

управления транспортным процессом (внесения корректив в стандартный план рейса с целью увеличения уровня ТЧЭ). Анализ статистики качественно исполненных рейсов и выявление отклонений, которые не зависели от управленца, позволяет определить резерв, который должен быть заложен на этапе планирования при бюджетировании, а уж тем более при оперативном планировании.

В целом можно заключить, что система планирования изменилось не сильно, скорее претерпела изменение функция цели. ТЧЭ пришел на смену себестоимости, валовой производительности, рентабельности, т.к. заключил в себе эти показатели и объединил их. На данный момент ТЧЭ является одним из наиболее простых в расчете комплексных экономических показателей, позволяющих адекватно оценить эффективность рейса или эффективность того или иного управленческого решения принимаемого во время движения судна.

**С.В. Костров**  
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

## **КОМБИНИРОВАННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ КАК СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ФАКТОР РАЗВИТИЯ ВОДНОТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ**

В середине XX века сформировались общие теоретические представления о сущности конкуренции и её основных моделях: совершенной, монополистической, олигополистической конкуренции и чистой монополии. Их анализ позволяет утверждать, что конкуренция является необходимым и важнейшим элементом рыночного механизма, но сами ее формы далеко не одинаковы на различных рынках и в различных рыночных ситуациях [1]. Это существенно влияет на поведение предприятий при принятии решений относительно цен, объема производства продукции и других параметров экономической деятельности.

Конкурентоспособность организации связывается с характеристиками рынка, высокой производительностью, низкими затратами, что в целом и является «ключом к успеху».

Для научных и практических целей имеет смысл также учитывать различие между конкурентоспособностью и компетентностями, т.е. областями специализации организации. В связи с этим выделяются обычно пять типов компетентностей, позволяющих сформировать цепочку ценностей организации: ресурсы, способности персонала, коммуникации, инновации, организационные возможности.

Эти компетентности, рассматриваемые как стратегические факторы конкурентоспособности позволяют предприятию эффективно конкурировать с другими организациями и выполнять качественное удовлетворение потребностей клиентов. В связи с этим Майкл Портер выделяет и исследует в рыночной среде угрозы и влияние следующих конкурентных сил: новых конкурентов, товаров заменителей, производство которых основано на другой технологии, потребителей, поставщиков и конкуренцию среди последних.

Цепочка ценностей охарактеризована Майклом Портером как набор взаимосвязанных видов деятельности – от первичных до конечных, которые бизнес-единица осуществляет сама и во взаимодействии со своими поставщиками, заказчиками и другими партнерами по бизнесу.

Это в равной степени относится и к услугам транспортной сферы

Компетентностный и инновационный подход к формированию конкурентоспособности организации показан Коноваловым М.С. [2], где приведена диаграмма Гро-

ува «Шести сил с десятикратной силой (мощностью)», развивающая модель М. Портера [3].

В качестве особой, шестой силы выделена вероятность того, что продукцию (изделие, услугу), можно создавать другим, инновационным способом. Разделяя данную позицию Э. Гроува, можно подчеркнуть, что на транспорте это использование логистического подхода, благодаря которому посредством целенаправленной политики осуществляется интеграция усилий участников сквозного процесса перемещения грузов и пассажиров и создается комбинированная система перевозок.

При этом инновационная деятельность в сфере развития комбинированных перевозок должна сопровождаться как поиском инновационных технических решений (по материалам, энергии и т.п.), так и инновационных технологий перевозок и управленческих решений, включая логистические решения по конкурентному взаимодействию (кооперации) видов транспорта в проектируемой транспортно-логистической системе.

Инновации и логистическое взаимодействие (кооперация) участников комбинированных перевозок становятся дополнительными реальными силами конкурентного развития отрасли.

В результате, в стратегическом плане привлекательность транспортной отрасли может быть представлена следующей схемой (см. рис. 1).

В современной экономической науке сложилось вполне определенное представление об особенностях и показателях оценки эффективности работы транспорта, конкурентоспособности его предприятий и продукции, которое вместе с тем требует развития [4].



Рис. 1. Стратегические факторы привлекательности транспортной отрасли на основе модели М. Портера

\*дополнено автором

Во-первых, при перевозке грузов продолжается процесс товарного производства в пределах процесса обращения и для процесса обращения, благодаря которому мате-

риальные ресурсы и готовя продукция промышленности становятся доступными для потребителей.

Во-вторых, последнее десятилетие произошел качественный сдвиг, заключающийся в переходе от ориентации на мобильность грузов и людей к ориентации на доступность. В силу инфраструктурной природы транспорта для потребителей важны не объемные показатели или показатели эффективности перевозочной работы, а качество транспортных услуг, транспортная доступность.

