

УДК 339.137:625.7

UDC 339.137:625.7

**РАЗВИТИЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В
КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДЕ ДОРОЖНО-
СТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА**

**DEVELOPMENT OF ENTREPRENEURSHIP IN
COMPETITIVE ENVIRONMENT OF ROAD-
CONSTRUCTION COMPLEX**

Белых Владимир Иванович
к.т.н., профессор
*Омский государственный технический
университет, Омск, Россия*

Belykh Vladimir Ivanovich
Dr.Sci.Tech., professor
Omsk State Technical University, Omsk, Russia

Белых Илья Владимирович
аспирант
*Сибирская государственная автомобильно-
дорожная академия, Омск, Россия*

Belykh Iliya Vladimirovich
postgraduate student
*Siberian State Automobile and Highway Academy,
Omsk, Russia*

В статье рассматривается эволюция предпринима-
тельства в соответствии с развитием экономиче-
ских и производственных отношений в обществе.
Проанализированы особенности формирования
предпринимательства в конкурентной среде до-
рожно-строительной отрасли

The article describes the evolution of entrepreneurship
in accordance with the development of economic and
industrial relations in society.
We analyzed the features of the formation of entrepre-
neurship in competitive environment of the road con-
struction industry

Ключевые слова: ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬ,
ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО, КОНКУРЕНЦИЯ,
КОНКУРЕНТНАЯ СРЕДА, ДОРОЖНО-
СТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС

Keywords: ENTREPRENEUR,
ENTREPRENEURSHIP, COMPETITION,
COMPETITIVE ENVIRONMENT, ROAD-
CONSTRUCTION COMPLEX

Понятия «предприниматель», «предпринимательство» образовались в конце XVII – начала XVIII века. Основоположником стал английский экономист Ричард Кантильон. По его мнению, предпринимателем считался человек, ведущий свою деятельность в условиях риска. Источником богатства Р. Кантильон считал землю и труд, которые и определяют действительную стоимость экономических благ [3, 6].

В 1803 г. в книге «Трактат политической экономии» Жан-Батист Сей сформулировал определение предпринимательства как взаимодействие трех факторов производства – земли, капитала и труда. По мнению Сея, результатом предпринимательской деятельности является доход, полученный за вознаграждение его труда. Предприниматель же – человек, регулирующий факторы производства, перетаскивая ресурсы из сферы с низкой производительностью в другие сферы для получения наивысшего результата. Следовательно, предпринимательство – это экономическая деятельность, осуществляемая посредством постоянно регулирующихся факторов,

направленное на эффективное использование всех ресурсов для получения наилучших результатов.

Значительный вклад в развитие предпринимательства внес Адам Смит. Предприниматель, по мнению Смита, является собственником капитала и ради получения прибыли от своей деятельности осознанно идет на риски. Риск, по его мнению, является неотъемлемой частью предпринимательской деятельности, за который предприниматель и получает вознаграждение.

Смит вводит понятие конкуренции, которая выступает в роли механизма рыночной системы. Каждому предпринимателю, желающему улучшить свое состояние, противостоит толпа людей с аналогичными стремлениями. В результате каждый действующий субъект на рынке должен принять цены, предложенными конкурентами. Конкуренция дисциплинирует всех участников рынка.

По мнению Смита, рыночная система не только регулирует снабжение общества всеми необходимыми товарами, но и саморегулируется. Смит отвергал политику вмешательства государства в дела конкуренции и прибыльности. Рыночная система, предоставленная самой себе, будет расти, и национальные богатства будут постоянно увеличиваться [8].

На рубеже XIX-XX веков начинается осознание значения и роли института предпринимателя и предпринимательства. К трем классическим факторам добавляется четвертый – предприятие. С этого момента понятие предпринимательство начинает расширяться [7].

Четвертый фактор добавил американский экономист Дж. Б. Кларк. По его мнению, в процессе производства постоянно участвуют четыре фактора:

- 1) капитал;
- 2) средства производства и земля;
- 3) предприятие (предпринимательская деятельность);

4) труд рабочего.

При этом каждый фактор должен иметь долю производственной выручки: капитал приносит капиталисту процент; земля – ренту; предпринимательская деятельность приносит прибыль, а труд рабочего обеспечивает ему заработную плату. Другими словами, как писал Дж. Б. Кларк, «свободная конкуренция стремится дать труду то, что создается трудом, капиталистам – то, что создается капиталом, а предпринимателем то, что создается функцией координирования» [5].

Й. А. Шумпетер считает предпринимателя новатором, использующим новые технологии [9]. Функция предпринимательства состоит главным образом в инновационных открытиях, создании новых изобретений или возможности для выпуска новых видов товаров, открытия новых источников сырья, рынков сбыта и т.д.

