

УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ ИНТЕГРАТИВНЫМИ И ИНТЕГРАЦИОННЫМИ ПРОЦЕССАМИ В ЕАЭС: ЦИФРОВАЯ СМАРТ-ПЛАТФОРМА

Гайноченко Т.М.

ФГБОУ ВО Государственный университет управления,

Россия, г. Москва, Рязанский проспект, 99

TGainochenko71@gmail.com

Аннотация: Формирование единого воздушного пространства государств-членов ЕАЭС представляет собой сложную задачу, практическая реализация которой должна опираться на достижения фундаментальной науки о надежности крупномасштабных систем. Понятие “надежность” раскрывается лишь в системах, приближающихся к высшему уровню организации. Следовательно, исследование системных объектов необходимо начинать с высших форм организации, которые характеризуются значительно более высоким уровнем детерминации по сравнению с низшими формами организации. В статье представлены результаты анализа текущего состояния воздушных сообщений между государствами-членами ЕАЭС в контексте современных мировых тенденций развития мировой системы воздушного транспорта. Предлагается разработка концепции создания единой цифровой смарт-платформы для координации управления маркетинговой деятельностью в сфере транспортного обеспечения экономики и населения государств-членов ЕАЭС.

Ключевые слова: организация, надежность, динамическая устойчивость, управление развитием, интеграция, единое воздушное пространство, единая цифровая смарт-платформа

Результативность и эффективность региональной интеграции государств-членов ЕАЭС как модели сознательного и активного участия группы стран в процессе глобальной стратификации мира [5, с. 18] зависит от качества управления интеграционными и интегративными процессами. К настоящему

времени в теории и практике обобщены и систематизированы теоретические конструкции основ региональной интеграции: разработана классификация стадий региональной интеграции Б. Балаша, введены понятия негативной и позитивной интеграции Я. Тинбергена, выявлены закономерности интеграционных процессов и методологические подходы к оценке экономического потенциала [5,6]. В то же время наблюдаются трудности в понимании и применении фундаментальных основ управления развитием крупномасштабных систем, придания им устойчивости и надежности функционирования, разработке интегральных критериев, позволяющих оценить результативность и эффективность формирования Евразийского экономического союза как в краткосрочном, так и в долгосрочном периоде.

Как было показано в работах [7,8,10] показатель «производительная сила социально-экономической системы» основан на принципе преобразования и позволяет провести количественную оценку синергетических эффектов, возникающих в сложных экономических системах. Источники эффекта синергии могут быть различными: концентрация рассредоточенных ресурсов; упорядочение связей; повышение степени связанности и координации действий; активизация действий одной части фактом присутствия другой части (катализатора); функциональная специализация частей и высокая степень разделения труда; возможность взаимозаменяемости частей [4]. Однако, все они определяются уровнем организации системы. Известно, что более высокому уровню организации соответствует и более высокая производительность. Изменяется структура системы – «качество» системы - и, как следствие, изменяется ее производительность – «количество». Из теории эта связь известна как всеобщий закон перехода количества в качество. Практике она известна как зависимость результатов производства от его организации. Общематематического описания механизма перехода «количества» в «качество» еще нет. Законы математических операций (ассоциативного, дистрибутивного и коммутативного), которых придерживается физика, оказываются не действительными, как только мы обращаемся к системам.

В любой системе непрерывно протекает процесс приспособления, сортировки и специализации частей, элементов и частиц, в результате которого создаются союзы индивидов. Союзы обусловлены самим процессом обмена. Неважно знать характер сил притягивающих индивидов: гравитационные, электрические, магнитные, ядерные, психические или какие-нибудь другие, никому еще не известные – важно то, что все они – сила обмена и важно знать их величины.

Механизм “узнавания” и притяжения в природе действует автоматически, потому что в его основе находятся сами силы. Сортировка частиц по свойствам тождественна сортировке сил по их величине – это процесс автоматический. Если предоставить элементам, находящимся на низшем уровне организации, достаточно времени и энергии (движения), - они непременно поднимутся выше в своем развитии сначала на средний и затем на высший уровень организации. Это объективный закон природы – закон специализации – образуются наиболее производительные пары и число этих пар в системе увеличивается. Растет доля более производительной части системы и уменьшается доля менее производительной части. Специализация – это первая половина структуры, действующая на производительность прямо и непосредственно. Другая половина структуры направлена на то, чтобы найденное в результате специализации оптимальное распределение чего-либо закрепилось в действии. Поэтому второй объективный закон природы – закон кооперирования – объединение обособившихся специализированных пар-производителей, по их свойствам, характеру их действия. Без этого закона все вещество в природе находилось бы в аморфном и распыленном состоянии. Процессы специализации и кооперирования объективны и являются следствием сил притяжения и стягивания, действующих в единстве и вызываемых одной причиной – свойствами пар-производителей.

