



УДК 656.62

А.А. Никитин, к.т.н., доцент ФГБОУ ВО «ВГУВТ»
С.В. Костров, к.э.н., магистрант ФГБОУ ВО «ВГУВТ»
Д.Н. Сухарев, соискатель ФГБОУ ВО «ВГУВТ»
603950, Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а.

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ КОМБИНИРОВАННЫХ СИСТЕМ ПЕРЕВОЗОК НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Ключевые слова: водный транспорт, комбинированные перевозки.

Рассмотрено современное состояние транспорта в целом и комбинированных транспортных систем. Сформулированы основные концептуальные положения по формированию и развитию комбинированных систем перевозок на водном транспорте.

Комбинированные перевозки – наиболее сложный и один из стратегически важных видов транспортной деятельности. При комбинированных перевозках нивелируются отдельные недостатки видов транспорта, позволяя за счет использования преимуществ каждого из них снижать транспортные издержки, сокращать сроки доставки, повышать качество и надежность обслуживания предприятий и населения. На водном транспорте это достигается также за счет комбинированного использования морских и речных коммуникаций и организации бесперевалочных перевозок в судах смешанного плавания.

На начало девяностых годов прошлого века большинство грузовых перевозок осуществлялось с участием двух и более видов транспорта. Виды транспорта дополняли друг друга как на грузовых, так и на пассажирских перевозках. Рациональный баланс в использовании и развитии всех видов транспорта поддерживался административными и бюджетными методами. Широкое распространение получили перевозки контейнерных грузов в смешанных сообщениях.

После перехода к рыночным отношениям в нашей стране совместная перевозочная деятельность видов транспорта сократилась, что особенно проявилось в сфере автомобильного, внутреннего водного и железнодорожного транспорта. Однако это не соответствует общегосударственным интересам развития транспортной отрасли – повышению уровня и качества транспортной обеспеченности экономики и населения приречных регионов и включения в работу международных транспортных коридоров.

В транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. определено, что удельные транспортные издержки в цене конечной продукции должны быть снижены на 15% (сегодня они в РФ в среднем составляет 20%, а в странах со сбалансированной экономикой – около 7–10%). Коммерческая скорость движения грузовых потоков предположительно должна вырасти практически в два раза, т.е. до 1000 км в сутки. Это требует коренной перестройки в работе отечественного комплекса, развития направлений деятельности, обеспечивающих достижение поставленных перед отраслью задач.

В России до настоящего времени существует точка зрения, что внутренний водный и железнодорожный виды транспорта могут быть наиболее эффективно использованы только при перевозках массовых видов грузов. Действительно, в таких странах, как США, Канада, Китай массовые грузы также резко доминируют в структуре перевозок. Однако в

европейской практике внутренний водный транспорт и железные дороги все больше переориентируются на перевозку немассовых видов грузов, диверсифицируя технологии для повышения эффективности перевозок и включения их в систему комбинированного транспорта.

В настоящее время в развитых странах все больше внимания уделяется внедрению комбинированных систем с участием водного транспорта и совершенствованию его взаимодействия с другими видами транспорта, в том числе за счет применения новых транспортных средств и технологий товародвижения, последовательному переходу на перевозки по сквозным схемам с предоставлением пользователям комплексных услуг («услуг в пакете») [1, 2].

Анализ зарубежного опыта, особенностей развития воднотранспортного комплекса со всей очевидностью показывает, что внутренний водный транспорт как совокупность внутренних водных путей, портов, речных судов и судов смешанного «река-море» плавания во взаимодействии с судостроением и другими сферами его ресурсной базы является мощным ресурсом обеспечения устойчивого развития национальных экономик и пользуется на всех уровнях управления все возрастающим вниманием как бизнес сообщества, так и государства [2, 3].

Развитие эффективного комбинированного транспорта с использованием потенциала внутренних водных путей должно осуществляться с учетом следующих положений:

1. Рыночная экономика, вследствие неопределенности и нестабильности факторов внешней среды объективно требует от предприятий транспорта дополнительных усилий для разработки и внедрения прогрессивных маркетинговых идей и инновационных решений в сфере сквозных перевозок.

2. В своем развитии комбинированные системы перевозок должны формироваться на комплексной основе с учетом влияния как традиционных движущих сил рынка, так и в результате влияния инноваций, кооперации и интеграции усилий участников, учета взаимозависимости и взаимосвязи между составными звеньями и элементами, множественности их функции в комбинированной транспортно-логистической системе.