В-третьих, транспорт страны, пройдя за время рыночных реформ фазу активной реструктуризации, распался на множество частей и подошел к новой фазе, фазе трансформации. Иначе говоря, после того, как стало затруднительным на рынке конкурировать за клиента в силу возрастания транзакционных издержек и дробления транспортных потоков и добиваться экономической выгоды в одиночку, актуальной стала задача мобилизации предприятиями видов транспорта, ресурсов всех видов, для удовлетворения возрастающих требований рынка к качеству и эффективности перевозок на основе их взаимодействия.

В-четвертых, ретроспективный анализ показал, что в экономике активно идет органическое сращивание транспорта с обслуживаемыми сферами – экономикой, социальной сферой, транспорт превращается в звено единой системы производства, перемещения, распределения. Новый подход к транспорту в период его трансформационных изменений, как к составной части более крупной системы, привел к необходимости рассматривать его в разных аспектах. С точки зрения изучения эффективности работы отдельных видов транспорта и их взаимодействия с клиентами, важен не способ перевозки и даже не вид транспорта, а вовремя и в сохранности доставленный объект – груз, пассажир.

В этой связи немаловажен опыт зарубежного водного транспорта. В условиях обострения конкурентной борьбы в сфере контейнерных перевозок на водном транспорте Германии, в последние годы, ведется поиск эффективных технических, информационно-технологических и организационных решений, определяющихся конъюнктурой рынка транспортно – логистических услуг. Одновременно усиливается взаимодействие судоходных компаний с железной дорогой и автомобильными предприятиями, формируются системы транспортных коридоров с установлением единых ставок за пользование. В этой связи особое внимание уделяется совместной работе видов транспорта по организации контейнерных и паромных перевозок [5, 6, 7].

Такая практика начинает получать развитие и на водном транспорте России. В частности в Поволжье по инициативе правительства республики Татарстан в настоящее время идет создание многофункциональной (мультиmodalного) транспортного узла в Свияжске, который призван объединить усилия практически всех видов транспорта для организации отправления и прибытия грузов в рамках международного транспортного коридора «Север-Юг».

Значительные усилия по консолидации потоков и сквозной доставке генеральных грузов с участием внутреннего водного транспорта проводят компании Нижегородской и Самарской областей. В Н.Новгороде предпринимается попытка организовать совместную деятельность автотранспортных, судоходных и железнодорожных компаний на круглогодичном маршруте доставки контейнеров между пунктами Н.Новгород – Санкт-Петербург. Однако мультиmodalная доставка сопряжена с определенными трудностями: отсутствие флота требуемых параметров (по скорости и грузоподъемности) и современных грузовых терминалов, а также неразвитость организационных и коммерческо-правовых отношений между субъектами комбинированной транспортной системы.

Согласованное развитие всех элементов транспортной инфраструктуры требует использования наиболее эффективных методов и инструментов управления интеграционной деятельностью, среди которых особое место занимает кооперация. Кооперация субъектов рынка в форме сотрудничества и партнерства, как показывают иссле-

дования, является эффективным способом взаимодействия в системе рыночных межфирменных отношений в сфере и транспорта.

Основные задачи комбинированной системы перевозок с этих позиций в интегрированном виде могут быть определены шестью составляющими, или правилами логистического управления [8, 9]: объект (товар или пассажир), в необходимом количестве должен быть доставлен в нужное время, в нужное место, с надлежащим качеством и с приемлемыми затратами (издержками). Следовательно, основными показателями и критериями эффективного управления комбинированными перевозками должны быть: полнота доведения материально-транспортного потока через систему до потребителя за установленное время, уровень издержек, явных или не явных, качество транспортного обслуживания, а именно время, надежность, сохранность, безопасность, гибкость, сервис.

В результате, концептуальная схема формирования потребительских характеристик комбинированных перевозок будет определяться моделью, представленной на рис. 2. Отличие данной модели от существующих состоит в том, что потребительские свойства комбинированных перевозок формируются не только под влиянием внутренних составляющих – качества функционирования транспортных подсистем [10], но и с учетом изменения параметров внешней среды и особенностей взаимодействия участников сквозного транспортного процесса – видов транспорта. К этому добавляются институциональные и инновационные изменения системы комбинированных перевозок.

На этой основе обеспечивается конкурентоспособность системы комбинированного транспорта, как ее сравнительное преимущество по отношению к другим транспортным системам.