Уединенная пара-производитель в действии, ради которого она уединяется, всегда неустойчива, объединяясь в союзы все индивидуальные пары становятся устойчивыми и могут долго существовать, не нарушая своей основной деятельности. В союзе можно наблюдать новое явление и новое свойство пар-производителей - их устойчивость.

Динамическая устойчивость – явление одновременного распада и синтеза целого, условием которого является однородность среды. Но для полной надежности сложной системы динамическая устойчивость должна быть дополнена “управляемостью”. В сочетании с управляемостью динамическая устойчивость составляет полную надежность системы. Таким образом, для того чтобы система оказалась надежной необходимо в ней, помимо технической стороны, предусмотреть управление и регулирование – два действия, выполняемые в процессе движения.

Система, основанная на одном регулировании, может стать надежной лишь в однообразных, не меняющихся условиях движения. Все что хочет называться системам, должно, помимо регулирования, обладать свойствами управляемости и действием управления.

Действие “регулирование” основывается на свойстве “динамическая устойчивость”, действие “управление” основывается на свойстве «управляемость», - а все вместе, т.е. два свойства и два действия составляют полную надежность системы. Система может обладать свойствами устойчивости и управляемости и в то же время не быть надежной и наоборот, в системе могут осуществляться действия управления и регулирования, но система благодаря этому не делается надежной. Для полной надежности необходимо полное соответствие между заложенными в систему свойствами и осуществляемыми в ней действиями.

Сложные системы не могут быть созданы на прежних методологических основаниях, связывающих надежность системы с надежностью отдельных ее элементов как произведение надежностей, зависящих от вероятностей. Понятие “надежность” раскрывается лишь в системах, приближающихся к высшему уровню организации. Следовательно, исследование системных объектов необходимо начинать с высших форм организации, которые характеризуются значительно более высоким уровнем детерминации по сравнению с низшими формами организации.

В настоящее время развитие мировой авиатранспортной системы находится на стадии формирования единого неба, единого воздушного пространства и различных форм стратегической и маркетинговой кооперации субъектов авиатранспортного рынка.

Формирование единого воздушного пространства государств-членов ЕАЭС является одним из целевых ориентиров развития интеграционных процессов в рамках Договора о ЕАЭС (2014, раздел XXI «Транспорт»).

Анализ развития воздушных сообщений между государствами-членами ЕАЭС позволяет заключить, что в силу низкого уровня внутреннего платежеспособного спроса на межгосударственные, межрегиональные и региональные (местные) перевозки, отсутствия скоординированной политики в области производства и закупок авиационной техники, обучения авиаперсонала, экономического регулирования воздушного транспорта сложился диспаритет в установлении пунктов назначения между государствами-членами; количестве назначенных перевозчиков; емкости; частоте выполнения полетов на договорных линиях в рамках межправительственных соглашений о воздушном сообщении; транзитного пролета перевозчиков одного государства-члена через воздушное пространство другого государства-члена, выполняющих международные рейсы.

Анализ форм кооперации, проведенный выше, а также в работах [1-3] свидетельствует о преимущественном развитии маркетинговых форм кооперации авиакомпаний государств-членов ЕАЭС (интерлайн и код-шеринговые соглашения), предполагающие взаимодействие в области продаж авиационных услуг друг друга, оптимизации использования воздушных судов и продвижение национальных брендов за пределы собственной территории. Стратегические формы кооперации субъектов воздушного транспорта государств-членов ЕАЭС практически не выходят за национальные рамки, исключение составляют российские авиакомпании. Слияния и поглощения характерны, в основном, для российских авиакомпаний.

Несмотря на ряд противоречий между общими и национальными интересами субъектов воздушного транспорта; между национальным суверенитетом и полномочиями Евразийской экономической комиссии; разными темпами развития субъектов воздушного транспорта государств-членов ЕАЭС; а также различиями в восприятии целей и выгод от интеграции между авиационными властями и пользователями воздушного транспорта авиатранспортная система государств-членов ЕАЭС обладает относительной динамической устойчивостью и реализуемые действия по ее регулированию закладывают основы ее надежности. Однако, как отмечалось выше, это только одна часть надежности системы, тогда как полную надежность она может приобрести при формировании свойства «управляемости» на основе управления развитием интеграционными и интегративными процессами в сфере воздушного транспорта. Опыт организации функционирования воздушного транспорта в СССР [9], в результате которого достигался высокий уровень рентабельности системы, может служить эталонной моделью при разработке концептуальных основ создания единой цифровой смарт-платформы для координации управления маркетинговой деятельностью в сфере транспортного обеспечения экономики и населения государств-членов ЕАЭС. Организация и управление подобного рода маркетинговыми исследованиями в рамках авиатранспортной системы государств-членов ЕАЭС придаст устойчивость интеграционным процессам на воздушном транспорте.

