

Кошевой Павел Андреевич
Ведущий инженер
Московское ГТУ Банка России
Kochevoi P. A.
Leading engineer
of the Moscow GTU of Bank of Russia
E-mail: koshepa@mail.ru

Интегрированные группы: основные понятия и практика применения в современных транспортных системах

Integrated groups: basic concepts and application practice in modern transport systems

Аннотация. В современных условиях интеграция является основой развития все секторов экономики, в том числе и транспортного, который еще не вышел на траекторию устойчивого развития. В статье анализируется состояние транспортных систем в РФ, комплекс проблем, связанных с их развитием, практика организации интегрированных групп на автомобильном транспорте. Основное внимание уделено терминологии интеграции, эволюции развития интеграционных процессов, выявлению факторов и мотивов формирования интегрированных групп.

Ключевые слова. Транспортный комплекс, транспортная система, интеграция, синергетический эффект, эмерджентность, интегрированные группы.

Annotation. In modern conditions integration is a development basis economy all sectors, including transport which didn't leave yet on a sustainable development trajectory. In article the condition of transport systems in the Russian Federation, a complex of the problems connected with their development is analyzed, practice of the organization of the integrated groups on motor transport. Basic attention is given terminology of integration, evolution of development of integration processes, revealing of factors and motives of formation of the integrated groups.

Keywords. Transport complex, transport system, integration, synergetic effect, emergency, integrated groups.

Важное народнохозяйственное значение транспорта и необходимость государственного регулирования деятельности транспортных предприятий с учетом обеспечения общественных интересов и развития транспорта в направлении, соответствующем этим интересам, подтверждается Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года, которая предусматривает опережающее развитие транспортной системы в качестве «локомотива экономики», инструмента создания комфортной социальной среды, формирования новых конкурентных преимуществ бизнеса и инвестиционной привлекательности экономики страны. [1]

Этот документ обобщает основные общесистемные проблемы развития транспортной сферы Российской Федерации, которые состоят в следующем (таблица 1).

Таблица 1. Общесистемные проблемы развития транспортной сферы

Проблемы	Пути решения	Комментарии
Территориальные и структурные диспропорции в развитии транспортной инфраструктуры	Увеличение удельного веса внутрироссийских перевозок и перевозок готовой продукции в общем транспортном балансе страны. Развитие транспортной сети в соответствии с потребностями экономики и общества. Инновационные товаротранспортные технологии, соответствующие лучшим мировым достижениям. Разработка и применение эффективных механизмов регулирования функционирования и развития транспорта.	Для этого необходимы развитая транспортная инфраструктура в городских агломерациях, промышленных кластерах, удобные межрегиональные транспортные связи, позволяющие преодолеть пространственную разобщенность территорий. Вместе с тем повышение транспортной доступности не может быть достигнуто в равной мере одновременно по всей территории страны в связи с ее огромными масштабами.
Недостаточный уровень доступности транспортных услуг для населения, мобильности трудовых ресурсов	Развитие конкурентного рынка транспортных услуг, доступность транспортных услуг для населения. Транспортное обеспечение новых центров социально-экономического развития страны. Создание приоритетных конкурентных условий для национальных перевозчиков и повышение их конкурентоспособности.	Необходимо обеспечить население всепогодной транспортной сетью в нормативном состоянии. В области пассажирских перевозок должны быть разработаны и реализованы социальные транспортные стандарты. С учетом растущей загрузки транспортной сети потребуются развитие общественного транспорта, обеспечение его приоритета в движении.
Недостаточное качество транспортных услуг	Расширение номенклатуры и повышение качества транспортных услуг на основе применения современных транспортных, логистических и инфокоммуникационных технологий, развитие новых форм организации транспортного процесса и взаимодействия между видами транспорта. Подготовка к обеспечению перевозок высокотехнологичной продукции.	Целесообразно рассмотреть предложения по новым источникам и механизмам формирования ресурсного обеспечения развития транспорта, включая совершенствование налоговой и тарифной политики. Государство и общество должны сформировать сбалансированную позицию по ресурсному обеспечению и приоритетам развития транспорта. Решения по изысканию дополнительных источников должны быть подкреплены механизмами повышения контролируемости и прозрачности использования средств на развитие транспортной системы

