

*В.Н. Костров, А.А. Никитин, С.В. Костров, С.Е. Андреев*  
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

## **ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ КОНКУРЕНТНОЙ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА НА ОСНОВЕ КОНЦЕПЦИИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ**

В рамках настоящего доклада авторами сконцентрировано внимание на фундаментальном факторе роста национальной экономики – факторе усиления глобальной конкуренции, охватывающей рынки товаров, услуг, капитала и прочих сфер экономики. В Транспортной стратегии отмечается, что «...началась структурная перестройка мирового хозяйства, связанная с изменением баланса между экономическими центрами, возрастанием роли региональных экономических союзов, ожидаемым распространением новых технологий. Это влечет за собой изменение национальных и мировых грузо- и пассажиропотоков, рост требований к качеству транспортного обслуживания, безопасности и устойчивости транспортной системы. необходимость существенного повышения конкурентоспособности российской водно-транспортной системы, что особенно важно в связи с вступлением России в ВТО[1].

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии страны. Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Транспорт играет важную роль в развитии конкурентных преимуществ страны с точки зрения реализации ее транзитного потенциала. Доступ к безопасным и качественным транспортным услугам определяет эффективность работы и развития производства бизнеса и социальной сферы, развитие международного сотрудничества.

Россия располагает всеми современными видами транспорта, размещение и структура ее транспортных коммуникаций в целом отвечают современным внутренним и внешним транспортно-экономическим связям страны, но нуждаются в существенном совершенствовании.

Ежедневно по транспортным коммуникациям России всеми видами транспорта в 2013 году перевозилось 58,6 млн. пассажиров и 29,3 млн. тонн грузов.

Транспортные предприятия постепенно адаптируются к новым условиям хозяйствования. Однако многие вопросы работы и развития транспорта в условиях формирования рыночных отношений пока не получили удовлетворительного решения.

Исследования авторов показали, что общие теоретические представления о сущности конкуренции и её основных моделях: совершенной, монополистической, олигополистической конкуренции и чистой монополии, сформировались еще в середине XX века. 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. 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, то есть областями специализации организации. В связи с этим выделяются обычно пять типов компетентностей, позволяющих сформировать цепочку ценностей организации: ресурсы, способности персонала, коммуникации, инновации, организационные возможности [2,3].

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 собственному решению и видов транспорта в проектируемой транспортно-логистической системе.

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

В ряду основных недостатков российского транспорта следует выделить технический уровень и неудовлетворительное состояние его производственной базы. К примеру, технический флот государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства изношен на 85 процентов, а износ коммерческого флота составляет 75 процентов. К 2020 году подлежит списанию 85–90 процентов судов.

В настоящее время износ основных производственных фондов составляет на железнодорожном транспорте – 60 процентов, на морском – 34 процента, на внутреннем водном – 66 процентов, на автобусном – 51 процент, грузовом автомобильном – 50 процентов, на воздушном – 50 процентов.

Одной из наиболее значимых является проблема несбалансированности развития единой транспортной системы России. Она включает в себя 3 наиболее важных составляющих [1].

Первая – это диспропорции в темпах и масштабах развития разных видов транспорта. Наиболее яркий пример – значительное отставание развития внутреннего водного транспорта, высокие темпы роста автомобилизации.

Вторая – это недостаточное развитие существующей транспортной инфраструктуры, наиболее остро проявляющееся в несоответствии уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки, в количестве региональных и местных аэропортов, а также в наличии многочисленных «узких мест» на транспортных направлениях и стыках отдельных видов транспорта.

Третья – это территориальная неравномерность развития транспортной инфраструктуры.

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, определяющих конъюнктуру 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 [6].

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 (мультимодального) 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 Нижнем Новгороде предпринимается попытка организовать совместную деятельность автотранспортных, судоходных и железнодорожных компаний на круглогодичном маршруте доставки контейнеров между пунктами Нижний Новгород-Санкт-Петербург. Однако мультимодальная 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 [4,5].

Согласованное развитие всех элементов транспортной инфраструктуры требует использования наиболее эффективных методов и инструментов управления интеграционной деятельностью, среди которых особое место занимает коэволюция [7].

Под термином коэволюция понимается совместная эволюция двух или нескольких систем, объединенных позитивными обратными связями. В данных системах прослеживается четкая взаимосвязь, при которой развитие одной системы стимулирует к развитию другую систему, которая, в свою очередь, снова влияет на первую, т.е. наблюдается цикличность взаимовлияющих компонентов. Кроме того, замечено, что за счет коэволюции возможно формирование так называемых «быстрых эволюционных лавин» – скачков в развитии, что как раз важно в реализации экономических проектов [7].

Также это проявляется на транспорте при формировании комбинированных, смешанных систем доставки грузов и пассажиров. Синергетика таких систем проявляется прежде всего в том, что маркетинговые потребительские свойства комбинированных перевозок формируются не только под влиянием внутренних составляющих, но с учетом изменений в параметрах взаимодействия участников сквозного транспортного процесса. К этому добавляются общие институциональные и инновационные изменения единой системы перевозок, которые требуют соответствующего программирования.

Существует закономерность. Чем выше уровень сложности системы, тем выше степень ее неустойчивости и подверженности кризисам. Именно поэтому в современном мире для социально-экономических систем, находящихся на различном уровне развития, принцип коэволюционной динамики прогнозирования становится наиболее перспективным механизмом для исследования и реализации проектов на практике.