Возможность создания единой цифровой смарт-платформы с целью проведения маркетинговых исследований и оптимизации распределения авиатранспортной работы между авиаперевозчиками государств-членов ЕАЭС может быть реализована через Систему взаиморасчетов на воздушном транспорте (СВВТ).

Функциональные возможности СВВТ сконцентрированы на организации системы продаж услуг воздушного транспорта по основной и дополнительным видам деятельности с наметившейся тенденцией вовлечения железнодорожного и регулярного автобусного транспорта в качестве участников СВВТ. Вместе с тем, представляется целесообразным диверсификация функциональных возможностей СВВТ на базе единой цифровой смарт-платформы по управлению маркетингом. Это может стать стимулом для оптимизации маршрутных сетей и парков воздушных судов авиакомпаний государств-членов ЕАЭС, а также всей коммерческой работы не только воздушного транспорта государств-членов ЕАЭС, но и других видов транспорта. Следовательно, повысится уровень организации не только авиатранспортной системы, но и транспортной системы государств-членов ЕАЭС в целом. Это позволит удовлетворять текущие и отложенные потребности государств-членов ЕАЭС в транспортном обеспечении экономики и населения за счет ликвидации издержек и потерь различного рода при организации работы транспорта на инструментальной базе единой цифровой смарт-платформы.

Литература

1. *Гайноченко Т.М.* Актуальные аспекты формирования единого воздушного экономического пространства государств – членов ЕАЭС // Бюллетень транспортной информации. – №10. – 2017. – с. 3-10.
2. *Гайноченко Т.М.* Оценка интеграционного потенциала авиакомпаний государств-членов Евразийского экономического союза // В книге: Управление развитием крупномасштабных систем (MLSD'2018) Материалы одиннадцатой международной конференции. В 2-х томах. Под общей редакцией С.Н. Васильева, А.Д. Цвиркуна. 2018. С. 52-55.
3. *Гайноченко Т.М.* Поликреодичность развития авиакомпаний государств-членов ЕАЭС // Вестник транспорта. - №10. – 2017. – с. 2-7.
4. *Гатауллин Т.М., Гайноченко Т.М.* Сложные экономические системы и синергетические эффекты // Теория и практика институциональных преобразований в России / Сборник научных трудов под ред. Б.А. Ерзкяна. Вып. 33. – М.: ЦЭМИ РАН, 2015.- с. 155–161.
5. Европейская интеграция: Учебник для вузов / Под ред. О.В. Буториной (отв. Ред.), Н.Ю. Кавешникова. – 2-е изд., испр. И доп. _ М.: Издательство «Аспект Пресс», 2016. - 736с.
6. *Кузнецов Д.С.* Интегрированное управление как фактор инновационного развития железнодорожного транспорта России: автореф. дис. ... канд. экон. наук. Гос. университет управления, Москва, 2012.
7. *Курбатова А.В., Гайноченко Т.М., Курбатова Е.С.* Ключевые параметры развития транспорта России на современном этапе: обогащение этоса и внедрение системных методов оценки эффективности общественного производства //В сборнике научно-практического форума «Промышленность. Наука. Компетенции. Интеграция». 2019. – в печати.
8. *Персианов В.А., Гайноченко Т.М.* Латентные источники инвестиций и научно-технического прогресса на транспорте //Вестник университета (Государственный университет управления). – М.: Издательский дом ГУУ. – 2015. - № 13. -88-95.
9. *Подшипков В.А., Панченко Т.А.* Организация коммерческой работы на воздушном транспорте: Учеб. пособие для вузов гражд. Авиации. – М.: Транспорт, 1980. – 165с.
10. *Gainochenko M. Tatiana* Social and Economic Power As A Regulator Mechanism Of Self-Organization Transport System (0,5 п.л.)/Management of Large-Scale System Development (MLSD), 2017 Tenth International Conference, 2-4 Oct. 2017//IEEE. – 2017. – DOI:10.1109/MLSD.2017.8109622.