Низкий уровень экспорта транспортных услуг, в том числе использование транзитного потенциала	Необходима активизация деятельности отечественных транспортных организаций на мировом рынке транспортных услуг, транснационализация их деятельности, интеграция транспортной системы России в евразийское пространство, развитие многовекторных транспортных связей с мировыми экономическими центрами	Необходимы разработка и ввод в действие модели рынка высокоэффективных транспортных услуг. Эта модель должна определить параметры и стандарты качества транспортных услуг на законодательном уровне, а также ввести систему контроля и управления качеством. Модель должна предусматривать также распространение информации и доступность знаний по эффективным транспортным технологиям.
Недостаточный уровень транспортной безопасности	Снижение количества аварий и катастроф, травматизма и смертности в транспортных происшествиях. Повышение инновационной активности транспортных компаний, кардинальное обновление транспортных и технических средств с учетом развития отечественного транспортного машиностроения, усиление роли научно-технического обеспечения в развитии транспортной отрасли.	Степень износа транспортных средств в целом по транспортному комплексу составляет свыше 50%, а по воздушным судам — 70%.
Негативное влияние транспорта на экологию	Обеспечение надежности и безопасности функционирования транспортной системы в сфере экологии	Технические характеристики эксплуатируемых транспортных средств и систем значительно отстают от современного мирового уровня Западных стран, и, в первую очередь, по экономичности, безопасности, техническому состоянию и другим важным показателям.

Проведенный в 2011 году Институтом глобализации и социальных движений (ИГСО) анализ ситуации в отечественной транспортной отрасли свидетельствует об отсутствии кардинальной модернизации транспортной системы. По мнению экспертов, транспортная отрасль во время мирового финансового кризиса не выполнила свои задачи по созданию базы для повышения экономической устойчивости.

Авторы доклада "Транспорт России: застой и деградация" особо отмечают не только тот факт, что наиболее благоприятное, докризисное время для модернизации отечественной транспортной отрасли было упущено, но и то, что сегодня отрасль фактически функционирует "на старых запасах", истощение которых, как известно, произошло еще пять-шесть лет назад. "Однако реализация масштабных планов приняла в значительной мере имитационный характер. Фактически поставленный экономическим подъемом вопрос об ускорении транспортного развития России так и не был решен", - констатируют авторы доклада.

Транспорт являлся, является и будет являться одной из важнейших отраслей народного хозяйства. Он не только обеспечивает потребности в перевозках, но и является составной частью инфраструктуры, обеспечивающей материально-техническую базу формирования и развития территориального разделения труда, оказывающей существенное влияние на динамичность и эффективность социально-экономического развития отдельных регионов и страны в целом. Повышение конкурентоспособности экономики и ее инвестиционной привлекательности (в части, зависящей от транспорта) связано, прежде всего, с обеспечением транспортной доступности территорий для деловой активности. Для предприятий она обеспечивается развитой инфраструктурой транспортных связей, а также коммерческой скоростью, качеством и надежностью транспортных услуг.

Роль и значение транспорта определяется тем, что он выполняет экономическую роль, имеет политическое значение (объединяет области, края, государства, создает международные связи), социальное значение (обеспечивает трудовые и бытовые поездки людей), выполняет культурную функцию и имеет оборонное значение

Российская сфера грузоперевозок отмечена серьезным перекосом между видами транспорта. Наиболее востребованным остаются те, которые требуют минимальных вложений в свою инфраструктуру.

Так, аналитики указывают на то, что в сфере грузоперевозок наибольшим спросом пользуется автомобильный транспорт т.к. его тарифы минимальны. Другие виды грузоперевозок требуют серьезных капиталовложений в поддержание инфраструктуры. К примеру, железнодорожный транспорт и воздушный транспорт.

Большинство экспертов сходятся во мнении, что потребительский спрос переключился в минувшем году на внутренний рынок. Этот процесс вызвал рост внутрироссийских перевозок. В этой сфере наиболее востребованным является автомобильный и железнодорожный транспорт. Именно в этих сегментах прогнозируют эксперты увеличение спроса и в текущем году.