Наука синергетика предлагает механизмы существенного снижения трудозатрат на достижение поставленных целей за счет применения принципа резонансного влияния. С ее помощью можно реализовать идею формирования сложных и стабильно работающих социально-экономических систем путем их формирования за счет интеграции более простых эволюционирующих элементов (подструктур).

Обычно, параметр коэволюционного развития систем в настоящее время модно применять лишь в биологии, откуда он и просачивается в научную литературу по другим направлениям. Относительно экономических систем, этот принцип является крайне редко применимым, а в сфере экономики транспорта не встречается вообще, что на наш взгляд кажется недопустимым упущением.

В современном мире характерной особенностью массовых грузовых перевозок является их высокий уровень монополизации. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года говорит, что “основой функционирования и развития рынка транспортных услуг является конкуренция независимых негосударственных операторов”. Чаще всего конкуренция присутствует как неотъемлемая часть рыночной экономики.

Однако она может вызвать и отрицательные процессы. В частности, рыночная диффракция в результате конкурентной борьбы может привести к ущемлению прав потребителей нерациональному расходованию ресурсов и прочим неблагоприятным факторам. Кроме того, конкуренция внутри каждого вида транспорта часто носит еще и демпинговый характер, особенно в случае чрезмерности предложений на рынке.

В свою очередь применение принципов логистики и коэволюционного развития может переводить конкуренцию между разными видами транспорта из области противодействия в область взаимодополняемости. Плюс к этому фактору взаимодействие и координация в деятельности транспортного комплекса должны регулироваться и дополняться государством, в том числе в рамках государственно-частного партнерства (ГЧП). В итоге может быть получена максимальная эффективность синергетики транспортных подсистем.

**Список литературы:**

- [1] Гарахина И.В., Волгина Т.М., Гадеева А.С., Кузнецова А.С. Аналитический обзор проблем, связанных с развитием транспортного комплекса в России// Вестник ВГАВТ.
- [2] Коновалов М.С. Организационно-экономические аспекты развития водно-транспортной системы в условиях инновационной экономики: монография/ М.С. Коновалов; под общ. ред. В.Н. Кострова. – Н.Новгород: Меркурий, 2009. – 260 с.
- [3] Портер М. Конкуренция/ М. Портер.- 2-е изд. – М.:Вильямс, 2006. – 608 с.
- [4] Костров С.В. Маркетинговые и организационно-экономические проблемы развития скоростных перевозок на водном транспорте в современных условиях /Костров С.В.// Труды конгресса “Великие реки – 2010”. Н.Новгород, 2010. –С. 199–201.
- [5] Инновационные технологии – основа развития речного транспорта в XXI веке/ В.И. Минеев, Н.А. Ефремов, В.Н. Костров, В.П. Этин, С.Г. Митрошин// Реч. Трансп. (XXI в.). – 2009. – №6(42). –С. 34–39.
- [6] Полный курс МВА/ В.И. Сергеев, В.В. Дыбская, Е.Н. Зайцева, А.Н. Стерлигова. – М.: ЭКСМО, 2008. -944 с.
- [7] Галушкин А.В., Костров В.Н., Самарина А.Ю. Организационно-экономические аспекты синергетики транспортных систем/ Вестник транспорта Поволжья, №3(45). - 2014 – с. 51–53.

*С.И. Марушенкова, В.В. Цверов*  
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

**ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ИЗМЕНЕНИЯ ОПЕРАТИВНОСТИ  
СНАБЖЕНИЯ СМЕННО-ЗАПАСНЫМИ ЧАСТЯМИ  
И НАВИГАЦИОННЫМИ МАТЕРИАЛАМИ  
НА ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ  
РАБОТЫ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА**

Эксплуатационные показатели рассчитывают с большой дифференциацией в зависимости от назначения и потребности пользователей. Выделяются показатели: плановые и фактические; рассчитываемые за месяц, квартал, навигацию и за ряд лет; по видам, типам флота и отдельным группам судов; по видам перевозок (сухогрузов, нефтегрузов); по отдельным пароходствам, группе пароходств, министерству. При этом анализ литературных источников [1, 2, 3, 4, 5 и др.] показал, что вопрос влияния снабжения на эксплуатационные показатели работы речного транспорта ранее не рассматривался.

В качестве критерия уровня оперативности снабжения запчастями и материалами может использоваться продолжительность выполнения заявки на пополнения запаса материалов и сменно-запасных частей.

Исследования показали, что оперативность снабжения влияет на следующие показатели работы речного флота: валовую производительность, грузооборот, эксплуатационно-экономический показатель, своевременность доставки и выдачи груза получателям, техническую и коммерческую скорости, коэффициент эксплуатационной готовности, коэффициент использования времени на ход с грузом, продолжительность оборота и др. Также оперативность снабжения влияет на некоторые эксплуатационные показатели работы портов: продолжительность технических и технологических операций портового обслуживания до и после грузовых работ и интенсивность грузовой обработки и др.

Следует отметить, что при расчете фактических показателей эксплуатации речного транспорта влияние уровня оперативности снабжения учитывается, но аналитические зависимости расчета этих показателей при планировании и моделировании