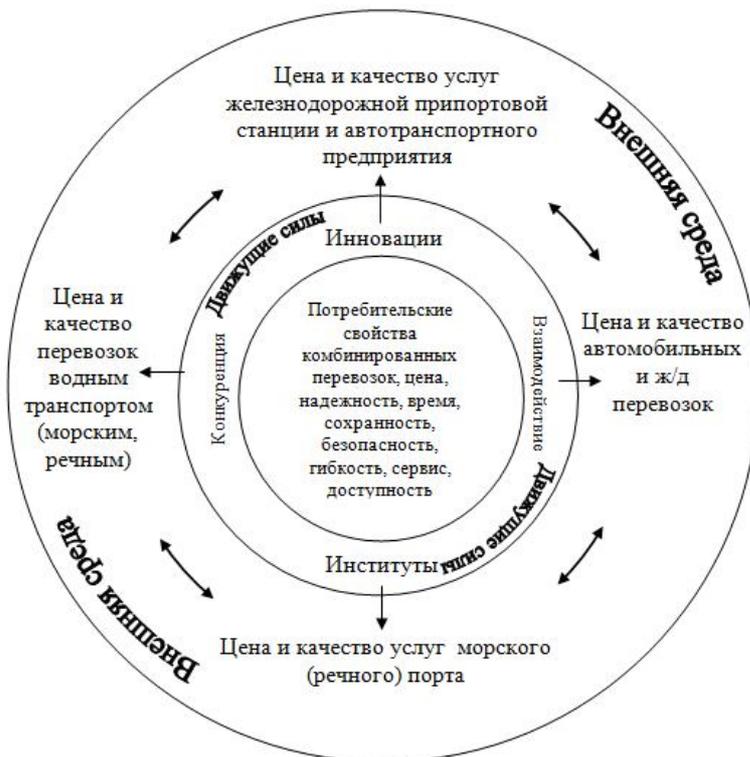


Рис. 2. Концептуальная модель формирования конкурентных потребительских свойств комбинированных перевозок

Конкурентоспособность системы комбинированных перевозок (продукции и ее организационной системы) определяется не только рыночными характеристиками каждого из предприятий, но и их ключевыми компетенциями на всех этапах жизненного цикла системы и стадиях транспортировки. В связи с этим, основываясь на теоретических положениях «сквозной диагностики» конкурентоспособности комбинированного транспорта, как горизонтального кластера, это реальная и потенциальная способность организационной системы, а также имеющейся у нее для этого возможность предоставлять транспортные услуги, которые по ценовым и неценовым характеристикам в комплексе являются более привлекательными для потребителя, чем продукция (транспортные услуги) конкурентов, и позволяют обеспечивать устойчивые показатели работы и темпы развития, в том числе за счет использования ценовых (тарифных) преимуществ, надежности и экологичности водного транспорта.

#### Список литературы:

- [1] Азоев А., Челенков Ч.А. Конкурентоспособность фирмы. – Г – М.: 2001. – 256 с.
- [2] Коновалов М.С. Организационно-экономические аспекты развития воднотранспортной системы в условиях инновационной экономики./ Монография. Под общей ред. В.Н.Кострова, Н.Новгород: Меркурий, 2009. – 260 с.
- [3] Портер М. Конкуренция. – М.: Вильямс, 2-е изд. – 2006. – 608 с.
- [4] Персианов В.А., Федоров Л.С., Мухаметдинов И.Б. Общий курс транспортной логистики, - КноРус, 2011. – 312 с.
- [5] Костров С.В. Маркетинговые и организационно-экономические проблемы развития скоростных перевозок на водном транспорте в современных условиях // Труды конгресса международного научно-промышленного форума «Великие реки – 2010». – Н. Новгород, 2010. – / 0,26 п.л. / с. 199–201.
- [6] Митрошин С.Г. Инновационные технологии – основа развития речного транспорта в XXI веке / Минеев В.И., Ефремов Н.А., Костров В.Н., Этин В.Л., Митрошин С.Г. // «Речной транспорт (XXI век)», № 6 (42), 2009. – С. 34–39. Поставить в зарубежный тр
- [7] Минеев В.И., Ефремов Н.А., Костров В.Н., Этин В.Л., Митрошин С.Г. Инновационные технологии – основа развития речного транспорта в XXI веке // Речной транспорт (XXI век), №6 (42), 2009. – С. 34–39.
- [8] Сергеев В.И., Дыбская В.В., Зайцев Е.Н., Стерлигова А.Н. Логистика. Полный курс МВА. – М.: ЭКСМО, 2008. – 944 с.
- [9] Куренков П.В. Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении. Экономика. Логистика. Управление / П.В. Куренков, А.Ф. Котляренко. – Самара: СамГАПС, 2002. – 636 с.
- [10] Веселова Ю.В. Экономическая оценка качества экспортных перевозок в железнодорожно-водном сообщении : автореф. дис. ... канд. экон. наук: – Самара, 2006. – 22 с.

**В.А. Лобанов**  
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

## ЛЕДОВАЯ ХОДКОСТЬ ТАНКЕРА ПРОЕКТА RST-27

За последнее десятилетие отечественный флот пополнился новыми грузовыми судами смешанного река-море плавания. При этом некоторые серии, поднадзорные Российскому морскому регистру судоходства (РМРС), имеют в обозначении класса символ ледовой категории (ледовый класс). РМРС присваивает судну ледовый класс, руководствуясь критерием прочности корпусных конструкций и элементов движительно-рулевого комплекса, однако рекомендует поднадзорным ему судам иметь специальный регламентирующий документ – Свидетельство о допустимых условиях ледового плавания судна [5]. Свидетельство, выдаваемое по заявке судовладельца, призвано конкретизировать весь комплекс основных ледовых качеств судна и уточнить