Железнодорожный транспорт остается наиболее недорогим, позволяющим осуществлять регулярную доставку больших партий различных грузов, в том числе и большой массы, на значительные расстояния. Развитие железнодорожной инфраструктуры скажется положительно на динамике роста отрасли, причем в довольно короткие сроки. Но гораздо большие перспективы роста имеет автомобильный транспорт. Его маршрут может обеспечить доставку любого груза «от двери до двери», а также при необходимости легко измениться. Несколько сдерживает развитие отрасли не совсем благополучная криминогенная обстановка, в какой-то мере риск ущерба от потери груза минимизируется страховкой. Однако, это влечет за собой некоторое увеличение стоимости грузоперевозок.

Современный транспорт – это, прежде всего, сетевая отрасль, и в нем выделяются две сетевые элементы: инфраструктура и операционные элементы (подвижной состав). Инфраструктура также состоит из двух частей: узлы и точки пересечения (порта, аэропорта и т.д.) и инфраструктурные линии (автомагистрали, железнодорожные линии и т.д.). Как правило, основные издержки и инвестиции выделяются на транспортную инфраструктуру, а большую часть доходов обеспечивают операционные элементы системы. Транспортная инфраструктура в свою очередь имеет высокую инерционность: имеющаяся инфраструктура во многом тормозит развитие и появление новых инфраструктурных объектов, особенно, если речь идет о других видах транспорта.

Транспорт становится интегрированной частью управления выпуском и реализацией товаров, так как процесс воспроизводства предполагает удовлетворение текущих потребностей покупателей. Развитие рыночных отношений стимулирует

развитие процессов производства, а это ведет к мультипликационному возрастанию количества транспортных связей и ужесточению требований к его надежности.

Элементы прогресса транспортировки образуют единую транспортную систему. Никакая экономика не может прогрессивно развиваться, если не создана эффективная функциональная модель транспортной системы. Таким образом, становится очевидным, что транспорт является основным средством, с помощью которого логистика, независимо от ее масштабов, прагматически выражается в существующей реальности.

Необходимо, чтобы разнородные транспортные технологии могли быть сопряжены объединяющими моментами, которыми должны быть: соблюдение единых транспортно-обеспечивающих принципов (синергизма, комплексности, гибкости, целесообразности и др.) и единых требований. Это возможно только на основе интеграции

Рынок транспортных услуг стал усложняться, все сегменты транспортного процесса и логистики стали интегрироваться. Это привело к развитию транспортной инфраструктуры нового типа - транспортно-складским и товаротранспортным комплексам, которые образовали объединенную систему взаимодействия.

Сейчас особенно важную роль играет именно интеграция различного типа транспортных магистралей, транспортных узлов и самой современной системы транспортного обеспечения и логистики - приема, обработки грузов, их перевалки, работы таможи и т.п.

Важно отметить, что в рыночных условиях несколько изменился подход к единой транспортной системе. С позиций системного подхода к организации можно определить транспортную систему как относительно устойчивую совокупность звеньев (структурных/функциональных подразделений компании, а также поставщиков, перевозчиков, потребителей и транспортно-обеспечивающих посредников), взаимосвязанных и объединенных единым управлением корпоративной стратегии организации бизнеса. Использование понятия «транспортная сеть» позволяет дать более короткое определение транспортной системе как совокупности транспортно-логистической сети и системы администрирования, формируемой компанией для реализации своей обеспечивающей стратегии (тактики).

Транспортная система обладает определяющими свойствами, характерными для любой системы, но конкретизированными применительно к задачам транспортного обеспечения.

1.Комплексность и делимость. Элементы транспортно-обеспечивающей системы должны работать как единое целое для реализации потенциальной способности к объединению и совместной работе.

2.Взаимозависимость элементов. Между элементами транспортного обеспечения системы существуют вполне определенные связи, как организационного характера, так и технологические и производственные, более существенные, чем элементы, оказавшиеся вне этой системы.

3.Организованность совокупности элементов. Потенциальные возможности элементов транспортной системы образовывать взаимосвязи и объединяться в единую совокупность реализовываются в системе, если будут применены организующие воздействия, направленные на достижение целостности.

4.Интеграционные качества. Транспортная система, как единое целое, проявляет качества, которыми элементы транспортно-материальных и информационных потоков, объединяемых в систему, по отдельности не обладают.

5.Сложность. Характеризуется такими основными признаками, как наличие большого числа элементов (звеньев); многофакторный характер взаимодействия между

отдельными элементами; содержание функций, выполняемых системой; структура организованного управления; воздействие на систему неопределенного числа стохастических факторов внешней среды.