Современные исследователи не могут дать единое понятие исследуемых терминов. Это возможно объяснить многоцелевым использованием, а также в разных странах разные обычаи, традиции, устои и соответственно разные взгляды. Но обобщив основные подходы к определению и использованию указанных понятий, можно попытаться уточнить их содержание применительно к рассматриваемой области исследования.

Предпринимательство всегда способствует развитию производительных сил общества. Оно насыщает рынки товарами и услугами, а прибыль предпринимателя является мотивационный фактор этого развития, в качестве экономического стимула. Предпринимательство решает потребности общества в товарах и услугах. Согласно проведенным исследованиям известно, что чем выше уровень предпринимательства в стране, тем больше общество обеспечено товарами и услугами.

В предпринимательстве очевидно сочетание личной выгоды с общественной пользой. Поэтому наиболее правильным является следующее определение: «Предпринимательство – это инициативная и самостоятель-

ная деятельность по производству товаров или предоставлению услуг, осуществляемая под имущественную ответственность предпринимателя и основанная на сочетании личной экономической выгоды с общественной пользой» [2].

Основными признаками предпринимательства являются относительная самостоятельность предпринимателя, личная экономическая заинтересованность в результатах трудовой деятельности, личная материальная ответственность перед другими субъектами рыночных отношений, новаторство (творческий поиск), хозяйственный риск.

Развитие предпринимательства в дорожно-строительной отрасли берет свое начало в эпоху Петра I. Он сделал ставку на использование творческой инициативы и самостоятельности предпринимателей.

В 1705 г. издан Петровский указ «О делании в Москве по проезжим большим улицам мостовых из дикого камня и сборе на то с крестьян и купечества камней определенной величины», который положил начало дорожного строительства в стране. Петр I принял меры к упорядочению дорог посредством учреждения для этой цели должностей земских комиссаров, находившихся в непосредственном подчинении Камер-Коллегий и Высшей дирекции Правительствующего Сената. Земские комиссары обязаны следить за состоянием дорог и заботиться об их содержании в исправном состоянии [4, 10].

Опыт различных стран свидетельствует о том, что расцвет в дорожно-строительном комплексе совпадает с преодолением феодальной раздробленности, развитием предпринимательства в торговле и других сферах деятельности.

Первой специализированной руководящей дорожно-строительной организацией в истории дорожного дела в России стала «Канцелярия перспективной дороги», учрежденная в 1733 г. специально для надзора за строительством, ремонтом и содержанием строящейся дороги «Петербург

– Москва». Канцелярия учреждена в связи с тем, что строительство дороги превратилось в долгострой, завершение которого не предвиделось в ближайшем будущем. Так зародились элементы государственного управления в дорожно-строительной отрасли.

Для решения проблемы строительства и содержания дорог в 1786 г. создана «Комиссия о дорогах в государстве» с целью разработки правил строительства дорог в России, а также составления дорожной карты государства с обоснованием необходимости строительства дорог на различных территориях страны. Итак, можно определить наличие первых программ развития и модернизации дорожной сети в конце XVIII в., то есть начало системы перспективного планирования.

В XVIII веке был совершен прорыв в области предпринимательства, количество крупных промышленных предприятий увеличилось в 10-12 раз. Россия по некоторым экономическим показателям вышла на лидирующие позиции. В промышленности произошло разделение сфер предпринимательства на крупную промышленность и на мелкую крестьянскую и ремесленную промышленность. Крупная промышленность ориентировалась на мелкую клиентуру дворянство, царский двор, импорт за границу. А мелкая промышленность ориентировалась на широкие народные массы. Уже в те времена между мелкой и крупной промышленностью постоянно шла конкурентная борьба.

На протяжении XVIII-XIX вв. дорожные ведомства подвергались постоянным реорганизациям. С 1833 г. все дороги в стране были разделены на пять классов:

- дороги главных сообщений;
- дороги больших сообщений;
- дороги обычных почтовых сообщений из губерний в губернию;
- дороги уездных, торговых и почтовых сообщений;
- дороги сельские и полевые.

Это позволило на государственном уровне планомерно и масштабно перейти от строительства грунтовых к строительству шоссейных дорог. Благодаря этому дорожно-строительная отрасль стремительно развивалась, увеличивалась общая протяженность дорог, следовательно, увеличивалось количество строительных предприятий и развивалась система государственного управления дорожно-строительной отраслью.

Реформа в 1861 году «отмена крепостного права» способствовала интенсивному развитию частного предпринимательства в России. В это время в Петербурге появляется первый частный коммерческий банк, впервые в России начинают проходить форумы предпринимателей – первый купеческий съезд и первый Всероссийский съезд фабрикантов и заводчиков. Бурное развитие получила ведущая в современном рыночном хозяйстве форма предпринимательства: акционерно-паевая. Начинается развитие железнодорожного транспорта, дорожно-строительная отрасль находится в упадке, не хватает средств на строительство, работы ведутся только по благоустройству. Впервые в этот период закуплена дорожно-строительная техника за рубежом.