3. На стратегических и социально значимых направлениях развития комбинированных перевозок названные факторы должны дополняться поддержкой государства, в том числе его участием в рамках государственно-частного партнерства.

4. Стратегия роста комбинированных перевозок должна быть поддержана стратегиями сегментации и усиления интеграционных связей как в развивающихся, так и в новых сегментах с учетом изменяющихся потребностей грузовладельцев и ресурсных возможностей водного транспорта.

За рубежом логистическая или синергетическая эффективность взаимодействия хозяйствующих субъектов в системе «производство-транспорт-распределение» осознанно и последовательно, развивается при поддержке государства [1, 2]. Ведущие страны мира развивают системообразующие сектора (связь, информатику, инфраструктуру, транспорт, логистику), включая контейнеризацию и организацию комбинированных бесперегрузочных сообщений (интермодальных и мультимодальных), задачи которых в интегрированном виде определяются шестью составляющими, или правилами логистического управления: объект (товар или пассажир), в необходимом количестве должен быть доставлен в нужное время, в нужное место, с надлежащим качеством и с приемлемыми затратами (издержками).

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 [2, 3].

Комбинированная система перевозок должна проектироваться с учетом совокупности конкурентных преимуществ (выгод), оцениваемых комплексом

взаимосвязанных потребительских свойств (показателей), формируемых на основе согласованного взаимодействия хозяйствующих субъектов с учетом оптимизации процессов транспортно-логистического обслуживания (рис. 1). Нами предложена организационно-экономическая модель формирования конкурентных преимуществ комбинированных перевозок, представленная на рис. 2. При этом существенную роль здесь играют формы и способы стратегического взаимодействия звеньев и элементов системы комбинированных перевозок – видов транспорта и их предприятий, грузовладельцев. Это относится как к глобальным, так и к межотраслевым и региональным рынкам товаров и услуг.

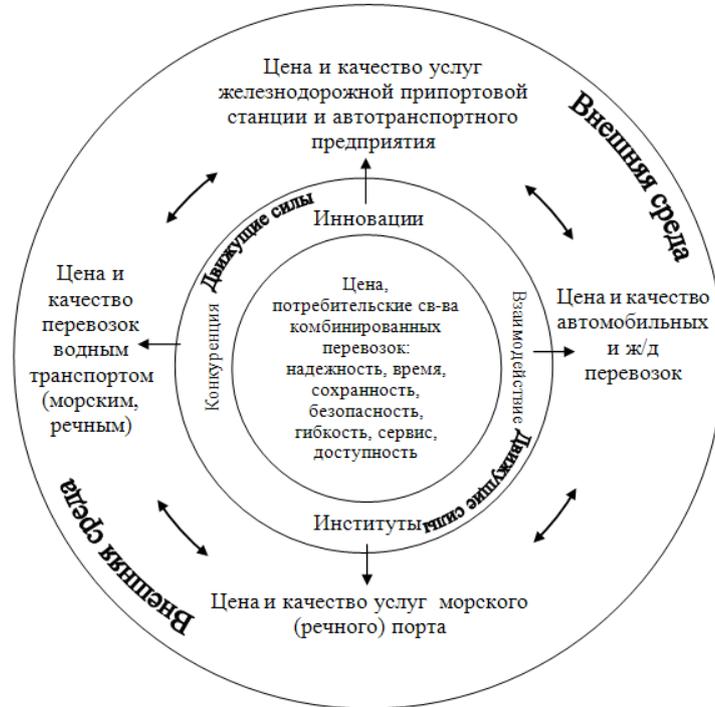


Рис. 1. Концептуальная модель формирования конкурентных потребительских характеристик комбинированных перевозок