6. Эмерджентность (целостность). Свойство системы выполнять заданную целевую функцию, реализуемое только транспортной системой в целом, а не отдельными ее звеньями или подсистемами.

7. Структурированность. Предполагает наличие определенной организации структуры транспортной системы, состоящей из взаимосвязанных объектов и субъектов управления и обеспечивающих ее декомпозицию.

Сегодня российские предприниматели начинают достаточно четко осознавать необходимость консолидации участников товародвижения путем объединения локальных силы на базе создания интегрированных групп и обобщения усилий и средств для получения синергетического эффекта.

В настоящее время в российской практике применяются следующие подходы к интеграции:

- объединение по технологической цепочке;
- объединение для достижения целей выживания, сохранения управляемости, защиты от монополиста, увеличения доли рынка и проч.;
- объединение при наличии свободных денежных средств.

Недостатками упомянутых подходов являются следующие моменты:

- не учитываются изменения рынков и позиции компании на рынке после интеграции;
- интеграция не рассматривается как стратегия поведения компании в пространстве хозяйствующих субъектов.

Стимулом для интеграции предприятий в группы могут выступать конкурентные преимущества, имеющиеся у одних организаций и отсутствующие у других. При этом в интегрированной группе происходит своеобразный взаимовыгодный обмен преимуществами, посредством чего и реализуются выгоды интеграции.

В настоящее время не существует единого подхода к понятию «интеграция». Как показал анализ литературных источников, мнения расходятся (таблица 2).

Определение	Источник	Комментарии
Интеграция – процесс , ведущий к достижению единства и целостности, согласованности внутри системы, основанной на взаимозависимости отдельных специализированных элементов	Социологический энциклопедический словарь/ пол ред. Г.В. Осипова.-М.: Изд. Группа ИНФРА-М.: НОРМА, 1998.	Не обосновывает результат, сводя компромисс только к вынужденной необходимости
Интеграция — это согласованность, упорядоченность, стабильность системы	Большая Советская энциклопедия (в 30 томах)/Гл.ред. А.М.Прохоров. Изд. 3-е – М.: Советская энциклопедия,1978.	Не подтверждает динамизма системы, ее развития, гибкости

Определение	Источник	Комментарии
Интеграция – это процесс и результат взаимодействия обособленных структурных элементов какой-либо совокупности, приводящий к оптимизации связей между ними и к их объединению в одно целое , т.е. в единую систему, обладающую новым качеством и новыми потенциальными возможностями	Онушкин В.Г., Огарев Е.И. Образование взрослых: междисциплинарный словарь терминологии. – СПб.: РАО ИОВ, 1995.	Характеризует двойственность понятия, подчеркивает эмерджентность, но абсолютизирует характер связей, тем самым отрицая конфликт интересов
Интеграция - взаимосвязанность, системное соединение , включение в единое целое и соответственно процесс установления таких связей, а также сближение , объединение организаций, отраслей, регионов или стран и т. п. в противоположность дифференциации	Краткий словарь современных понятий и терминов. – 3-е изд., дораб. и доп./ сост. Общ. Ред. В.А. Мокаренко.- М.: Республика, 2000.	Больше ориентировано на процесс, а не результат процесса, не характеризует особых свойств сформированной системы
Интеграция – понятие, означающее состояние связанности отдельных дифференцированных частей и функций системы, организма в целом, а также процесс , ведущий к такому состоянию	Большой энциклопедический словарь/под. ред А.М.Прохорова- М.: Науч. Изд-во «БРЭ», СПб.: «Норинт»,1997.	Указывает на взаимозависимость, отражает динамику, но не отражает результат процесса
Интеграция хозяйствующих субъектов – это совокупность многократно повторяющихся взаимодействий обменного, передаточного, конкурентного и объединительного типа, обуславливающий образование системы, обладающей более высокой устойчивостью и эффективностью функционирования.	Челнокова О.Ю. Интеграция хозяйствующих субъектов в российскую экономику: автореф. дис... канд. экон. Наук 08.00.01. Волгоградск. Госуд. Архитект.-строит. Ун-т. – Волгоград, 2004.	Характеризует только системность, не обосновывает положительный эффект, не объясняет причин устойчивости

Основополагающие характеристики в таблице выделены. Их анализ, с нашей точки зрения, позволил установить, что интеграция имеет двуединую природу и представляется, с одной стороны, как процесс, а с другой — как результат; интеграция как процесс — это слияние в единое целое ранее дифференцированных элементов, приводящее к новым качественным и потенциальным возможностям этой целостности, а также изменениям свойств самих элементов; интеграция как результат — состояние целостности, упорядоченного функционирования частей целого, свойство социально-экономической системы, пронизывающее все стороны экономических отношений на всех стадиях воспроизводственного цикла и всех уровнях иерархии следовательно, интеграция представляет собой систему отношений и связей между целым и его частями.