На рубеже XIX-XX вв. ведущую роль в промышленности России занимали акционерные и паевые предпринимательские структуры. Акционерные общества для осуществления своей деятельности пытались увеличить круг лиц. А в паевых предпринимательских структурах, все было наоборот, пайщики стремились ограничить круг пайщиков для установления контроля за предприятиями. Дорожно-строительная отрасль в этот период получает быстрый виток развития, в связи с появлением первых российских автомобилей возникает необходимость развития дорожной сети. Принятые в начале XX в. правительством, земствами, торгово-промышленными и финансовыми кругами меры позволили несколько увеличить протяженность сети дорог, улучшить их состояние, внедрить некоторые технологические новшества. Но, несмотря на бурное развитие про-

мышленности, наша страна отставала от западноевропейских государств по многим важнейшим экономическим и техническим показателям, в том числе и по протяженности дорожной сети.

Для повышения эффективности развития в дорожно-строительной отрасли 28 июня 1914 г. принят Закон об образовании дорожного фонда. Фонд создан за счет государственного казначейства, целью создания фонда было только финансирование строительства и капитального ремонта дорог, на текущий ремонт деньги не выделялись. Так была решена проблема государственного финансирования местных дорог.

Развитие дорожного строительства в начале XX в., образование Дорожного фонда, создание основополагающих нормативных документов, механизация дорожно-строительных работ, реализация планов строительства магистральных шоссейных дорог и соединение автогужевых дорог в единую сеть, выделение дорожного хозяйства в самостоятельную подотрасль транспортной инфраструктуры страны позволяло превратить Россию в крупнейшую дорожную державу того времени. Однако этим планам помешала осуществиться первая мировая война.

В целом предпринимательство начала XX в. можно охарактеризовать тенденциями к монополизации ведущих отраслей промышленности. В это время начинается вытеснение с лидирующих позиций мелкого и среднего предпринимательства крупными предприятиями, происходит резкое сокращение количества мелких предприятий. В период гражданской войны происходит вытеснение предпринимательства из экономической жизни страны. Марксистские убеждения пропагандировали рассматривать народное хозяйство, как одну фабрику, а собственником и предпринимателем которой являлась партия власти. Однако утверждать, что предпринимательство в те годы прекратило свое существование будет неверным. Предпринимательством продолжали заниматься многие мелкие и средние фирмы.

Новый виток развития предпринимательство получило в период НЭПа. В этот период происходит восстановление крупной промышленности, восстановление транспортной системы, поднятие и развитие производства. Государство, в период НЭПа, возродило предпринимательскую деятельность, но предпринимателей держали под своим тщательным контролем лишь для осуществления своих целей. Предпринимательскими функциями стало заниматься государство, оно заключало договор с предпринимателями, передавала ему объекты труда, в результате чего получала от него произведенную продукцию, либо деньги.

В годы НЭПа частное предпринимательство стало активно развиваться, в результате денационализации мелких предприятий и разрешение государством заниматься учредительской деятельностью. С момента официального признания частного предпринимательства началась конкурентная борьба с государственными предприятиями. В результате такой политики уже к середине 20-х годов удалось восстановить тяжелую промышленность, транспортную систему, повысился уровень сельскохозяйственного производства, выдающихся успехов добилась торговля.

Следующий этап в истории отечественного предпринимательства являлся самым длительным, он охватил период с конца 20-х до второй половины 80-х годов. В это время господствовала командно-административная система государства, предпринимательство было изгнано из российской экономики и перешло на нелегальное положение. Этот период можно назвать периодом теневой экономики российского предпринимательства. Предприниматели реализовывали свой коммерческий опыт через спекуляцию под вывеской комиссионной торговли и успешно конкурировали с государственным сектором.

В дорожно-строительной отрасли все предприятия беспрекословно подчинялись двум ведомствам: главному управлению шоссейных дорог МВД и главному дорожному управлению. В 50-е г. создается Министер-

ство автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР, в которой Гушосдор разделен на два главка: эксплуатационный (Гушосдор) и строительный (Главдорстрой). Все работы по строительству общегосударственных дорог, которые выполнял Гушосдор, перешли к Главдорстрою. Дорожные работы в этот период проводились посредством привлечения местного населения и неспециализированной техники различных предприятий [4].

Пик дорожного строительства в СССР приходится на 60-70 годы XX века. Начинается выделение значительных средств на дорожное строительство, дорожники получают современную технику, модернизируется технология строительства, начинают внедряться усовершенствованные типы покрытий.

Интенсивное развитие дорожно-строительной отрасли продолжалось в 70 – 90 г. За это время, в структуре автомобильных дорог общего пользования возросла протяженность дорог с твердым покрытием, что положительно характеризует работу дорожно-строительного комплекса.

