

УДК 656.13: [621.01 + 621.7]

ББК 39.33

М-91

*Мусаев Леми Ахмедович, старший преподаватель кафедры информатики и менеджмента Грозненского государственного нефтяного института, т. 89280868168*

**АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ И РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ КОМПЛЕКСОВ МАШИНОСТРОЕНИЯ И МЕТАЛЛООБРАБОТКИ**  
(рецензирована)

*Исследованы особенности процесса функционирования автомобильного транспорта, в частности автомобильного транспорта Чеченской Республики. В качестве примера рассмотрен подход к созданию производственного комплекса (кластера) машиностроения и металлообработки на основе существующего комплекса автомобильного транспорта.*

*Ключевые слова: производственный комплекс; автомобильный транспорт; сетевая организация; кластер; машиностроение и металлообработка.*

*Musaev Lemi Akhmedovich, a senior lecturer of the Department of Computer Science and Management of Grozny State Oil and Gas Institute, tel.: 89280868168.*

**ROAD TRANSPORT AND DEVELOPMENT OF REGIONAL INDUSTRIAL SYSTEMS OF ENGINEERING AND METALWORKING**

*The features of the operation of road transport, particularly road transport of the Chechen Republic has been investigated. As an example, the approach to the creation of an industrial complex (cluster), machine building and metal on an existing set of road transport has been considered.*

*Keywords: industrial complex, road transport, network organization, cluster, mechanical engineering and metal working.*

Под автотранспортной деятельностью подразумевается комплекс работ и услуг, связанных с подготовкой, организацией и осуществлением автомобильных перевозок людей и грузов, включая техническую эксплуатацию автотранспортных средств, транспортно-экспедиционные работы и пр.

В системе автомобильного транспорта России и ее субъекта – Чеченской Республики в настоящее время создаются и функционируют предприятия и организации, различающиеся назначением и размерами, формой собственности, организационно-правовой формой.

В зависимости от назначения они разделяются на три типа:

- автотранспортные (автоэксплуатационные);
- автотехобслуживающие;
- авторемонтные.

Автотранспортные предприятия (АТП) являются наиболее распространенным типом предприятий автомобильного транспорта. Они выполняют главную задачу транспорта – осуществляют перевозки грузов и пассажиров. В зависимости от вида перевозок АТП подразделяются на грузовые, пассажирские (автобусные и легковые), смешанные (грузопассажирские) и специальные (скорой медицинской помощи, коммунального обслуживания др.). Кроме того, АТП могут быть комплексными и специализированными. [1]

Состояние экономики той или иной территории в значительной мере определяет транспортный комплекс и его инфраструктура. В этих условиях возрастает роль автомобильного транспорта как предпринимательской системы в восстановлении инфраструктуры экономики Чеченской Республики.

В настоящее время автомобильный транспорт не способен обеспечить требуемый устойчивый рост подвижности населения, сопоставимый с темпами роста экономики в 2-3 и более процентов ежегодно. Личный автомобиль хотя и смягчает проблему, не может обеспечить ее решение.

Активное развитие частного сектора на автомобильном транспорте ЧР, характерное и для большинства других регионов РФ, уменьшило трудности транспортного обслуживания населения, что нельзя сказать об обслуживании предприятий и организаций различных форм собственности, занятых в восстановлении экономики республики. Если доля объемов грузовых перевозок

автомобильного транспорта ГУП «Чечавтотранс» на 1.01.1992 г. превышала 70% общего объема перевозок грузов в республике, то на 1.11.2008 г. она составляет 0,4% [3].

С развитием отраслей экономики: сельского хозяйства, пищевой промышленности, промышленности строительных материалов и т.д. в республике увеличились объемы перевозок, выполняемых автомобильным транспортом, поэтому его техническое оснащение и состояние автодорожной сети должны обеспечить бесперебойное функционирование экономики и спрос как населения на пассажирские перевозки автобусами, так и предприятий строительной индустрии, занятых в восстановительном процессе экономики региона, на грузовые перевозки автомобилями.

При сохранении сложившихся тенденций уже скоро транспортная ситуация в регионе начнет тормозить экономический рост, не обеспечивая пространственной мобильности рабочей силы. А это серьезная стратегическая проблема, как для республики, так и всей страны.

