ученые — А.А. Богданов, П.М. Керженцев⁴. В целом абстрактно-теоретический уровень организационного знания в XX в. определялся прежде всего «Тектологией» А.А. Богданова, «Общей теорией систем» Л. Берталанфи⁵, польской праксеологией⁶, американским менеджментом⁷, синергетикой⁸.

Современные организационные теории в той или иной мере основаны на системном подходе в отличие от предшественников, иссле-

¹ См.: *Хачатуров С.Е.* Организация производственных систем. С.11.

² См.: *Адамецки К.* О науке организации. М.: Экономика, 1972.; *Файоль А.* Общее и промышленное управление. М.: Контроллинг, 1992; *Тейлор Ф.У.* Менеджмент. М.: Контроллинг, 1992.

³ См.: *Холл Р.* Системное управление организацией / Пер. с англ. М.: Советское радио, 1972; *Форрестол Дж.* Основы кибернетики предприятия (индустриальная динамика) / Пер. с англ. М.: Прогресс, 1971; *Янг С.* Системное управление организацией / Пер. с англ. М.: Советское радио, 1972.

⁴ См.: *Керженцев П.М.* Принципы организации // Избр. произв. М.: Экономика, 1968; *Богданов А.А.* Всеобщая организационная наука. Т.1. М.: Книга, 1990.

⁵ См.: *Берталанфи Л.* Общая теория систем // Исследования по общей истории систем. М.: Прогресс, 1969.

⁶ См.: *Котарбинский Т.* Праксеология // Избр. соч. М., 1963.

⁷ См.: *Доналдсон Л.* Теория организации / Пер. с англ. М.: Дело, 1999; *Друкер П.* Менеджмент. СПб.: Питер, 2001; *Дункан Дж.* Основопологающие идеи в менеджменте. Уроки основоположников менеджмента и управленческой практики / Пер. с англ. М.: Дело, 1996.

⁸ См.: *Хакен Г.* Синергетика / Пер. с англ. М.: Мир, 1980.

довавших отдельные элементы организации¹. В связи с принципиально новой степенью сложности организации и управления в больших системах во второй половине XX в. получил дальнейшее развитие системный подход и системный анализ². При этом выделяются подходы с ориентацией на принятие и проведение решений, подходы ситуационного (контингентного) анализа в процессе развития которых сформировалось направление стратегического анализа³. Большинство авторов понятие «организация» трактуют одновременно и как систему, и как процесс.

Экономика и организация предприятий и отраслей часто рассматриваются как единый предмет. Л.И. Абалкин считает организацию категорией, стыкующей социально-экономические и технико-технологические науки⁴. Но недостаточно рассматривать организацию лишь в качестве такой связующей дисциплины, поскольку организационные отношения в принципе присущи материи, обеспечивая целостность и взаимодействие материального мира. В этой связи логично рассматривать производительные силы как организационную категорию, поскольку в них содержательной доминантой выступают единство и взаимосвязь ресурсов⁵. Производительные силы общества есть комбинация производственных систем, каждая из которых представляет собой комплекс вещественных, информационных и других ресурсов, а также сообщества людей.

Исходя из данных методологических посылок мы и рассмотрим в дальнейшем структуру транспортного комплекса. Основными видами транспортного комплекса Севера РФ являются: автомобильный, железнодорожный, речной, морской, трубопроводный, авиационный, гужевой. В весенне-зимний период в его состав входят те же виды транспорта, за исключением речного и морского. Железнодорожный транспорт присутствует только в развитых частях Севера, автомобильная дорога делится на участки — зимние (зимники) и летние (круглогодичные). Трубопроводный и авиационный транспорты присутствуют круглого-

¹ Префер Д., Вильям. Теория организации / Пер. с англ. М.: Наука, 1999.

² См.: Растринин Л.А. Современные принципы управления сложными объектами. М.: Советское радио, 1980; Романов В.Н. Системный анализ для инженеров. СПб., 1998; Князева Е.Н., Курдюмов С.П. Законы эволюции и самоорганизации сложных систем. М.: Наука, 1994.

³ См.: Ансофф И. Стратегическое управление / Пер. с англ. М.: Экономика, 1996; Джонсон Р., Каст, Розенцвейг Д. Системы и руководство: Теория систем и руководство системами / Пер. с англ. М.: Советское радио, 1971.

⁴ Абалкин Л.И. Производственные отношения: диалектика развития // Проблемы теории и практики управления. 1988. № 2.

⁵ Хачатуров С.Е. Организация производственных систем. Тула: Шар, 1996.