Понятие система и интеграция неразрывно связаны. Диалектика их взаимодействия такова, что, с одной стороны, исходным признаком системы, характеризующим ее становление и развитие, является интеграция, с другой — только возникновение зрелых системных форм свидетельствует о выходе интеграции на качественно новую ступень развития. Важна системообразующая роль интеграции хозяйствующих субъектов с точки зрения укрепления связи между элементами системы, объединения их в одно целое, возникновения структурной и функциональной форм организации производства, характеризующихся единой системой целей, экономических интересов, связей и функций.

Интеграция представляет собой циклическую последовательность смены основных этапов развития системы, предполагающую движение включенных в него компонентов к количественно и качественно новому состоянию. Это динамичный процесс с присущим ему сменой форм, становлением и распадом, имеющий свое начало и завершение, и поэтому должен быть рассмотрен именно во всей совокупности фаз своего развития. В процессе циклического движения повышается степень зрелости конкретных организационно-экономических форм интеграции.

Выделяют два вида циклов развития интеграции цикл количественно-качественных преобразований и цикл качественных преобразований; при этом качественный цикл предполагает развитие интеграции вглубь, трансформацию субъектов хозяйствования, способствует переходу их в новое качество. Эффект синергии как понятие взаимного усиления производственных связей приобретает в исследованиях интеграции особо важное значение. Речь идет об эмерджентности сложной системы.[6] При этом, если синергетический эффект в результате интеграции связан с возникновением эффекта, превосходящего результат отдельного [8], то свойство эмерджентности проявляется как общий эффект сложной системы [7].

Методы (способы) интеграции определены на основе обобщения российского и зарубежного опыта и хозяйственной практики, в соответствии с чем предложено различать: а) объединения (слияния или поглощения) — в результате которого образуется единая экономическая единица из ранее существовавших структур; б) соглашение (союз) — организационно-экономическое единство субъектов хозяйствования, сохраняющих юридическую самостоятельность и сотрудничающих с целями модификации внутренних расчетных цен, установления порядка распределения дохода, соединения средств и усилий для выполнения отдельных проектов.

Формирование интегрированных структур является важнейшей тенденцией развития хозяйственных связей в современной экономике России, значительная потребность в них характерна не только для начала реформ, но также на современном этапе развития российской экономики.

Основные преимущества, обуславливающие интеграцию хозяйствующих субъектов в российской промышленности: сохранение сложившихся производственно-технологических связей и уменьшение последствий трансформационного спада; гарантирование самодостаточности хозяйствующих субъектов для реализации крупных инвестиционных проектов; обеспечение благоприятных стартовых условий с точки зрения конкурентоспособности на мировых рынках (возможности конкурировать с ведущими корпорациями мира); увеличение размеров компании и приобретение возможности нарастить выпуск до минимально эффективного объема; повышение финансовой устойчивости в рамках интегрированной структуры; обеспечение мобильности и динамичности реализации инновационных процессов и прочие.[5]

Среди недостатков, обуславливающих низкую эффективность российских интегрированных структур следует выделить: неразвитость принципов организации совместной деятельности; неотлаженность отношений собственности и низкий уровень ее консолидации; дисбаланс в уровнях интеграции производства и концентрации капитала;

высокие транзакционные издержки в сделках между независимыми хозяйствующими субъектами; ограниченность инвестиционных возможностей и недостаточность инвестиционного потенциала для реализации крупных проектов модернизации производства; низкое качество корпоративного управления; отсутствие глубокой предварительной проработки внутрикорпоративной стратегии, корпоративных целевых задач и программ их реализации; неэффективность законодательной защиты прав собственности.