Предприятия транспортного комплекса Чеченской Республики, имеющие современные производственно-технические базы для технического обслуживания и ремонта подвижного состава, недостаточно загружены, их оборудование простаивает. Вовлечение ресурсов данных предприятий в предпринимательскую деятельность может стать важным импульсом для ее активизации.

С проблемами автомобильного транспорта столкнулись практически все регионы Российской Федерации, и им приходилось или сейчас приходится обеспечивать государственное вмешательство в процессы регулирования его деятельности. Причины возникновения проблемных ситуаций в этих регионах несколько отличны от ситуаций в Чеченской Республике, и в основном связаны с проблемами пропускной способности улично-дорожной сети, безопасности движения, экологии.

В зависимости от размеров предприятий автомобильного транспорта их подразделяют на малые, средние и крупные. К категории малых относятся отраслевые предприятия с численностью работников до 100 человек.

В настоящее время малые предприятия выполняют значительный объем работ как на перевозках грузов и пассажиров, так и в сфере автосервисных услуг.

Отличительными особенностями малых предприятий являются [2]:

- минимальные размеры всех видов ресурсов, в том числе собственного капитала, необходимых для создания и функционирования малых предприятий;
- короткие сроки создания и освоения проектных мощностей;
- быстрая окупаемость капиталовложений, высокая скорость оборота капитала;
- высокая способность быстро реагировать на спрос;
- упрощенная организационная структура благодаря относительно небольшой численности работников;
- мощная мотивация к труду у членов небольших коллективов, возникающая на основе появления у них чувства хозяина, либо (если это наемные работники) сознание непосредственной зависимости между качеством труда, результатами хозяйственной деятельности и их материальным благополучием;
- простота управления, отсутствие, как правило, элементов бюрократизма, свойственных крупным хозяйственным системам.

Малые автотранспортные предприятия для привлечения клиентуры применяют такие методы, как гибкая тарифная политика, готовность поддерживать любой удобный для клиента график работы, обеспечение доставки груза в точно установленные клиентом сроки.

В то же время малые предприятия испытывают трудности и проблемы. Они чувствительны к изменениям таким, как рост цен, спад производства и т.д., поэтому малые предприятия рискуют в большей степени, чем крупные. Большие трудности возникают с привлечением работников из-за слабой защищенности и отсутствия возможностей для карьеры.

Тесная функциональная связь объектов собственно транспортного обслуживания и инфраструктурных объектов (в части объектов, специализированных на ремонте и техническом обслуживании) делает автомобильный транспорт перспективным с точки зрения создания на его основе регионально-производственного комплекса машиностроения и металлообработки. Для этого имеются следующие предпосылки:

- ключевые компетенции ремонтных и сервисных производственных систем близки ключевым компетенциям производственных систем металлообработки и машиностроения;
- автомобильный транспорт является стабильным заказчиком товаров и услуг создаваемого на его базе территориально-производственного комплекса машиностроения и металлообработки;
- автомобильный парк ЧР (как и любого другого региона) по своей структуре близок автомобильному парку в других регионах России. Это создаёт перспективы для поставок за пределы территории продукции нового производственного комплекса;

- специфические компетенции, характерные для авторемонта (в отличие от ремонта и производства машин и комплектующих для других отраслей) создают благоприятные условия для создания автосборочных производств и производств автокомпонентов.

Объединение участников бизнес-среды в производственный комплекс целесообразно осуществлять на основе сетевого подхода, получившего широкое распространение в международной хозяйственной практике последних десятилетий.

В контексте нашего исследования, где особое внимание уделяется взаимодействию предпринимательских и производственных систем особо важным представляется оказание сервисных производственных услуг. Производство и оказание услуг может быть адресовано не только конечному потребителю производимых в обществе товаров, но и самим производителям таких товаров. Сервисные компании сами не производят реально осязаемый товар или услугу, предназначенную конечному потребителю (как, например, стоматологические услуги), но они оказывают помощь (т.е. требуемую услугу) производителю реальных товаров или услуг, нацеленных на удовлетворение каких-либо потребностей общества или его отдельных представителей.

Предлагается вариант конфигурации предпринимательской сети, который предусматривает:

а) поставки по кооперации продукции отдельной организации (Б4), которые используются как комплектующие в производственном процессе других участников предпринимательской сети (Б2, Б3 и Б5);

б) кооперацию финансовых ресурсов ( $K^Ф$ ); управленческих возможностей ( $K^У$ ); возможностей по разработке новой продукции ( $K^Т$ ); информационных ресурсов ( $K^И$ ).