В 1985 г. в Советском союзе началась перестройка, в экономической программе которой был переход к рыночным отношениям. В период перестройки необходимо было пересмотреть и коренным образом изменить суть многих социально-экономических категорий, таких, как форма собственности, планирование, управление производственными отношениями, психология личности и общества.

В 1987 г. вышел Закон об индивидуальной трудовой деятельности положивший начало формированию нового российского предпринимателя.

В начале 90-х г. сделаны первые шаги в области становления рыночных отношений в экономике. В дорожной отрасли поставлена задача: добиться финансирования отрасли из целевых внебюджетных источников, т.е. создания дорожного фонда за счет различных налогов с владельцев автотранспорта и пользователей дорог. Работа по внедрению нового про-

агрессивного источника финансирования дорожной отрасли велась комплексно, и в итоге 18 октября 1991 года принят закон «О дорожных фондах РСФСР» [1].

Государство помогало осуществить переход к рыночным отношениям, было выпущено огромное количество законов, регулирующих права предпринимателей и механизмы формирования предпринимательской активности. Так была сформирована юридическая среда для развития предпринимательства. Изменения в правовой сфере повысили активность создания предприятий в России.

В процессе перехода к рыночным отношениям осуществлялась приватизация государственной собственности в промышленности, торговле, строительстве, в сфере услуг и др. Попытки освободить цены в условиях сохранявшейся предельной монополизации привели к резкому скачку цен. И фактически большинство граждан остались в стороне от процесса приватизации. Предприятия захватывались узким кругом состоятельных лиц, частными банками, иностранцами и преступными группами. Рост малых предприятий в это время существенно снизился.

Приватизация государственной собственности ухудшила положение страны. В результате приватизации реальный доход граждан значительно снизился, упала мотивация труда, увеличилось финансовое расслоение граждан, усилилась угроза массовой безработицы.

На данный момент предпринимательство в России развивается недостаточными темпами для удовлетворения потребностей экономики в ближайшем будущем. Дорожно-строительная область в настоящее время представляет собой единый производственно-хозяйственный комплекс, включающий все автомобильные дороги общего пользования Российской Федерации и огромное количество учреждений и предприятий различных форм собственности. Развитие дорожно-строительной отрасли способствует освоению новых территорий, развитию территориально-

производственных комплексов, развитие инфраструктуры и улучшению экономического положения страны.

Выводы:

1. На разных этапах развития предпринимательства в дорожно-строительной отрасли в качестве движущих сил по модернизации и развитию выступали, как технические, так и социально-экономические, исторические и политические факторы. При этом наблюдается скачкообразность развития, связанная с коренными изменениями политической и экономической ситуации в стране.

2. Структура управления дорожно-строительной отраслью в процессе развития усложнялась и совершенствовалась, постепенно формируя современный рынок дорожно-строительных работ.

3. Стратегическое планирование развития дорог эпизодически прослеживается на длительном историческом промежутке. Существенную роль в этом вопросе играет государство, которое определяет государственные приоритеты развития дорожной отрасли, одновременно сочетающиеся с возможностями местного регулирования с учетом региональных особенностей.

4. Деятельность любого предприятия протекает в условиях конкуренции между товаропроизводителями. Именно конкурентная рыночная среда может создать наиболее благоприятные условия для экономического развития.

Литература

1. Закон РФ «О дорожных фондах в Российской Федерации» от 18.10.1991 №1759-1 в ред. Федерального закона от 05.08.2000 №118-ФЗ (ред 24.03.2001) (с изм., внесенными Федеральным законом от 27.12.2000 №150-ФЗ).
2. Бычков В.П. Предпринимательская деятельность на автомобильном транспорте. – СПб.:ПИТЕР, 2004. – 448 с.
3. Валигурский Д.И., Правдин Д.И. и др. Рыночное предпринимательство и практика регулирования. М.: ИКЦ «Маркетинг» , 1995. – 245с.
4. Дороги России. Исторический аспект. / Под общей редакцией А.А. Надежко – М.: КРУК, 1996 – 408 с.

5. Кларк Дж. Б. Распределение богатства. М.:1994. – 435с.
6. Лапуста М.Г. Предпринимательство. М.: Инфра – М, 2002. – 224с.
7. Маршал А. Принципы экономической науки. М.:1984. Т.2. – 310с.
8. Смит Адам. Исследования о природе и причинах богатства народов. В 2-х томах. Т.1.М.: МП «ЭКОНОВ», 1993. – С.79-396.
9. Шумпетер Й. Теория экономического развития. М.: Прогресс, 1982. – 455с.
10. Титко В.В. Вехи дорожного строительства // [ttp:// www. rosavtodor. ru/ shownewsn.php?id=653](http://www.rosavtodor.ru/shownewsn.php?id=653)