Противоречия интеграции хозяйствующих субъектов, представляющие внутренний источник развития интеграции выступают как содержательная форма взаимодействия несовпадающих интересов различных субъектов производственных отношений и носят неантагонистический характер.

На характеристики российских интегрированных компаний оказали влияние наследственность административно-плановой экономики (сильная зависимость предприятий по вертикали, высокая специфичность активов), последствия системных преобразований (разрушение институциональных связей предприятий, ликвидация отраслевой структуры экономики, приватизация, особенности переходного периода), специфичные предпосылки интеграции (недостаток инвестиций и оборотных средств, сокращение государственных заказов и свертывание бюджетного финансирования, неплатежи, отсутствие опыта коммерческой деятельности, потеря управляемости, падение спроса и объемов производства, неопределенность перспективы и др.) [3]

Все вышесказанное позволяет выделить следующие возможные мотивы интеграции(таблица 3).

Таблица 3. Мотивы интеграции и факторы, их вызывающие

Возможные мотивы интеграции	Факторы внешней и внутренней среды
Получение синергетического эффекта	Наличие и рост конкуренции
Гибкая ассортиментная политика	Колебания спроса
Завоевание большей рыночной доли	Рост спроса
Максимизация прибыли	Рост спроса
Закрепление сырьевых источников	Конкуренция по сырьевой базе
Экономия на масштабах	Рост цен и тарифов
Диверсификация производства	Риски и падение спроса
Стабильность в условиях изменения рынков	Избыток предложения
Контроль государства	Доля отраслевых поступлений в бюджет
Сохранение жизненно важных отраслей	Важность отрасли для государства
Формирование защитной реакции микроуровня	Депрессивное состояние секторов экономики
Снижение транзакционных издержек	Рост транзакционных издержек, неполнота информации
Снижение потребности в оборотных средствах	Неплатежи
Потребность в капитале	Источники инвестирования
Снижение налоговой нагрузки	Величина налогового бремени
Мотив монополии	Глобализация в экономике
Выживаемость регионов	Региональное развитие
Предотвращение кризисов	Угроза банкротства
Восстановление нарушенных связей	Разрушение хозяйственных связей
Согласованность производственной кооперации	Сложность поиска партнеров
Стабильность связей с поставщиками и	Система контрактов с поставщиками и

потребителями	потребителями
Управляющее воздействие организационных структур	Неэффективность организационных структур
Использование избыточных основных фондов	Высокая стоимость вывода избыточных основных фондов
Повышение качества управления	Неэффективность управления
Спекулятивные цели	Свободные денежные средства
Контроль над финансовыми потоками	Свободные денежные средства
Рост добавленной стоимости	Свободные денежные средства

Анализ теоретико-методологических подходов к исследованию интеграционных процессов (концепция интернализации Р. Коуза [4], концепция соответствия организационной структуры компании ее стратегии А. Чандлера и И. Ансоффа, ресурсоориентированных концепций диверсификации Э. Пенроуза, Д. Пфеффера, М. Портера, Д. Тиса, концепции на основе внутрифирменного рынка капитала, концепции стратегических матриц, концепции промышленной организации Э. Мейсона, теории агентских отношений и др.) позволяет заключить, что:

1. Данные концепции не носят комплексного характера, т.е. не рассматривают мотивы и предпосылки интеграции в совокупности, а объясняют интеграционные процессы стремлением достичь отдельных преимуществ объединения.

2. Практическое применение концепций затруднено и неэффективно в связи с принятием решения об интеграции на основе двух-трех показателей или факторов.

Существующие методики акцентируют внимание на отдельных критериях эффективности интеграции субъектов хозяйствования и вполне применимы при рассмотрении определенных ее сторон при оценке достижения конкурентных преимуществ, характера контроля в интегрированной структуре и др. Однако существенные различия в концептуальных подходах к исследованию данной проблемы приводят к затруднению при построении обобщений, выводов и методических рекомендаций относительно повышения результативности интеграции субъектов хозяйствования.

Становление интеграционных процессов в экономике транспорта России стало возможным благодаря следующим основным предпосылкам: процессу глобализации экономики транспорта; созданию новых информационных технологий, управлению транспортным производством на основе глобальных и локальных информационных сетей; внедрению на российский рынок транспортных услуг современных принципов логистики; интенсификации международных перевозок грузов и пассажиров на автомобильном транспорте между Россией и другими странами; формированию сети транспортных посреднических организаций в России; либерализации отечественного рынка транспортных услуг.