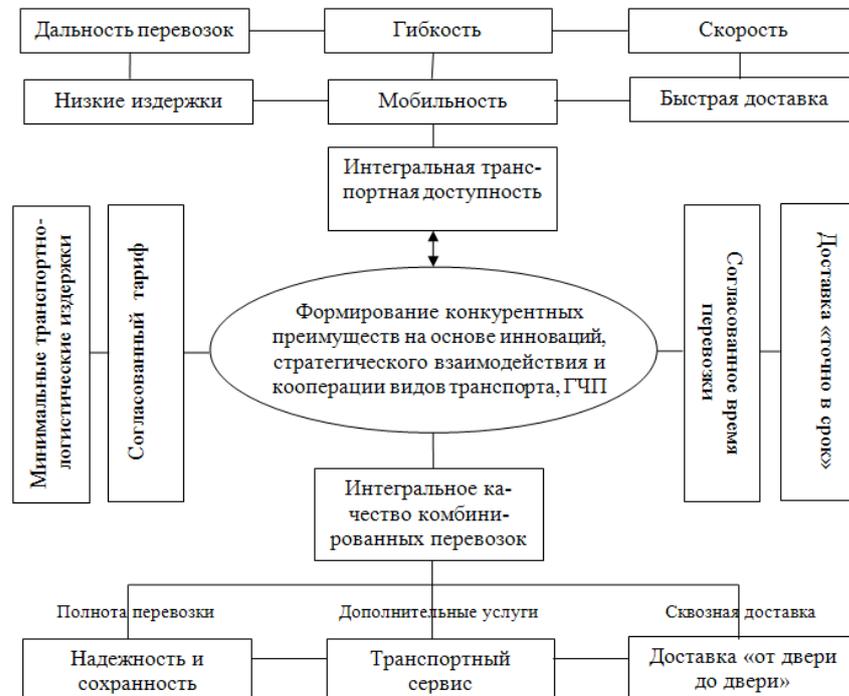


Рис. 2. Система конкурентных преимуществ современных комбинированных перевозок

Формирование в системе комбинированных перевозок стратегических альянсов рассматривается нами как конкурентная стратегия взаимодействия видов транспорта. При этом под конкурентной стратегией понимается технологический и инновационный арсенал участников, а также совокупность конкурентных действий, с помощью которых профессиональные деятели рынка стремятся добиться выполнения своими компаниями стратегических целей.

Эффективное стратегическое взаимодействие субъектов комбинированного транспорта требует обоснования наиболее экономически целесообразных форм кооперации. С одной стороны, на конкурентном рынке коллективные действия определяются рыночными факторами, а с другой, для повышения конкурентоспособности требуется усиление интегральных связей.

Выполненный нами анализ научной литературы показал, что какой либо специальной организационно-правовой формы или договора для стратегических альянсов не существует ни в одной стране [3]. При этом рассматриваются четыре их типа: устная договоренность, письменное соглашение, совместное предприятие, некоммерческие союзы (ассоциации).

Нами предлагается концепция гибкого управления стратегическим взаимодействием участников рынка комбинированных перевозок. То есть, сначала целесообразен этап устных, а затем письменных соглашений, в том числе по формированию совместных предприятий в рамках государственного частного партнерства. При этом эффективность последних должна быть обоснована экономическими расчетами и поддержана нормативно-правовым обеспечением с учетом уровня развития системы комбинированных перевозок. Последнее условие является важным для единого понимания целей и правил сотрудничества объединяющихся компаний.

Список литературы:

- [1] Государственное регулирование на транспорте : учебное пособие для вузов / под ред. В.Н. Кострова, А.И. Телегина. Изд. 3-е, исправ. и доп. – Н. Новгород: Изд-во Волго-Вятской академии гос. службы, 2007. – 464 с.
- [2] Отечественная практика и зарубежный опыт государственного регулирования в транспортном комплексе: монография / В.Н. Костров, А.И. Телегин, А.О. Ничипорук, В.Н. Бутченко, С.В. Костров, А.П. Матвеев, Д.Н. Сухарев; под общей редакцией проф., д.э.н. В.Н. Кострова, проф., д.т.н. А.И. Телегина. – Н. Новгород: Изд-во ФГБОУ ВО «ВГУВТ», 2015. – 284 с.
- [3] Костров, С.В. Организационно-экономическое развитие комбинированных перевозок на водном транспорте: автореф. дисс. канд. экон. наук : 08.00.05 / Костров Сергей Владимирович. – Москва, 2013. – 23 с.

Conceptual bases of formation of the combined systems of transportations on a water transport

A.A. Nikitin, S.V. Kostrov, D.N. Sukharev

The current state of transport in general and the combined transport systems is considered. The basic conceptual provisions on formation and development of the combined systems of transportations on a water transport are formulated.

Keywords: water transport, the combined transportations.