Условием эффективности данного варианта предпринимательской сети является:

- получение дополнительного эффекта сетевым партнером Б4 за счет устойчивой реализации своей продукции своим партнерам по предпринимательству;

- получение дополнительного эффекта сетевыми партнерами Б2, Б3 и Б5 за счет устойчивого, на выгодных условиях снабжения комплектующими изделиями и за счет углубления своей специализации.

Этот вариант также позволяет повысить финансовую устойчивость сетевых партнеров; получить доступ к инвестициям; укрепить рыночные отношения; наладить прочные информационные контакты; расширить территориальные границы рыночной сферы; использовать весь комплекс преимуществ, свойственных крупному бизнесу.

Применительно к производственному комплексу областью взаимодействия бизнес-единиц является вхождение магазинов-поставщиков запасных частей и материалов (Б1), ремонтных предприятий (Б2), крупных автотранспортных предприятий (Б3), металлообрабатывающих предприятий по производству запчастей и оснастки (Б4) и малых автотранспортных предприятий (Б5) в предпринимательскую сеть.

Модель формирования кластера машиностроения и металлообработки на основе развития автотранспортного кластера представлена на рис. 1.

$K^Ф$ ;  $K^У$ ;  $K^Т$ ;  $K^И$  – кооперационные связи в области финансов, управления, создания новых видов продукции или новых направлений деятельности и информации.

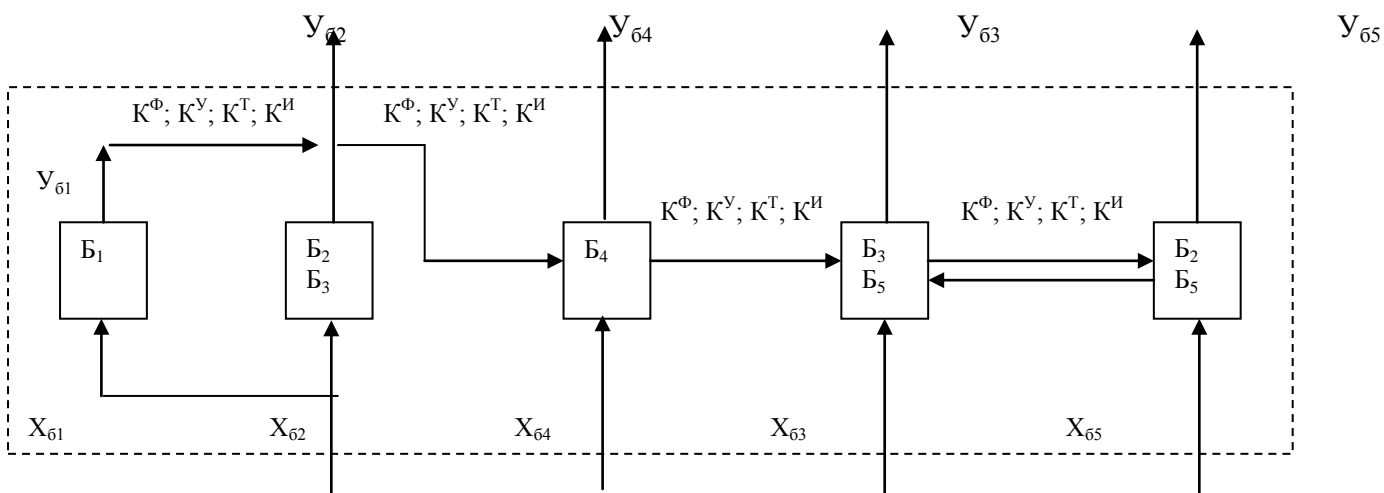


Рис. 1. Модель формирования кластера машиностроения и металлообработки

Из вышеизложенного следует, что развитие региональных производственных комплексов машиностроения и металлообработки целесообразно осуществлять на основе взаимодействия предпринимательских и производственных систем. Автомобильный транспорт может играть роль эффективной отрасли – «локомотива» при создании кластера машиностроения и металлообработки в кризисном регионе.

#### **Литература:**

1. Бычков В.П. Экономика автотранспортного предприятия: учебник. М.: ИНФРА-М, 2006. 384 с.
2. Блинов А.О. Малое предпринимательство: организационно-правовые основы деятельности. М.: Ось-89, 1997.
3. Концепция развития Чеченской республики на 2008-2015 гг. Грозный, 2007.