Анализ отечественных и зарубежных теоретических разработок в сфере управления хозяйственными связями субъектов рынка транспортных услуг выявил необходимость совершенствования транспортной политики. Она должна быть направлена на синхронизацию экономических интересов хозяйствующих субъектов транспортного бизнеса, участников «нетранспортного» сегмента (перевозки собственных грузов), формирующих единый транспортный баланс, и партнеров в цепи поставок продукции, с учетом соблюдения бюджетных интересов государства и обеспечения системной (экономической, транспортно-дорожной, экологической) безопасности транспортных процессов.

В середине 2011 года активность на рынке слияний и поглощений в транспортной отрасли возросла на 15% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Несмотря на опасения по поводу возможного экономического спада, остается много позитивных факторов, оказывающих влияние на активность компаний.

Как отмечают в KPMG, только за II квартал 2011 года в мировой транспортной и логистической отрасли было объявлено о заключении 47 сделок на общую сумму 13,5 млрд. долл. Это на 30% выше уровня, достигнутого в I квартале, и позволяет говорить о том, что активность в области сделок слияния и поглощения по итогам 2011 года превзойдет уровень прошлого года. Обращение транспортных предприятий к интеграционным процессам способствует развитию эффективных производственных связей через установление экономически обоснованных форм интеграции предприятий.

Наиболее популярными формами интеграции транспортных предприятий, согласно проведенным исследованиям, являются ассоциации, субконтрактные отношения (одна из форм партнерских сетей) и корпоративные структуры, а именно: холдинговые структуры, интегрированные бизнес-группы и объединение предприятий по форме слияния (присоединения).

Тем не менее, несмотря на наличие интеграционных идей и отдельных примеров их практической реализации, и даже концептуальных направлений в разработке теории товарораспределения вроде интегрированной логистики, проблема транспортной интеграции в современных условиях развитых и в высшей степени индустриализированных рыночных отношений остаётся методологически не решённой. Неясными остаются формы, условия и принципы интеграции, не говоря об эффективности и надёжности интегрированных производственно-экономических структур на транспорте. Эти неясности порождают структурно-организационную неопределённость этих систем и делают проблемной формализацию управления ими.

Повышение требований к организации транспортных процессов в условиях рыночной экономики с целью обеспечения синергетического эффекта в цепях поставки продукции «производство - сфера обращения - потребление» [2] обусловили объективную востребованность в использовании логистического подхода при разработке управленческих решений.

Интеграция является фактом, обусловленным состоянием современного транспортного рынка, и требует серьёзного изучения для выработки конкретных практических рекомендаций и методик для управления этим процессом.

ЛИТЕРАТУРА

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утв. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года №1734-р.-М.:2008.
2. Гаттаулин Т.М., Малыхин В.И. Синергия и ее проявления.-М.: Центр «Транспорт», 2007.
3. Иванова О.П. Интегрированные промышленные компании в РФ (классификация, оценка результатов деятельности, подходы к формированию) – Кемерово: Кузбассвуиздат, 2002.
4. Коуз Р.Г. Природа фирмы: истоки /пер. с англ.-М.: Дело, 2001.
5. Крюков В.А. Интегрированные корпоративные структуры в нефтегазовом секторе: пройденный путь и необходимость перемен// Российский экономический журнал.- 2004-№2.

6. Петрова И.А. Институциональная природа стратегии альянса: автореф. дис. канд. экон. наук 08.00.01. Волгоградск. Госуд. Архитект.-строит. Ун-т. – Волгоград, 2004.
7. Системный анализ в менеджменте: учебное пособие / под ред. д.э.н., проф. В.Н. Попова. – М.: КНОРУС, 2007.
8. Управление инновационно-инвестиционной деятельностью: сб. науч. трудов / под.ред. д.э.н., проф. В.В. Мыльника. – М.: МАТИ, 2009.
9. Челнокова О.Ю. Интеграция хозяйствующих субъектов в российскую экономику: автореф.дис...канд. экон. Наук 08.00.01. Волгоградск. Госуд. Архитект.-строит. Ун-т. – Волгоград, 2004.
10. <http://www.transportrussia.ru>